MUNICIPIO DE ISNOS - HUILA



PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL
PLSV

2024

Dirección:Cra 3 # 4-26 Parque Principal
Teléfono: 3187375139 - 3232795856
Correo: alcaldia@isnos-huila.gov.co
www.isnos-huila.gov.co

Tabla de contenido

INTRODUCCIÓN 5
1. CONTEXTO DE LA SEGURIDAD VIAL 9
1.1. Antecedentes generales de la seguridad vial 9
1.1.1. Constitución Política 9
1.1.2. Leyes específicas en materia de seguridad vial 9
1.1.3. Decretos del orden nacional en materia de seguridad vial 10
1.1.4. Documentos, planes y disposiciones complementarias 12
1.1.5. Política pública municipal 13
2. CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL MUNICIPIO 15
2.1. Demografía 15
2.1.1. Población 15
2.1.2. Población de Acevedo por edad y sexo en 2024 16
2.1.3. Población según rango de edad 17
2.2. Zona de Influencia 17
2.2.1. Ubicación 17
2.2.2. Generalidades del municipio 17
2.3. Ubicación Geográfica 19
2.4. Hidrografía 20
2.5. Diagnóstico de accidentabilidad vial 20
2.6. Clima 26
3. COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL 29
3.1. Sesiones de Comité de Seguridad Vial 30
3.2. Objetivos de Comité de Seguridad Vial 30
3.3. Integrantes del Comité de Seguridad Vial 30
4. VISIÓN Y MISIÓN DEL PLSV 33
5. OBJETIVOS Y METAS 35
5.1. Objetivo general 35
5.2. Objetivos específicos: 35
5.3. Metas 35
5.4. Principios Básicos 35
5.5. Marco Conceptual 36
6. MATRIZ DE RIESGOS DE SEGURIDAD VIAL 42

7. PLAN ESTRATEGICO DE CONTROL AL CUMPLIMIENTO AL MARCO NORMATIVO EN TRANSPORTE 46

8. SISTEMA DE INFORMACIÓN PARA LA ATENCIÓN DE LAS VÍCTIMAS POR SINIESTROS DE TRÁNSITO 59

9. ESTABLECER UN PROCEDIMIENTO PARA LA REALIZACIÓN DE LAS AUDITORÍAS INTERNAS AL PLSV DE LA ORGANIZACIÓN 67

10. PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA DE LOS CONDUCTORES 83

11. PLAN DE PREPARACIÓN Y RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS VIALES Y PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACIÓN 89

12. POLITICA DE SEGURIDAD VIAL 110

13. PLAN ANUAL DE CAPACITACION A CONDUCTORES 118

14. PLAN ESTRATEGICO DE CONTROL CONTRA LA ILEGALIDAD EN EL TRANSPORTE 125

15. PLAN DE DIVULGACIÓN 142

15.1. Acciones de divulgación: 142

15.2. Público Objetivo de la Comunicación Interna 143

15.3. Público Objetivos de la Comunicación Externa 143

15.4. Diagnóstico de necesidades 144

15.5. Problemáticas por Pilar 144

15.6. Costos 145

15.7. Periodo de implementación 145

15.8. Estructura del plan local de seguridad vial 145

15.9. Recomendaciones 146



INTRODUCCIÓN

Los Planes Locales de Seguridad Vial son instrumentos creados para informar y aplicar metodologías de trabajo cuyo objetivo principal es el de salvar vidas. Igualmente, se constituyen como instrumentos con argumentos de valor que promueven en las instituciones tanto públicas como privadas: asumir la cultura de la movilidad segura bajo una metodología de planeación estratégica.

Este tipo de trabajo se desarrolla gracias al modelo practicado por la Organización de las Naciones Unidas en el Plan de Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, el cual también fue adoptado en Colombia por el Plan Nacional de Seguridad Vial. “La seguridad vial es un tema prioritario en la agenda de la Organización Panamericana de la Salud por tratarse de una de las primeras causas de mortalidad en la Región, principalmente en el grupo de 5 a 44 años, responsable anualmente de 142.252 muertes y un número estimado de lesionados de más de 5 millones”, (Naciones Unidas, 2014)

En marzo de 2010 la Asamblea General de Naciones Unidas proclamó el periodo 2011–2020 como el *Decenio de Acción para la Seguridad Vial-DASV,* buscando estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras de víctimas mortales, mediante el aumento de las actividades en materia de gestión de la seguridad vial en los planos local, nacional, regional y mundial, para lo cual se diseñó un Plan Mundial. Dicho Plan, reporta que cada año, cerca de 1.3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito y a su vez conllevo a más de 3000 defunciones diarias, adicionalmente cerca 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad y de elevados costos sanitarios y socioeconómicos en todo el mundo.

En septiembre de 2015 la 70ª Asamblea General de la ONU adoptó los Objetivos de Desarrollo Sostenible–ODS, ratificando la meta de la DASV, e incorporando la meta de hacia la Movilidad Saludable, Segura y Sostenible a 2030 como agenda planetaria. Así mismo, en noviembre de 2015 se celebró en Brasilia la 2ª Cumbre Global de Alto Nivel en Seguridad Vial: Tiempo de resultados. Sus conclusiones, junto a la Nueva Agenda Urbana declarada en noviembre de 2016 en Quito, en la III Cumbre Hábitat, ratifican intensificar el trabajo intersectorial de actores locales y regionales como factor clave ante el riesgo vial.

El Plan sugiere una serie de actividades de carácter nacional, pero que deben contar con coordinación internacional para su estandarización; dichas actividades están orientadas por cinco pilares: 1) gestión de la seguridad vial; 2) vías de tránsito y movilidad más seguras; 3) vehículos más seguros; 4) usuarios de vías más seguros; y 5) respuesta tras los accidentes.

Por su parte el plan de desarrollo del Municipio de Isnos 2024-2027: **"PORQUE QUERER UN PUEBLO ES LUCHAR POR SU GENTE"**, trazó como objetivo: "Mejorar la funcionalidad del sistema vial y de transporte del municipio, a través de la implementación de estrategias educativas e instrumentos de planeación estratégica, participativos y eficientes, para incidir en la mejorar de la calidad de vida y la movilidad, atendiendo a criterios de eficiencia, seguridad y orden.*"* Conscientes que la movilidad es un componente estructural en el desarrollo del municipio y partiendo de un proceso de planeación organizado y estructurado, la entidad territorial orienta su desarrollo a la sostenibilidad, considerando que no solo existe una responsabilidad con el presente y satisfacción de necesidades de la población actual, sino que es necesario garantizar el cubrimiento de necesidades esenciales y la calidad de vida a las futuras generaciones, para lograr que los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

Que, de acuerdo a los antecedentes investigados por dicha Organización en todo el mundo, los traumatismos causados por el tránsito se cobran la vida de más de 1,2 millones de personas al año y son la principal causa de muerte en la población joven de 15 a 29 años de edad. Esta mortalidad tiene una repercusión enorme sobre la salud y el desarrollo, y representa una carga económica en todos los países. Se calcula que los traumatismos causados por el tránsito generan para los gobiernos costos de aproximadamente 3% del PIB y hasta de 5% en los países de ingresos bajos y medianos.

El aumento de las muertes causadas por el tránsito a escala mundial proviene en gran medida del aumento de la mortalidad en las vías de tránsito de los países de ingresos bajos y medianos, en particular en las economías emergentes. En muchos países de ingresos medianos, el riesgo de sufrir algún traumatismo causado por el tránsito depende de diversos determinantes sociales, como conducir bajo los efectos del alcohol, el exceso de velocidad, así como del desarrollo urbano y de la infraestructura.

La legislación es fundamental para las iniciativas destinadas a mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito y disminuir el número de víctimas. La mayoría de los países de la Región de las Américas tienen que aprobar leyes más estrictas para abordar los factores de riesgo y los de protección relacionada con la seguridad vial, a fin de armonizarlas con las mejores prácticas internacionales.

Las normas relativas a los vehículos representan una parte importante de la seguridad vial. Sin embargo, actualmente solo siete de los países de la región aplican alguna de las siete normas internacionales prioritarias sobre la seguridad de los vehículos recomendadas por las Naciones Unidas y ninguno aplica las siete.

Doce países (39%) informan de que disponen de políticas nacionales para separar a los usuarios vulnerables de las vías de tránsito de gran velocidad. Dieciséis países han aprobado políticas que incentivan a las personas a caminar o andar en bicicleta. Estas políticas pueden aportar otros beneficios para la salud y son compatibles con las actividades destinadas a luchar contra la obesidad y reducir las enfermedades no transmisibles, como las cardiopatías y la diabetes. El mejoramiento de la infraestructura de las vías de tránsito es un mecanismo eficaz para reducir los traumatismos causados por el tránsito; 23 países exigen inspecciones para verificar la seguridad de las vías de tránsito nuevas y 20 evalúan regularmente las vías existentes, según fuentes de la Organización Mundial de la Salud.

Así las cosas, los traumatismos por accidente de tránsito siguen representando un importante problema de la salud pública. Para reducir la cantidad de muertes y traumatismos por accidente de tránsito, es necesario adoptar un marco holístico como el enfoque de sistemas de seguridad con el objetivo de garantizar un sistema de transporte seguro para todos los usuarios de las carreteras.

En el año 2012, el Ministerio de Transporte suscribió un convenio con 10 Alcaldías con el objeto de formular los Planes Locales de Seguridad Vial. En este trabajo de cooperación intervinieron, además, la Alta Consejería para la Convivencia y Seguridad Ciudadana y el Fondo Financiero de Proyectos de Desarrollo – FONADE.

La Infraestructura y el entorno vial, las normas de seguridad vial y su cumplimiento, la educación y capacitación de los conductores, políticas públicas y el entorno Institucional para la Seguridad Vial, el parque automotor y las características de seguridad de los automóviles, descripción y análisis de la accidentalidad en área determinadas a nivel (Nacional, Departamental, Municipal, en determinados barrios, tramos viales, intersecciones) y finalmente descripción y análisis de las lesiones y mortalidad que la accidentalidad vial ocasiona a diferentes actores de la vía (Peatón - motociclista- conductor- y / o pasajeros del vehículo motorizado).

Finalmente, el Plan Local de Seguridad Vial de Isnos-Huila, se propuso armonizar *“las diferentes acciones estatales en torno a un plan que promueva la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía, con el objetivo final de reducir la accidentalidad vial y mejorar las condiciones de movilidad en un ambiente de sana convivencia y mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del municipio.”*



1. CONTEXTO DE LA SEGURIDAD VIAL

1.1. Antecedentes generales de la seguridad vial

1.1.1. Constitución Política

La Constitución Política de Colombia establece en su Artículo 1° 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, así mismo el Artículo 24 superior dicta que "todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley" y, su Artículo 79 establece que "todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y es deber del Estado protegerlo".

Por su parte el Artículo 2° superior contempla como fines esenciales del Estado: *"… servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo(…)"*.

De igual manera en el Artículo 44 de la Carta Política se ha plasmado que los derechos de los niños son prevalentes a los de los demás, y que por tal razón deben garantizarse por el Estado y todas sus instituciones y todos los habitantes del territorio nacional, siendo esta población una de las más vulnerables en materia de seguridad vial.

1.1.2. Leyes específicas en materia de seguridad vial

Ley 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito y sus modificatorias o complementarias definen herramientas muy completas para el control de la movilidad nacional y local y en carga de ello a los Gobernadores y Alcaldes como máximas autoridades en sus respectivos territorios, seguidos de las demás autoridades de tránsito según el nivel territorial, entre ellos los Organismos de Tránsito Departamentales y Locales y la Policía de Tránsito, bien como cuerpos especializados propios de cada organismo o como cuerpos de la Policía Nacional según el caso.

Los Planes Nacionales 2011-2014 y 2015-2018 plasmados respectivamente en las Leyes 1450 de 2011 y 1753 de 2015 traen avances importantes en materia de seguridad vial, especialmente con la declaración de política pública en la materia

como política de Estado y prioridad del Gobierno Nacional direccionada a introducir verdaderos cambios en el comportamiento de los actores de las vías hacia el logro de una reducción importante de la accidentalidad vial a nivel nacional.

El Congreso de la República de Colombia, en consonancia con ese ánimo nacional e internacional, expidió la Ley 1503 de 2011, que tiene por 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".*

De este texto normativo se deduce claramente que el Estado colombiano infiere que la responsabilidad por los altos índices de accidentalidad no es únicamente suya, ni tampoco de los conductores de los vehículos, la Ley 1503 de 2011 expone que la Seguridad Vial es una problemática del individuo y por eso se centra en la construcción de hábitos de movilidad segura, inicialmente desde un mejoramiento en la educación nacional, pero va más allá y le genera obligaciones al sector privado colombiano y a las empresas o entidades públicas que cumplan con la condición específica del artículo 12.

1.1.3. Decretos del orden nacional en materia de seguridad vial

POLITICA DESCRIPCION	POLITICA DESCRIPCION
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2018 – 2022 PACTO POR COLOMBIA, PACTO POR LA EQUIDAD"	El Gobierno de Colombia establece objetivos y estrategias para lograr una movilidad integral en las ciudades y aglomeraciones urbanas. Dentro de sus objetivos establece lo siguiente: Objetivo 1: ofrecer alternativas de transporte de pasajeros y carga que minimicen la congestión, la siniestralidad y la contaminación, en articulación con el Pacto por la sostenibilidad línea A "Cambio climático", para atender las necesidades de movilidad urbana y regional, y reconocer el transporte público como eje estructurante. Objetivo 2: fortalecer instrumentos de planeación y regulación de la movilidad para promover el acceso a bienes y servicios en medios de transportes equitativos, seguros y sostenibles
PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL COLOMBIA 2011 – 2016	El Gobierno de Colombia ha definido como una prioridad y como una Política de Estado la seguridad vial. En ese contexto, a través del Ministerio de Transporte, y mediante Resolución 1282 de 2012, se estableció el Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV 2011-2016, y el cual se estructura tomando la experiencia internacional y las recomendaciones que sobre la materia han formulado diversos organismos, especialmente la Organización Mundial de la Salud (OMS) Considera cinco (5) pilares:

	• Aspectos institucionales • Medidas sobre comportamiento humano • Medidas sobre vehículos • Medidas sobre la infraestructura o las vías • Sistema de atención a víctimas
PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL COLOMBIA 2011 – 2021	Mediante Resolución 2273 de 2014, el Ministerio de Transporte ajustó el Plan Nacional de Seguridad Vial hasta el año 2021. Establece que los planes locales de seguridad vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y municipios deben armonizarse con base en los fundamentos y políticas definidas en el Plan Nacional. El Plan decenal de Salud Pública 2012 – 2021 es una política pública del Estado colombiano que estableció como meta reducir a 2021, el 25% de la mortalidad a causa de accidentes de tránsito. Dentro de los objetivos estratégicos se encuentra el de "lograr cero tolerancias frente a la morbilidad, mortalidad y discapacidad evitables".
DECRETO 1430 DE 2022 APRUEBA EL "PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2022-2031	En cumplimiento de las funciones establecidas en la Ley 1702 de 2013 y en el Decreto 787 de 2015, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, realizó el seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y determinó que la meta de fatalidades derivadas de siniestros viales no evidencia avances hacia su reducción y se debe consolidar un modelo de gobernanza que, a partir del principio de corresponsabilidad, permita el establecimiento de acuerdos entre el sector público, nivel nacional y territorial; el sector privado y los diferentes actores viales en un objetivo común de lograr la meta de reducir al 50 % las fatalidades y lesiones derivadas de siniestros viales al año 2031. Si bien el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 - 2021, definió cinco (5) áreas de actuación, el país debe desarrollar un modelo de gestión de los factores de riesgo que afectan a los diferentes actores, principalmente los más vulnerables - motociclistas, peatones y ciclistas, que, conforme a las cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, representan el 88% de las fatalidades derivadas de siniestros viales. La Organización de las Naciones Unidas, mediante la Resolución A/RES/74/299 del 2020 y tomando como base la Declaración de Estocolmo, proclamó la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, en la cual reiteró como meta la reducción de las muertes y lesiones en las carreteras en un 50%. Adicionalmente, mediante dicha Resolución, la OMS insta a los países miembros a la adopción del enfoque de sistema seguro y de visión cero que promueva un enfoque basado en pruebas e impulsado por los datos; este enfoque identifica que los accidentes viales son previsibles y derivado de ello al existir una probabilidad para su ocurrencia les denomina siniestros viales. De acuerdo con las características de la siniestralidad vial en el país, se identifican como áreas de actuación adicionales a las planteadas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 la gestión de velocidad, el

	cumplimiento de las normas de tránsito y la gestión de conocimiento, esta última, en consonancia con las directrices internacionales necesaria para mejorar las intervenciones en seguridad vial. 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. Mediante Ley 2251 de 2022 “Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones "Ley Julián Esteban" se establecieron disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro. En la Ley 2222 del 30 de junio de 2022 “Por medio de la cual se promueve el uso de la “bici” segura y sin accidentes” se estableció que: “En el proceso de formulación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2032, la Agencia Nacional de Seguridad Vial incorporará un capítulo, especial relacionado con el actor vial ciclista, En este, además de un diagnóstico, se establecerán los lineamientos de política pública para salvaguardar dicho actor vial vulnerable.” Por lo anterior, se evidencia la necesidad de actualización del Plan Nacional de Seguridad Vial con el propósito de modernizar la política de seguridad vial del país de acuerdo con las directrices de carácter internacional, adoptar el enfoque: “Sistema Seguro”, establecer lineamientos que contribuyan con la armonización de la seguridad vial y la planificación del territorio y definir el derrotero de la política de Estado para mediano y largo plazo con horizonte al año 2031, por lo tanto **El Decreto 1430 de 2022 aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031,**

1.1.4. Documentos, planes y disposiciones complementarias

Otros documentos a tener en cuenta como referentes para la implantación de políticas públicas locales en materia de seguridad vial son:

- Resolución 64/255 de 2 de marzo de 2010, Organización de Naciones Unidas, Asamblea General
- Plan Nacional de Seguridad Vial ajustado a 2021.
- Constitución Política, Artículo 2.
- Leyes modificatorias del Código Nacional de Tránsito 1239 de 2008, 1383 de 2010 y 1696 de 2013, entre otras.
- Organización de las Naciones Unidas, Asamblea General – 74ª sesión Plenaria. Resolución A/RES/64/255 de 2 de Marzo de 2010

1.1.5. Política pública municipal

Definitivamente el cauce adecuado para dar continuidad al establecimiento de una política pública acertada, duradera y pertinente es con la elaboración de planes regionales y locales articulados con el Plan Nacional de Seguridad Vial, que partan de los diagnósticos adelantados en el territorio por cada ente territorial en su respectivo nivel y que sean ajustables con base en dinámicas de evaluación periódicas con base en indicadores que se construyan en el primer año de implantación del plan, de tal suerte que la línea base sea levantada con total apego a la realidad de cada delimitación territorial o jurisdicción.

En este orden de ideas se recomienda adelantar el diagnóstico, definir instrumentos de recolección de información y conductos regulares y responsables que alimenten constantemente la base de datos en cada aspecto objeto de medición, y todo ello bajo la dirección y evolución de un comité o grupo primario denominado Comité Municipal de Seguridad Vial, el cual, al igual que el plan local de seguridad deberán ser elevados a la estructura institucional mediante Decretos o normas de carácter obligatorio.

Por supuesto que esta política pública ha de ser sometida a constante interacción con los actores de la vía reunidos en las diferentes organizaciones e instituciones de interacción natural de cada grupo de actores previamente identificados.



2. CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL MUNICIPIO

2.1. Demografía

El municipio de Isnos está ubicado en el suroccidente del departamento del Huila, en la región andina de Colombia. es considerado como la estrella fluvial más importante de Colombia que alberga gran parte de las riquezas en diversidad biológica y ecológica, su extensión territorial es de 697 km2, su altura es de 1.700 msnm y su temperatura promedio es de 18 °C. De acuerdo con el Departamento Nacional de Planeación, registra un total de 27,543 habitantes, el 2020 registró un valor agregado de $225 miles de millones de pesos corrientes, con una participación del 1,42% sobre el valor agregado del departamento, el 33,27% de este valor agregado les pertenece a las actividades primarias, el 9,85% a las actividades secundarias y el 56,88% a las actividades terciarias. Los principales productos transitorios en el 2020 fueron: el maíz, la yuca y el tomate, y de cultivos permanentes sobresale la caña panelera, además también registra actividades en el sector agrícola y pecuario. El turismo en el municipio de Isnos es muy importante, gracias a las grandes caídas de agua, como los Saltos del Mortiño y Bordones, el Alto de las Jarras, y también como eje geográfico de la cultura Agustiniana.

2.1.1. Población

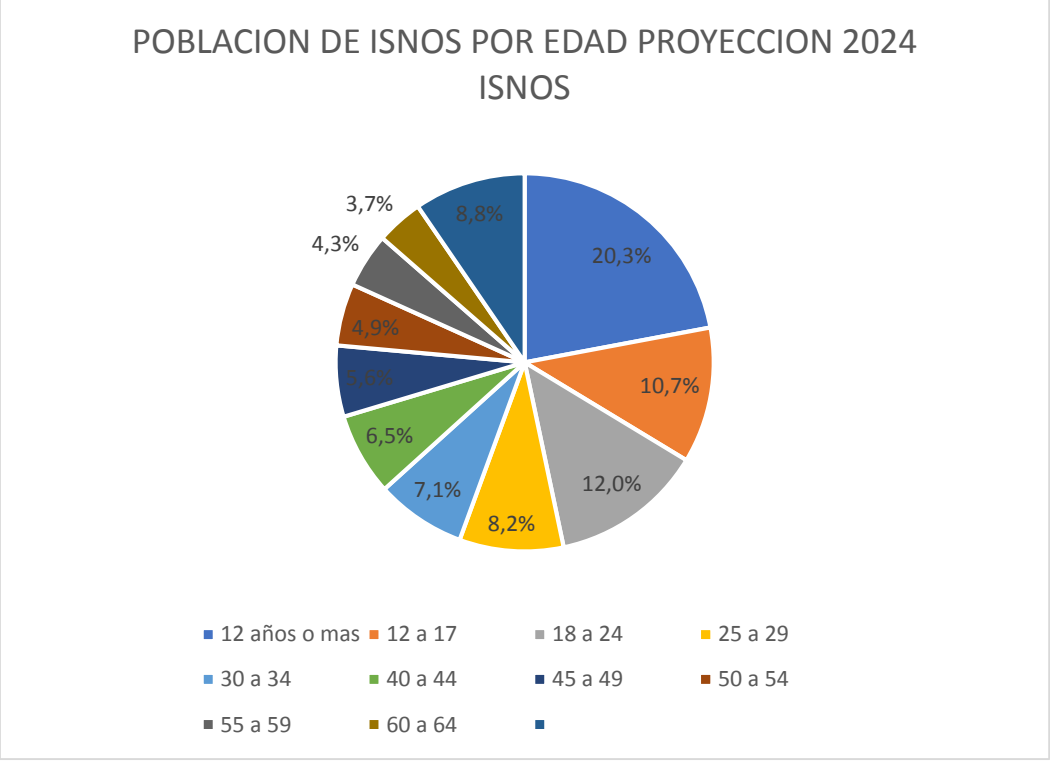
Isnos es uno de los 37 municipios del departamento de Huila, Colombia. De acuerdo con las proyecciones del DANE, en 2024 Isnos tiene 27,543 habitantes: 13,744 mujeres (49.9%) y 13,799 hombres (50.1%). Los habitantes de Isnos representan el 2.3% de la población total de Huila en 2024.



2.1.2. Población de Acevedo por edad y sexo en 2024

La siguiente tabla muestra la población estimada de Acevedo, Huila, en 2024 agrupada por edades y sexo.

Edades	Mujeres	Hombres	Total
Menos de 12 años	2,833	2,759	5,592
12 a 17 años	1,445	1,513	2,958
18 a 24 años	1,62	1,68	3,3
25 a 29 años	1,099	1,153	2,252
30 a 34 años	1,064	1,129	2,193
35 a 39 años	947	1,001	1,948
40 a 44 años	863	921	1,784
45 a 49 años	776	763	1,539
50 a 54 años	701	635	1,336
55 a 59 años	624	561	1,185
60 a 64 años	536	489	1,025
65 años o más	1,236	1,195	2,431
Total	13,744	13,799	27,543



Fuente: Proyecciones del DANE para 2024 con base en el censo de 2018

2.1.3. Población según rango de edad

Cuántos niños y niñas tienen Isnos en 2024. En Colombia, de acuerdo con el Código de la Infancia y la Adolescencia, las niñas y niños son los menores de 12 años. En 2024 Isnos tiene 5,592 menores de 12 años: 2,833 niñas (50.7%) y 2,759 niños (49.3%). Los menores de 12 años representan el 20.3% de la población total de Isnos en 2024.

Cuántos adolescentes tiene Isnos en 2024. En Colombia, de acuerdo con el Código de la Infancia y la Adolescencia, los adolescentes son las personas que tienen de 12 a 17 años de edad. En 2024 Isnos tiene 2,958 adolescentes: 1,445 mujeres (48.9%) y 1,513 hombres (51.1%). Los adolescentes representan el 10.7% de la población total de Isnos en 2024.

Cuántas personas mayores de 18 años tiene Isnos en 2024. De acuerdo con las proyecciones del DANE, en 2024 Isnos tiene 18,993 personas mayores de 18 años: 9,466 mujeres (49.8%) y 9,527 hombres (50.2%). Los mayores de edad representan el 69.0% de la población de Isnos en 2024.

Cuántos adultos mayores tiene Isnos en 2024. En Colombia, los adultos mayores son las personas que tienen 60 años de edad o más. En 2024 Isnos tiene 3,456 adultos mayores: 1,772 mujeres (51.3%) y 1,684 hombres (48.7%). Los adultos mayores representan el 12.5% de la población total de Isnos en 2024.

2.2. Zona de Influencia

2.2.1. Ubicación

Departamento	**Huila**
Zona	**Región Andina**
Subregión	**Sub sur Oeste**
Código de Municipio	**41359**
Categoría Municipal	**Sexta**
Entorno de Desarrollo	**Municipio Panelero**

2.2.2. Generalidades del municipio

Extensión (km2)	**697 km2**
Altura de la cabecera municipal sobre el nivel del mar	**2075 metros**
Tiempo	**18°C**
Año de fundación	**1934**
Número de corregimientos	**10 corregimientos**
Numero de veredas	**50 V**
Población total	**27.543**

Vías de segundo orden:

Una vía de segundo orden es aquella que conecta dos o más municipios o se comunica con una vía de primer orden, y que tiene un flujo de tránsito entre 150 y 700 vehículos al día.

En el caso del municipio de Isnos, Huila, la vía Isnos-Pitalito-Neiva-Bogotá es de gran importancia porque le permite acceder a centros económicos, políticos e internacionales. Esta vía tiene una longitud de 40 kilómetros hasta Pitalito, 228 kilómetros hasta Neiva y 529 kilómetros hasta Santa Fe de Bogotá.

A través del sistema vial, Isnos se intercomunica con su entorno regional y nacional por las siguientes vías:

Eje vial Isnos-Pitalito-Neiva-Bogotá. La vía es de gran importancia para el municipio por cuanto les da acceso a los centros económicos políticos e internacionales. Tiene una longitud de 40 kms a Pitalito, 228 kms. hasta Neiva y 529 hasta Santa Fe de Bogotá. De esta vía se encuentran 10 Km sin pavimentar del cruce de San Agustín a la vereda Primavera.

Eje Vial Isnos – Popayán - Cali y Nariño. Esta importante vía es el principal medio de comunicación entre Isnos – Popayán – Cali. Tiene un recorrido de 120 kms. hasta la capital del Cauca. Está empezando a ser pavimentada con recursos de la nación en el sentido Isnos – Sombrerillos.

Eje Vial Isnos-Pitalito - Florencia (Caquetá) Adquiere una gran importancia dado a que es vital para el abastecimiento de un gran porcentaje de consumo de panela de Florencia, cualquier obstrucción de esta vía, ocasiona cuantiosas pérdidas económicas para el municipio y desabastecimiento de dicho producto.

Eje Vial Isnos- San Agustín Esta vía que comunica a Isnos y San Agustín está en regular estado 11 kms de la vereda primavera (Isnos) hasta el cruce con la vía Pitalito y 8 kms pavimentados en buen estado.

Eje Vial Isnos- la Laguna- Guacacallo-Pitalito. Esta vía se encuentra en regular estado y pavimentado de Guacacallo a Pitalito. De Isnos al Salto de Bordones hay 15 kms. Es utilizada para sacar productos agrícolas para distribuir en la ciudad de Pitalito.

Eje Vial Isnos-vega-la Laguna-Guacacallo-Pitalito. Esta se encuentra en regular estado, de Isnos a Vegas hay 15 Km. Vía poco transitable. Es utilizada para sacar productos agrícolas para distribuir en la ciudad de Pitalito.

Eje Vial Palmar-Obando-San Agustín Esta vía hace parte del circuito turístico, se encuentra en regular estado, de Isnos al Palmar hay 15 kms., del Palmar a Obando 2.9 kms, y de Obando a San Agustín 15 kms.

Vías de tercer orden:

Las vías terciarias son aquellas que permiten la comunicación entre veredas de un municipio o con una vía de segundo orden. En el caso de Isnos, se han realizado obras para mejorar la red vial terciaria, como la cementación de 3.882 metros lineales de vías rurales. Además, se han aprobado las fases 3, 4 y 5 para construir cerca de 69 kilómetros de cementación en vías terciarias.

Las vías terciarias son importantes para el desarrollo económico local, ya que facilitan el acceso a bienes básicos como la salud y la educación, y el comercio.

En Colombia, las vías se clasifican de acuerdo con su funcionalidad, tránsito promedio diario, diseño y características geométricas. Por ejemplo, las vías principales tienen prioridad sobre las secundarias y desembocan en las arterias.

2.3. Ubicación Geográfica

El Municipio de Isnos está situado al suroccidente del departamento del Huila, a una distancia de 228 km de Neiva. En el corazón del Macizo Colombiano. El nombre de Isnos se atribuye a un vocablo indígena de una Tribu que practicaba la talla en piedra y que desapareció de la zona del alto Magdalena, término que significaba “Piedra Sagrada”. El sitio donde hoy está ubicado el Municipio de Isnos, a principios del siglo XX, recibía el nombre de Papalito, su fundador Pbro. Jesús Hermógenes Rodríguez, fue quien le complementó el nombre de San José de Isnos.

Su temperatura promedio es de 18 grados centígrados y su posición geográfica se ubica en la coordenada 1°56´26¨ de longitud oeste con una altitud aproximada de 1700 metros sobre el nivel del mar.



2.4. Hidrografía

La hidrografía de Isnos, Huila, Colombia, está conformada por la cuenca alta del río Magdalena y las subcuencas de los ríos Bordones y Mazamorras. En estas cuencas convergen quebradas como Helechuzal, Banderas, Gallineros, La Negra, Guadualito, Mortiño, Chaquira, Cedral y Porvenir.

El río Magdalena comparte un trayecto de 8 km con los municipios de Isnos, Pitalito y San Agustín en el extremo suroeste de Isnos. La cuenca alta del río Magdalena tiene un rendimiento promedio de 44 litros por segundo por kilómetro cuadrado, lo que corresponde al 7.5% de la disponibilidad hídrica del país.

Isnos es un municipio reconocido por su biodiversidad, ya que se encuentra en la cuenca del Macizo colombiano, donde nace el río Magdalena.

La mayor parte de sus territorios son montañosos, pero entre ellos también se encuentran algunas zonas planas o ligeramente onduladas. Se destacan los accidentes orográficos la Horqueta, las piedras y los ídolos, por la conformación de su topografía, goza de los pisos térmicos medio, frio y paramo. Sus suelos son regados por las aguas de los ríos Bordones, Magdalena y Mazamorras, además de varias quebradas y fuentes menores.

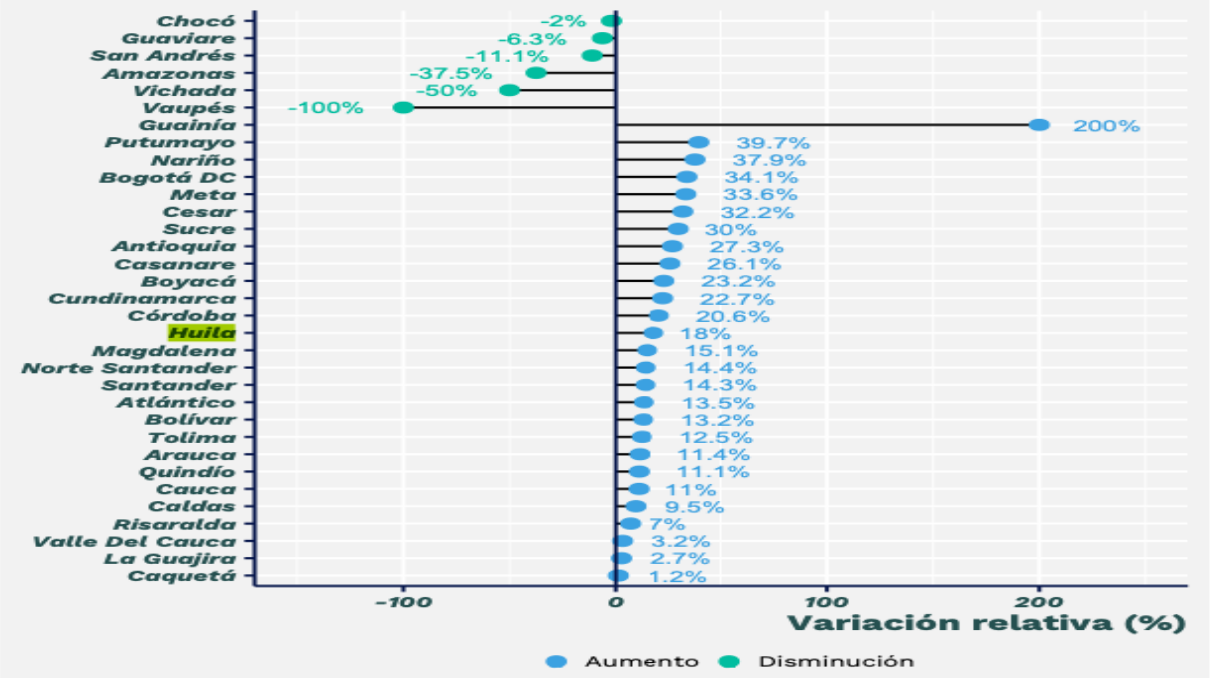
2.5. Diagnóstico de accidentabilidad vial

En Colombia, las muertes por accidentes de tránsito en comparación al año 2021 ha incrementado en un 14, 68% dejando en lo corrido del presente año 3.703 personas fallecidas 3701 (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2022).

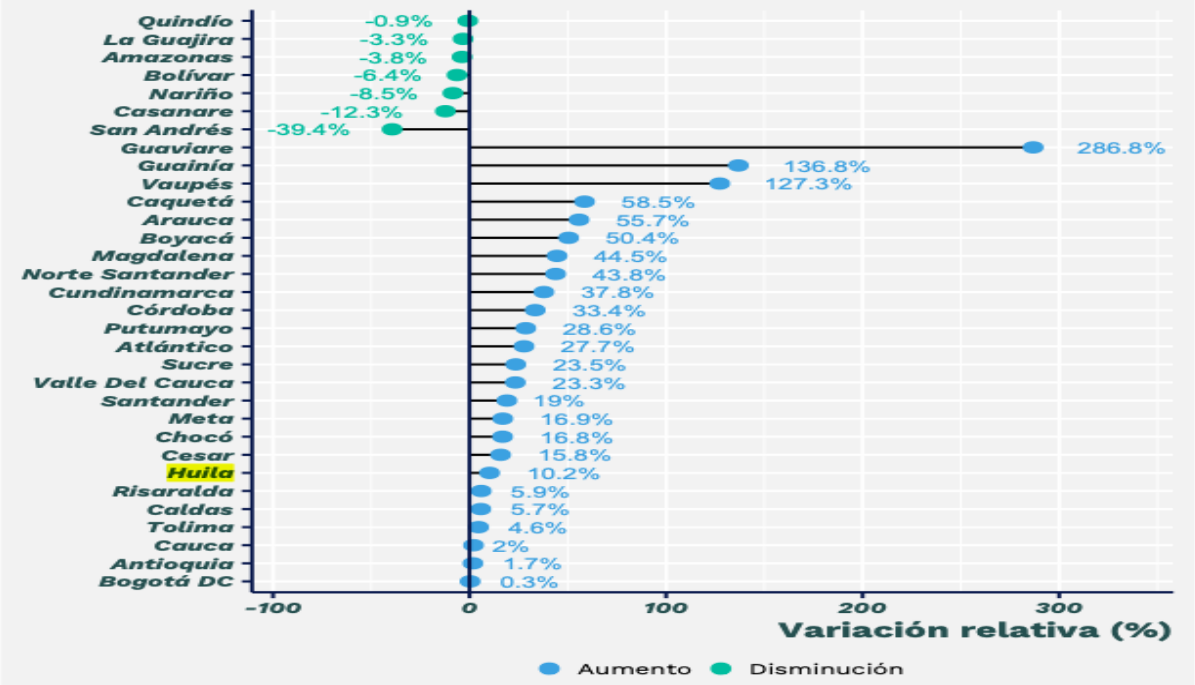
A su vez, el departamento del Huila cuenta con un aumento en la siniestralidad en un 18% fallecido y lesiones en un aumento de 10,2%.

Que a nivel nacional para el 2024 en el periodo enero - junio del año 2024 los siniestros viales en Colombia han dejado 3.914 personas fallecidas y 13.758 valoraciones médico-legales a personas lesionas por siniestros viales. Esto muestra un aumento del 19.34% en el total de fallecidos y un aumento del 13.64% en el total de casos de personas valoradas, en comparación con el promedio de los últimos cinco años.

Estas cifras, en relación con el total de la población de Colombia, sitúan la tasa nacional de fallecidos por cada 100 mil habitantes hasta el mes de junio en 7.43a, siendo los Usuario moto las víctimas más afectadas, representando un 60.7% del total de fallecidos y un 61.3% del total de casos de personas valoradas. . (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2024 - Serie: BTE_MPN_202408001; Elaboración: agosto de 2024).

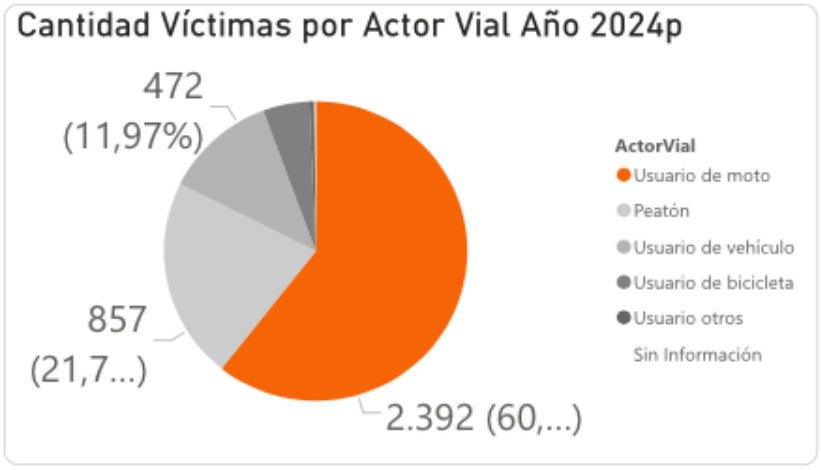


Variación relativa en los fallecimientos según departamento de ocurrencia del siniestro que genero el fallecimiento para el periodo de enero – junio frente al promedio de los últimos cinco años 2019-2023.



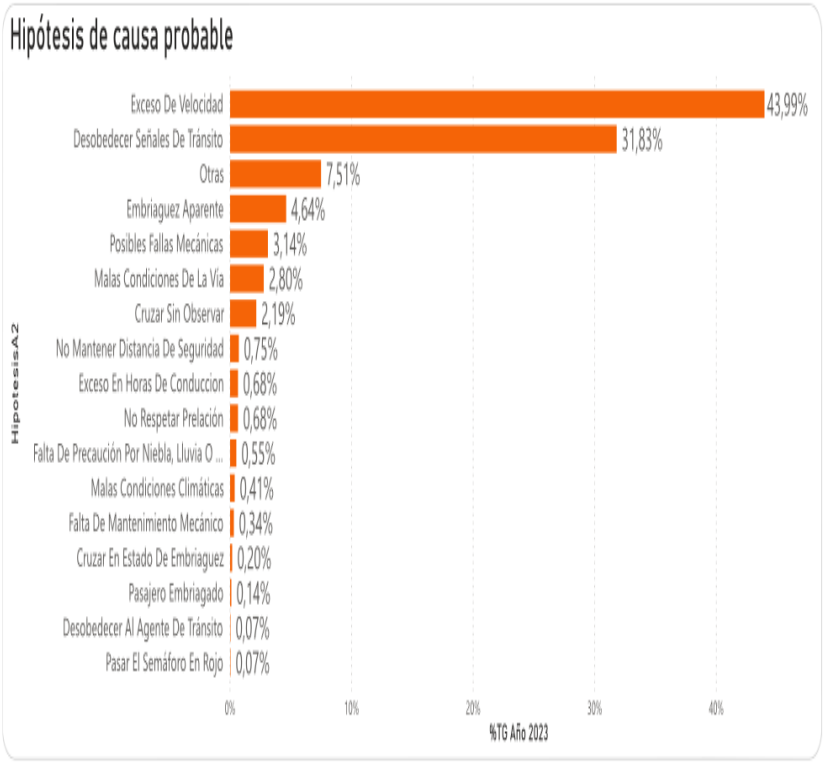
Variación relativa en los casos de personas lesionadas valoradas según departamento de ocurrencia del siniestro para el periodo de enero – junio frente al promedio de los últimos cinco años 2019-2023.

Según datos del Observatorio Nacional de Seguridad vial (2024), el 74,76 % de las personas fallecidas víctimas de siniestros viales que corresponden a actores viales que se movilizaban en motos, seguido por peatones, actores viales que se movilizan en vehículos, ciclistas, entre otros como lo refleja la gráfica a continuación:

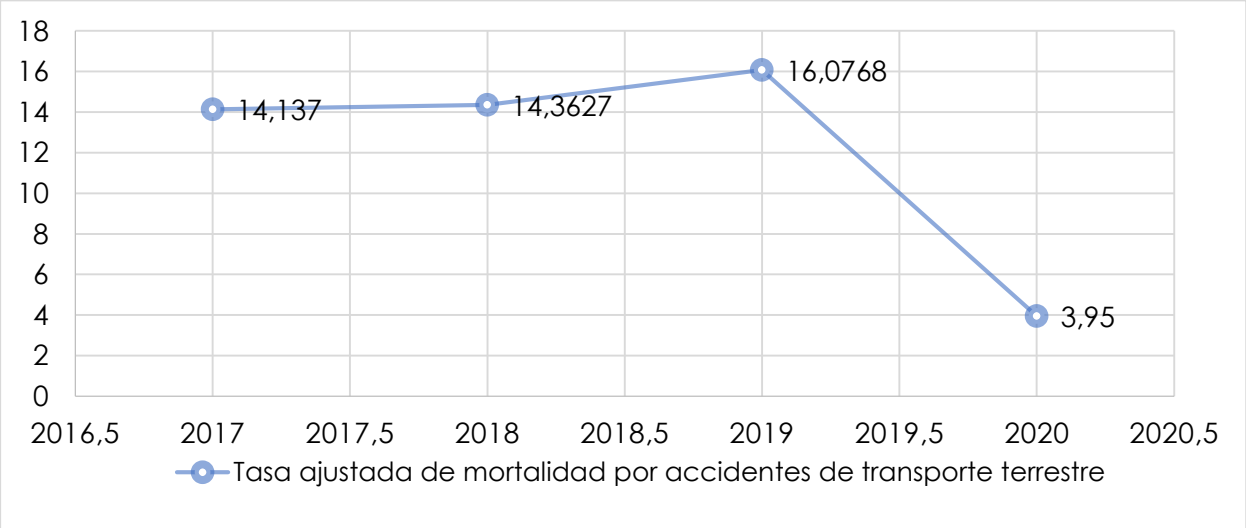


Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2024

Así mismo, la Agencia de Seguridad Vial, menciona que la población con mayor índice de vulnerabilidad son los jóvenes, debido incumplen en mayor proporción las normas de tránsito.

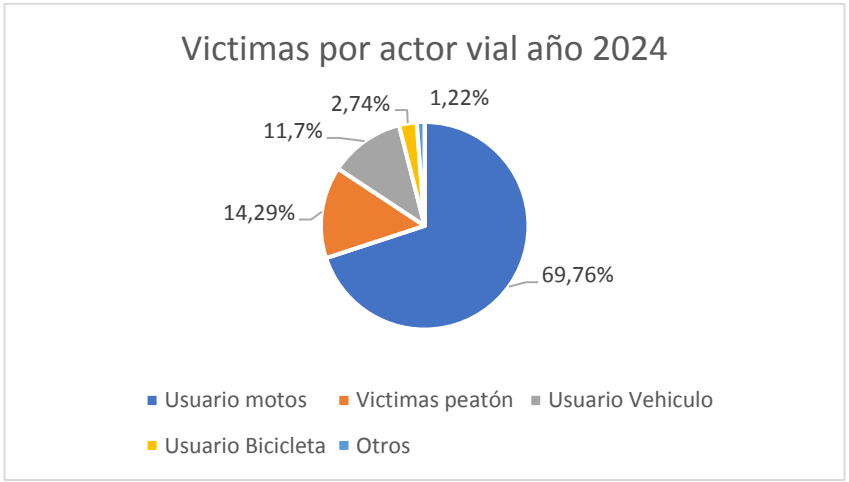


Dado que en el municipio de Isnos un problema fundamental es el de la cultura, generado por la desobediencia de las normas de tránsito, lo que incide en los accidentes viales. El tránsito y transporte en las ciudades y municipios es un tema de vital importancia para garantizar la seguridad vial de la población. En el municipio de Isnos, se ha identificado que los conductores de motocicletas, vehículos de transporte de alimentos y carga no cuentan con la capacitación necesaria sobre manejo defensivo y seguridad vial, lo que aumenta los riesgos de accidentes y afecta la calidad de vida de los habitantes del Municipio.

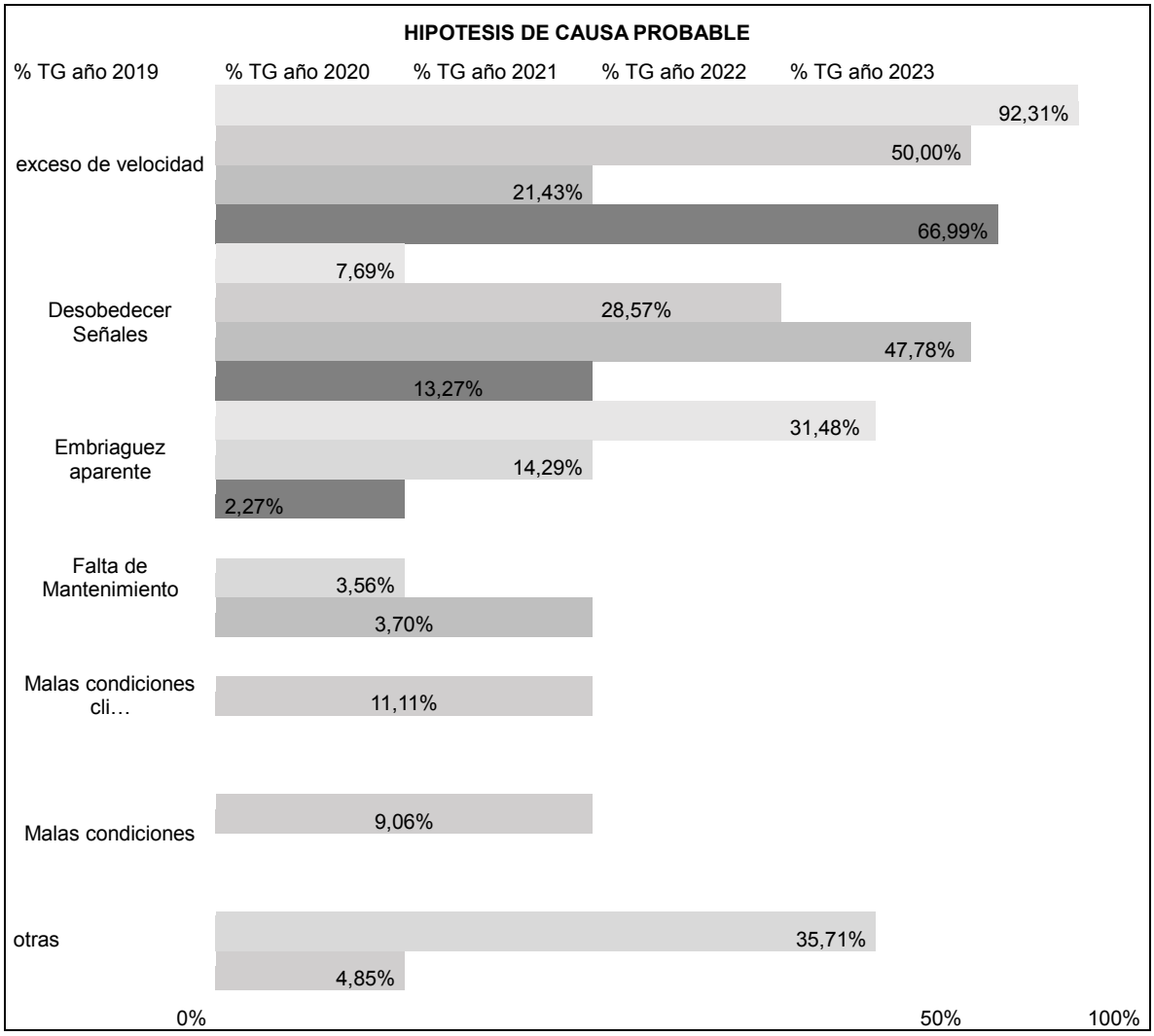


Debido a diferentes condiciones que afectan la movilidad e inciden en la tasa de accidentalidad se presenta una tasa de accidentalidad del 3,95% a corte 2020 la cual es la más baja del cuatrienio graficado con lo cual los diferentes programas de sensibilización adelantados desde el nivel nacional y local, han contribuido a reducir estas cifras, impactando de manera positiva en el municipio y la región.

Gravedad de los siniestros viales nacionales 2024



Víctimas Fatales y Lesionados en Niños, Niñas y Adolescentes en Colombia. Las víctimas fatales y lesionados valoradas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF) de Colombia, con datos históricos desde 2016 hasta 2023 y una comparación de las cifras de 2024 con el año anterior. Enfocado en niños, niñas y adolescentes, este tablero destaca la preocupación específica por este grupo vulnerable.



Los datos presentados permiten identificar las vías con mayor siniestralidad y las entidades responsables de su mantenimiento, facilitando la toma de decisiones para la implementación de estrategias de prevención y la reducción del número de víctimas fatales y heridos.

El análisis continuo de estos datos y la implementación de medidas oportunas son fundamentales para mejorar la seguridad vial en Colombia.

Costos se un accidente de Transito

Cálculos internacionales realizados por la Organización Mundial de la Salud señalan que, por los accidentes viales, los países asumen costos que oscilan entre 1% y 3% del PIB, que además del tratamiento médico y la pérdida de productividad de los afectados, incluye el tiempo de trabajo y estudio que pierden las familias para atender a los lesionados.

Los accidentes de tránsito en las carreteras de Colombia le han costado al país algo más de $3,6 billones según informe revelado por la Federación de Aseguradores de Colombia (Fasecolda).

Según Fasecolda los costos humanos pueden ser costos por pérdida de productividad, calidad de vida o médicos. Las unidades de medida de pérdida de productividad más comunes son el tiempo y el dinero; ambas medidas dependen directamente de si la víctima falleció o solamente resultó lesionada; en este último caso, también de la gravedad de la lesión. Las medidas de calidad de vida tratan de reflejar el dolor y sufrimiento que padecen las víctimas, sus familiares y amigos; esto también depende del fallecimiento y la gravedad de la lesión. Por otro lado, los costos médicos son aquellos que se generan por la asistencia médica de las víctimas, lo cual incluye, entre otros, la atención por parte de profesionales de la salud, medicamentos, hospitalización, transporte y exámenes médicos.

Clasificación de los costos por accidentes viales

COSTOS DE ACCIDENTALIDAD VIAL	HUMANO	Perdida de la productividad
		Calidad de vida
		Médicos
	DE DAÑO A LA PROPIEDAD	Daños a vehículos
		Otros
	GENERALES	Costos administrativos
		Costos medioambientales
		otros

Las siguientes cifras muestran las víctimas fatales y lesionados valoradas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses en el departamento del Huila, con datos históricos desde 2016 hasta 2023.

Enfocado en niños, niñas y adolescentes, este cuadro destaca la preocupación específica por este grupo vulnerable. Esta visualización permite identificar tendencias y patrones, facilitando una toma de decisiones informada y eficiente.

MUERTES POR ACCIDENTES DE TRANSITO X AÑO

RANGO	2018	2019	2020	2021	2022	2023
0-5 PRIMERA INFANCIA	6	2	1	5	3	1
6-11 INFANCIA	4	1	1	9	4	4
12-18 ADOLESCENTE	22	20	14	27	27	33
19-26 JUVENTUD	60	53	71	68	69	74
TOTAL FALLECIDOS	92	76	87	104	103	112

*Tomado de: Agencia Nacional de Seguridad Vial (2023). Link.

MUERTES POR ACCIDENTES DE TRANSITO X MES

MES	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ENERO	7	4	6	3	7	14
FEBRERO	5	8	6	9	8	9
MARZO	3	5	10	6	8	4
ABRIL	9	7	1	7	7	10
MAYO	8	1	3	7	4	13
JUNIO	4	8	3	13	11	10
JULIO	5	7	5	9	11	5
AGOSTO	4	8	4	12	10	11
SEPTIEMBRE	7	8	13	7	9	14
OCTUBRE	10	8	11	10	4	10
NOVIEMBRE	13	3	9	8	10	8
DICIEMBRE	17	9	16	13	14	5
TOTAL	92	76	87	104	103	112

*Tomado de: Agencia Nacional de Seguridad Vial (2023). Link.

Teniendo en cuenta lo anterior, se evidencia que el mes del año donde se registra la mayor accidentabilidad fatal, es en el mes de diciembre, por lo tanto, el Municipio de Isnos tiene una estructura urbana permeable de calles y carreras que no permite organizar circuitos rectos y circulares, y jerarquizar vías para ordenar su movilidad motorizada y no motorizada. Hoy sin embargo se encuentra agobiada por la falta de espacio público y la falta de control en su uso, sumándole el crecimiento de muertes por accidentes de Tránsito.

2.6. Clima

Las características topográficas del municipio de Isnos lo ubican dentro de un piso térmico de clima medio, con temperaturas medias anuales que oscilan entre 15°C y 24°C, con un promedio de 18°C, incluye piso térmico paramo con un área de 53

Km localizadas a mas de 2500 msnm con temperaturas menores de 10°C, también encontramos piso térmico frio con un área de 151 Km, localizadas entre 1.000 y 2.000 msnm y con temperaturas entre 18°C a 24°C.

Isnos presenta una precipitación promedio anual de 1800mm, con un máximo en el mes de mayo con 365 mm y una mínima en los meses de enero, septiembre, junio y noviembre, correspondientes a 3, 30 32 y 33 mm respectivamente. La zona tiene una humedad relativa promedio del 80% que, adicionado a las características anteriores, ubican el municipio dentro de la zona de vida Bosque muy húmedo montano bajo.



3. COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

Para el Alcalde Municipal de Isnos – Huila, reviste mucha importancia la participación de actores puntuales que le aporten a la construcción del PLSV, donde confluyan las acciones necesarias para la movilidad segura, estable y sostenible en el tiempo.

El Comité de Seguridad Vial de la Alcaldía de Isnos – Huila está sujeto a lo que dicta la resolución: 2020—0008067, del 20 de febrero de 2020, que indica**:** Que el Ministerio de Transporte mediante la Resolución No. 1565 del 6 de junio de 2014 expidió la guía metodológica para la elaboración de Planes de Seguridad Vial a cargo de cada Entidad.

- Definir los alcances, visión y objetivos del Plan Local de seguridad vial en la entidad acorde con los requerimientos establecidos por la entidad.
- Identificar los factores de riesgo y establecer un plan de acción personalizado para cada uno de ellos.
- Se presentarán, discutirán y determinarán los programas académicos a desarrollar con los distintos actores.
- Se programarán fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, sus equipos de trabajo y otros actores de la empresa, entidad u organización,
- Se considerará la adopción de un estándar de seguridad, que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito,
- Analizar los resultados obtenidos a partir de un diagnóstico inicial con la finalidad de mitigar los riesgos e implementar acciones para garantizar un cambio en los aspectos referentes a la movilidad.
- Se presentarán las campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año.
- Se establecerán los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hará seguimiento de las mismas.
- Presentar, discutir y determinar los objetivos y finalidades de los programas a desarrollar con cada uno de los distintos actores.
- Adoptar estándar de seguridad que garantice la integridad, bienestar y mitigue los riesgos posibles en temas de movilidad.

- Programar capacitaciones para grupos de interés

- Realizar campañas educativas y acciones de acompañamiento para desarrollar durante todo el año

3.1. Sesiones de Comité de Seguridad Vial

La Secretaria de Gobierno del Municipio de Isnos-Huila convocara a reuniones semestralmente con cada uno de los integrantes del comité PLSV, para realizar el correcto seguimiento a las acciones enmarcadas en el Plan Local de Seguridad Vial PLSV del Ente Territorial y la programación de nuevas acciones.

3.2. Objetivos de Comité de Seguridad Vial

Definir los planes y acciones o intervenciones concretas que deben llevar a cabo las empresas, organizaciones o entidades, públicas o privadas del Municipio de Isnos-Huila, para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas en el Plan Local de Seguridad Vial PLSV.

3.3. Integrantes del Comité de Seguridad Vial

A partir de la expedición del Decreto o acto administrativo se expiden los cargos que deben ser involucrados dentro del Plan Local de Seguridad Vial, los cargos se relacionan directamente con el cargo a representar en el comité de la siguiente manera:

1. El alcalde Municipal o su delegado
2. El Secretario de Planeación Municipal o su delegado
3. El Secretario de Gobierno Municipal o su delegado
4. Inspector de policía
5. El asesor de control interno o su delegado

A continuación, se realiza la descripción de cada una de las funciones a desarrollar por Rol.

- Dirección Inicial (El Alcalde Municipal o su delegado)

  - Liderar el proceso de actualización o creación e implementación del PLSV del Municipio de Isnos.
  - Involucrar a los representantes de cada área de la organización para la participación y difusión de los objetivos en seguridad vial.

- Definir los roles de cada integrante a fin de cumplir los objetivos del PLSV del Municipio de Isnos.
- Implicarse en su financiación, asegurando el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar.
- Garantizar a los grupos de trabajo el tiempo necesario para sus reuniones
- Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan

El secretario del comité

- Verificar la asistencia de los integrantes
- Elaborar actas de reuniones
- Hacer convocatorias a la reunión
- Llevar archivo de las actividades y actas del comité
- Intervenir cualquier condición de riesgo evidenciada en las actividades de transporte
- Otras actividades que le sean encargadas en el comité

El presidente del Comité debe

- Determinar el lugar y hora de las reuniones
- Liderar el proceso de reunión
- Preparar los temas de las reuniones
- Tramitar las solicitudes o temas del comité ante la gerencia

Teniendo en cuenta lo anteriormente dicho el responsable del Plan Local Vial es el Alcalde Municipal sin embargo el designa al Coordinador como responsable del Plan Local de Seguridad Vial.

Las reuniones del comité se realizarán semestralmente para verificar las necesidades y dar prioridad a aspectos que tengan una ocurrencia mayor durante ese tiempo.

La citación a las reuniones del comité se realizará mediante correo electrónico por parte del secretario del comité con tres días hábiles anteriores al día de la reunión, sin embargo, la citación para reuniones extraordinarias se puede realizar por cualquier miembro del comité a través del correo institucional con un periodo de anticipación máximo de dos días.



4. VISIÓN Y MISIÓN DEL PLSV

4.1. Visión

El Plan Municipal de Seguridad Vial de Isnos, deberá orientar objetivos y estrategias que permitan mejorar la seguridad vial del territorio; a 2027. Isnos logrará una disminución de la accidentalidad vial y será referente a nivel Subregional en Movilidad Sostenible y Segura.

4.2. Misión

Los objetivos y estrategias del Plan Municipal de Seguridad Vial estarán orientados a salvaguardar la integridad y vida de los actores viales, fomentando conocimiento, educación, cultura ciudadana e interviniendo a través de control a los actores de la movilidad.


ISNOS

5. OBJETIVOS Y METAS

5.1. Objetivo general

Promover una movilidad sostenible y segura de los habitantes y visitantes de Isnos, mediante programas y proyectos de educación, prevención, atención, control y tratamiento de la accidentalidad vial, tendientes a minimizar sus impactos, priorizando problemáticas críticas que afectan a los usuarios

5.2. Objetivos específicos:

- Desarrollar programas en concordancia con las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional y Departamental, ajustadas a las disposiciones del Código Nacional de Tránsito de acuerdo con las necesidades prioritarias identificadas en el diagnóstico de la Seguridad Vial de Isnos.

- Diseñar estrategias para contrarrestar las causas de inseguridad vial, que comprenda campañas de educación y prevención vial, así como la ejecución de controles y vigilancia de infractores.

- Planificar la gestión de la seguridad vial a través de un órgano asesor que propenda por planear, gestionar y ejercer control sobre el plan de acción del Plan Local de Seguridad Vial.

- Delinear programas que propendan por el mejoramiento de la seguridad vial, en temas de señalización

- Incorporar en los programas de seguridad vial a las entidades gubernamentales y no gubernamentales que se relacionan con la Seguridad Vial, especialmente las identificadas en la Ley 1503 de 2011.

5.3. Metas

Disminuir las cifras de mortalidad como consecuencia de los incidentes de tránsito en un 20% a 2025 teniendo como base el quinquenio anterior. Disminuir las cifras de lesionados como consecuencia de los incidentes de tránsito en un 25% a 2027, teniendo como base el quinquenio anterior.

5.4. Principios Básicos

- La vida es el valor máximo y todas las ideas y propósitos estarán encaminadas a protegerla y respetarla en el sistema de movilidad.

- Los actores viales fomentarán la capacidad de vivir en sociedad, promoviendo actitudes de convivencia y solidaridad en los espacios de movilidad.

- El cumplimiento de las normas de tránsito y transporte se realizará de manera libre y consciente por todos, convirtiendo así a la autorregulación en un mecanismo de educación y ejemplo.

- Todas las acciones en pro de la seguridad vial serán desarrolladas con el fin de disminuir los hechos de tránsito, realizadas bajo los parámetros de honestidad y rectitud.

- La responsabilidad y el compromiso son la base para el desarrollo de la política colombiana de seguridad vial y del Plan local de seguridad vial de Isnos.

5.5. Marco Conceptual

Para el estudio y comprensión del presente documento es necesario acudir al siguiente glosario de términos extraídos de las diferentes normas vigentes que regulan la materia a nivel nacional e internacional:

- Acera o andén: Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta.

- Accesibilidad: Condición esencial de los servicios públicos que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior el fácil disfrute de dicho servicio por parte de toda la población.

- Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la 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.

- Acompañante: Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor.

- Adelantamiento: Maniobra mediante la cual un vehículo se pone delante de otro vehículo que lo antecede en el mismo carril de una calzada.

- Agente de tránsito: Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y

vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.

- Alcoholemia: Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre.

- Alcoholimetría: Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.

- Alcoholuria: Examen o prueba de laboratorio, o por otro medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la orina.

- Alcohosensor: Sistema para determinar alcohol en aire exhalado.

- Autopista: Vía de calzadas separadas, cada una con dos (2) o más carriles, control total de acceso y salida, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y salidas directas a otras carreteras y con control de velocidades mínimas y máximas por carril.

- Bahía de estacionamiento: Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos.

- Berma: Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia.

- Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.

- Bus: Vehículo automotor destinad o al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.

- Buseta: Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros.

- Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos.

- Carreteable: Vía sin pavimentar destinada a la circulación de vehículos.

- Camión: Vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga.

- Camioneta picó: Vehículo automotor destinado al transporte de personas en la cabina y de carga en el platón.

- Capacidad de pasajeros: Es el número de personas autorizado para ser transportados en un vehículo.

- Capacidad de carga: Es el máximo tonelaje autorizado en un vehículo, de tal forma que el peso bruto vehicular no exceda los límites establecidos.

- Carretera: vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.

- Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.

- Casco: Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de las normas Icontec 4533 "Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos", o la norma que la modifique o sustituya.

- Centro integral de atención: Establecimiento donde se prestará el servicio de escuela y casa cárcel para la rehabilitación de los infractores a las normas del Código de Tránsito. Podrá ser operado por el Estado o por entes privados que, a través del cobro de las tarifas por los servicios allí prestados, garantizarán su autosostenibilidad.

- Choque o colisión: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.

- Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo.

- Ciclovía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.

- Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

- Cinturón de seguridad: Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento.

- Comparendo: Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción.

- Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

- Cruce e intersección: Punto en el cual dos (2) o más vías se encuentran.

- Discapacitado: Persona que tiene disminuida alguna de sus capacidades físicas o mentales.

- Embriaguez: Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo.

- Equipo de prevención y seguridad: Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo.

- Estacionamiento: Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito Infracción: Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material.

- Instructor: Persona que imparte enseñanza teórica o práctica para la conducción de vehículos

- Inmovilización: Suspensión temporal de la circulación de un vehículo.

- Licencia de conducción: Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.

- Marcas viales: Señales escritas adheridas o grabadas en la vía o con elementos adyacentes a ella, para indicar, advertir o guiar el tránsito.

- Motocarro: Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.

- Multa: Sanción pecuniaria. Para efectos del presente código y salvo disposición en contrario, la multa debe entenderse en salarios mínimos diarios legales vigentes.

- Organismos de tránsito: Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

- Peatón: Persona que transita a pie o por una vía.

- Prelación: Prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos.

- Rebasamiento: Maniobra mediante la cual un vehículo sobrepasa a otro que lo antecedía en el mismo carril de una calzada

- Retención: Inmovilización de un vehículo por orden de autoridad competente.

- Sardinel: Elemento de concreto, asfalto u otros materiales para delimitar la calzada de una vía.

- Tráfico: Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado.

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

- Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.

- Vía arteria: Vía de un sistema vial urbano con prelación de circulación de tránsito sobre las demás vías, con excepción de la vía férrea y la autopista.

- Vía peatonal: Zonas destinadas para el tránsito exclusivo de peatones.

- Vía ordinaria: La que tiene tránsito subordinado a las vías principales.

- Zona de estacionamiento restringido: Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados.



6. MATRIZ DE RIESGOS DE SEGURIDAD VIAL

Una Matriz de riesgos vial es una herramienta de análisis que sirve para evaluar la probabilidad y la gravedad del riesgo en este caso en la seguridad vial.

La Seguridad vial del municipio de Isnos, permite prevenir accidentes que los habitantes puedan tener. Con un programa de seguridad vial, cada persona es más consciente de cómo actuar para evitar tener accidentes y qué hacer en el caso de haberlos sufrido.

La matriz de riesgos se calcula como la probabilidad de sufrir accidente tráfico x lesividad accidente. Con ello obtenemos la clasificación global del riesgo. Podemos usar un código de colores para los riesgos en nuestra matriz como el siguiente: verde (riesgo bajo), amarillo (riesgo medio), naranja (riesgo alto) y rojo (riesgo muy alto).

		PROBABILIDAD				
		RARO	POCO PROBABLE	POSIBLE	MUY PROBABLE	CASI SEGURO
CONSECUENCIAS	DESPRECIABLES	BAJO	BAJO	BAJO	MEDIO	MEDIO
	MENORES	BAJO	BAJO	MEDIO	MEDIO	MEDIO
	MODERADAS	MEDIO	MEDIO	MEDIO	ALTO	ALTO
	MAYORES	MEDIO	MEDIO	ALTO	ALTO	MUY ALTO
	CASTASTROFICAS	MEDIO	ALTO	ALTO	MUY ALTO	MUY ALTO

Propósito

Evaluar, monitorear y prevenir accidentes, identificar los procesos del municipio y con base en ello, determinar el tipo y nivel de riesgo a los que se están expuestos sus habitantes.

Procedimientos

ITEMS	INSTRUCCIÓN
PROCESO	Escriba El proceso a evaluar
ZONA / LUGAR	Escriba la zona, área o lugar donde se realizará la matriz IPEVRDC
CARGO	Escriba el cargo de la persona a la cual se le realizara la evaluación y valoración de los riesgos existente
ACTIVIDADES	Escriba las actividades generales que el servidor realiza en cumplimiento de sus funciones
TAREAS	Escriba las tareas específicas que se ejecutan diariamente en el cargo
ACTIVIDAD RUTINARIA / NO RUTINARIA	Escriba si la tarea es rutinaria o no rutinaria
PELIGRO	En la GTC 45, se encuentran relacionados los peligros existentes en cada una de las áreas de trabajo

CLASIFICACION	Relacione los peligros que considere pertinentes de acuerdo con las tareas desarrolladas por el servidor publico
DESCRIPCION	Escriba los peligros existentes en cada uno de los lugares de trabajo y que pueden causar en los servidores accidentes, incidentes de trabajo y enfermedades laborales
EFECTO POSIBLE	Describa de manera concisa los posibles efectos que pueden ocasionar en la salud del servidor, la exposición apeligros en los diferentes lugares de trabajo
NUMERO DE EXPUESTOS	Escriba en esta casilla el número de servidores expuestos por cada uno de los lugares de trabajo
PLANTA	Escriba el número de servidores públicos expuestos en los diferentes lugares de trabajo
CONTRATISTAS	Escriba el número de contratistas expuestos en los diferentes lugares de trabajo
VISITANTES	Escriba el número de visitantes promedio que puedan estar expuestos en los diferentes lugares de trabajo
TOTAL DE EXPUESTOS	Realice la sumatoria del personal de planta, contratistas y visitantes para totalizar el número de expuestos
PEOR CONSECUENCIA	Escriba la peor consecuencia que puede llegar a suceder por exposición a peligros y factores de riesgo en los lugaresde trabajo
TIEMPO DE EXPOSICION	Escriba el número de horas que los servidores están expuestos en los diferentes puestos de trabajo
CONTROLES EXISTENTES	Relacione los controles existentes a fin de evaluar posibles acciones correctivas preventivas y de mejora en pro deevitar la ocurrencia de accidentes de trabajo y enfermedades laborales
FUENTE	Describa brevemente los controles existentes en la fuente es decir donde se encuentra el peligro o factor de riesgo
MEDIO	Describa brevemente que medidas se han implementado para controlar los peligros y factores de riesgo en el lugar de trabajo
SERVIDOR	Describa brevemente que elementos de protección personal se requieren para minimizar las consecuencias en casode presentarse un evento
NIVEL DE DEFICIENCIA	Magnitud de la relación esperable entre (1) el conjunto de peligros detectados y su relación causal directa con posibles incidentes y (2) con la eficacia de las medidas preventivas existentes en un lugar de trabajo ver tabla de laGTC 45 Versión 2012
NIVEL DE EXPOSICION	Situación de exposición a un peligro que se presenta en un tiempo determinado durante la jornada laboral, ver tablade la GTC 45 Versión 2012
NIVEL DE PROBABILIDAD	Producto del nivel de deficiencia por el nivel de exposición
INTERPRETACION DEL NIVEL DEPROBABILIDAD	Se interpreta de acuerdo con el significado que aparece en la tabla de la GTC 45 Versión 2012
SIGNIFICADO DEL NIVEL DE PROBABILIDAD	Se interpreta de acuerdo con el significado de los niveles de probabilidad que aparecen en la tabla de la GTC 45Versión 2012
NIVEL DE CONSECUENCIA	Medida de la severidad de las consecuencias, para evaluar el nivel de consecuencias, tenga en cuenta la consecuencia directa más grave que se pueda presentar en la actividad valorada, de acuerdo con la tabla queaparece en la GTC 45 Versión 2012
NIVEL DE RIESGO	Es la multiplicación del nivel de probabilidad por el nivel de consecuencia
INTERPRETACION DEL NIVEL DE RIESGO	Se interpreta de acuerdo con la determinación del nivel de riesgo que aparece en las tablas de la GTC 45 Versión2012
SIGNIFICADO DEL NIVEL DE RIESGO	Se interpreta de acuerdo con el significado del nivel de riesgo que aparece en las tablas de la GTC 45 Versión 2012
ACEPTABILIDAD DEL RIESGO	Una vez determinado el nivel de riesgo, la entidad deberá decidir cuales riesgos son aceptables y cuáles no. En una evaluación completamente cuantitativa es posible evaluar el riesgo antes de decidir el nivel que se consideraaceptable o no aceptable.
NORMATIVIDAD	Escriba las leyes, decretos, resoluciones, circulares y demás normas que aplican en cada uno de los factores deriesgos identificados en los lugares de trabajo
MEDIDAS DE INTERVENCION	De acuerdo con los lineamientos establecidos en el Decreto 1072 del 26 de mayo de 2012, Artículo 2.2.4.6.24,medidas de prevención y control, se debe especificar qué medidas se pueden implementar en la entidad
ELIMINACION	Medida que se toma para suprimir (hacer desaparecer) el peligro/riesgo
SUSTITUCION	Medida que se toma a fin de remplazar un peligro por otro que no genere riesgo o que genere menos riesgo
CONTROLES DE INGENIERIA	Medidas técnicas para el control del peligro/riesgo en su origen (fuente) o en el medio, tales como el confinamiento(encerramiento) de un peligro o un proceso de trabajo, aislamiento de un proceso peligroso o del trabajador y la ventilación

	(general y localizada), entre otros
CONTROLES ADMINISTRATIVOS	Medidas que tienen como fin reducir el tiempo de exposición al peligro, tales como la rotación de personal, cambios en la duración o tipo de la jornada de trabajo. Incluyen también la señalización, advertencia, demarcación de zonas de riesgo, implementación de sistemas de alarma, diseño e implementación de procedimientos y trabajos seguros, controles de acceso a áreas de riesgo, permisos de trabajo, entre otros
ELEMENTOS DE PROTECCION PERSONAL	Medidas basadas en el uso de dispositivos, accesorios y vestimentas por parte de los trabajadores, con el fin de protegerlos contra posibles daños a su salud o su integridad física derivados de la exposición a los peligros en el lugar de trabajo. El empleador deberá suministrar elementos y equipos de protección personal (EPP) que cumplan con las disposiciones legales vigentes. Los EPP deben usarse de manera complementaria a las anteriores medidas de control y nunca de manera aislada, y de acuerdo con la identificación de peligros y evaluación y valoración de los riesgos.
SEGUIMIENTO / RESPONSABLE	Escriba los nombres y apellidos del profesional de Talento Humano SG-SST, que será responsable de la implementación de las medidas de control y seguimiento a la matriz IPEVRDC

Formato matriz de riesgos viales

SECRETARIA DE GOBIERNO – ISNOS - HUILA											
MATRIZ DE CALIFICACION E IDENTIFICACION DE RIESGOS VIALES											
OL	PROCESO	ZONA / LUGAR	ACTIVIDADES	TAREAS	RUTINARIO (SI o NO)	PELIGRO		EFECTO POSIBLE	CONTROLES EXISTENTES		
						DESCRIPCION	CLASIFICACION		FUENTE	MEDIO	SERVIDOR PUBLICO

SECRETARIA DE GOBIERNO – ISNOS - HUILA							
MATRIZ DE CALIFICACION E IDENTIFICACION DE RIESGOS VIALES							
EVALUACION DEL RIESGO							VALORACION DEL RIESGO
NIVEL DE DEFICIENCIA (ND)	NIVEL DE EXPOSICION (NE)	NIVEL DE PROBABILIDAD (NP=NDxNE)	INTERPRETACIÓN (NIVEL DE PROBABILIDAD - NP)	NIVEL DE CONSECUENCIA (NC)	NIVEL DE RIESGO (NR) Ó INTERVENCIÓN = NPxNc	INTERPRETACIÓN DEL NIVEL DE RIESGO (NR)	ACEPTABILIDAD DEL RIESGO

SECRETARIA DE GOBIERNO – ISNOS-HUILA										
MATRIZ DE CALIFICACION E IDENTIFICACION DE RIESGOS VIALES										
CRITERIOS PARA ESTABLECER CONTROLES						MEDIDAS DE INTERVENCION				
No DE EXPUESTOS				PEOR CONSECUENCIA	EXISTENCIA REQUISITO LEGAL ASOCIADO	ELIMINACION	SUSTITUCION	CONTROLES DE INGENIERIA	CONTROLES ADMINISTRATIVOS	EPP
PLANTA	CONTRATISTA	VISITANTES	TOTAL EXPUESTOS							


EDIFICIO
MUNICIPAL

7. PLAN ESTRATEGICO DE CONTROL AL CUMPLIMIENTO AL MARCO NORMATIVO EN TRANSPORTE

Introducción

La movilidad urbana es mucho más que el uso de los vehículos motorizados y no motorizados, en el interior del Municipio Incluye medidas para conseguir que los desplazamientos sean más seguros y evitar caídas y atropellos.

El plan estratégico de vigilancia y control del cumplimiento de las normas de transporte y tránsito, pretende servir de herramienta básica para el desarrollo y la planificación de la seguridad vial urbana y rural en el municipio, teniendo como objetivo principal el conseguir maximizar la seguridad de las personas en sus desplazamientos y hacer del municipio de Isnos, más seguro.

La Constitución Política consagra que el transporte es un servicio público de carácter esencial, lo que implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida y la seguridad de los usuarios que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (Sentencia C-033/14; ley 336/96, art. 2°), haciendo de este un servicio inherente a la finalidad social del Estado, y que en consecuencia opera bajo su regulación, control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad (Ley 105 de 1993, art. 3°).

El artículo 8º de la Ley 336 de 1996 establece que bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal.

Establece la ley (Ley 769 e 2002, art. 3°, modificado por art. 2° de la Ley 1383 de 2010) que son autoridades de tránsito, entre otros, los Alcaldes y los Organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital, asignando además a los alcaldes el deber de expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas dentro de su respectiva jurisdicción, con sujeción a las disposiciones del código.

Mediante Resolución No. 3443 de 2016 el Ministerio de Transporte asignó, a las entidades del sector transporte, con facultades de supervisión, inspección, control y vigilancia, el deber de elaborar un Plan Estratégico de Control al Cumplimiento del Marco Normativo en Transporte para garantizar la eficiencia de las acciones de supervisión, inspección, control y vigilancia de dichas entidades sobre el cumplimiento de las normas de que rigen la actividad transportadora.

Así las cosas, mediante el presente documento, y en cumplimiento de las disposiciones normativas citadas, se presenta el Plan Estratégico de Control al Cumplimiento del Marco Normativo en Transporte para el Municipio Isnos, con el objetivo de establecer líneas de acción para el control del cumplimiento de las normas que rigen la actividad transportadora en el municipio, de acuerdo a las facultades de supervisión, inspección, control y vigilancia de las autoridades de transito locales para garantizar el efectivo cumplimiento de la normatividad de la actividad transportadora en la jurisdicción municipal.

Es un plan elaborado de manera que permita guiar, supervisar y vigilar el cumplimiento de las normas que rigen la actividad transportadora, con la finalidad de construir entre todos la seguridad vial con una verdadera visión local integradora para el bien del municipio de Isnos.

Alcance

El Plan permitirá tener acciones, mecanismos, estrategias y medidas de control concretas para mejorar la seguridad vial y reducir accidentes dentro del municipio.

Con base a la forma el plan contendrá un diagnostico situacional de las empresas del transporte, creación e implementación del Plan Estratégico y mecanismos de evaluación.

Objetivo General

Definir las acciones o intervenciones concretas que lleva a cabo la Administración del Municipio de Isnos, para alcanzar los propósitos de inspección, control y vigilancia en materia de tránsito, facilitando la gestión al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.

Objetivos Específicos

- Realizar un diagnóstico situacional de las empresas del transporte del Municipio de Isnos, que le permita verificar el estado actual en que se encuentra las empresas de transporte con respecto a los riesgos de accidentalidad vial.

- Crear e implementar el Plan Estratégico de Control del Cumplimiento de las Normas que Rigen la Actividad Transportadora en toda la jurisdiccion del Municipio de Isnos.

- Diseñar e implementar un sistema de evaluación y control que permita el cumplimiento de las actuaciones definidas.

Conceptos y Definiciones

Buscando generar una nivelación conceptual, respecto a los términos utilizados por los diferentes actores en materia de tránsito y transporte legal se realizan las siguientes definiciones de los términos en referencia:

Accidente: 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.

Acompañante: Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor.

Alcoholemia: Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre.

Berma: Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia.

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

Diagnóstico situacional: Es la identificación, descripción y análisis evaluativo de la situación actual de la empresa en los procesos que fueron planeados en la misión y donde involucre conductores, pasajeros o peatones.

Equipo de prevención y seguridad: Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo.

Legalidad: Condición o situación de lo que constituyen actos legales. Actuar con legalidad; mantenerse dentro de la legalidad, actuar bajo la Ley.

Licencia de conducción: Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional

Licencia de tránsito: Es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público.

Multa: Sanción pecuniaria. Para efectos del presente código y salvo disposición en contrario, la multa debe entenderse en salarios mínimos diarios legales vigentes.

Registro fotográfico: Pruebas o evidencias fotográficas del operativo.

Sobrecupo: Exceso de pasajeros sobre la capacidad autorizada para un Vehículo automotor.

Taxi: Vehículo automotor destinado al servicio público individual de pasajeros.

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

Vehículo de servicio público: Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.

Vehículo escolar: Vehículo automotor destinado al transporte de estudiantes, debidamente registrado como tal y con las normas y características especiales que le exigen las normas de transporte público.

Movilidad

El transporte sostenible incluye diversos aspectos, el uso responsable de vehículos, transporte público, ciclismo, salud y movilidad. Dicho con más claridad, es aquel transporte que consigue una verdadera accesibilidad para todos y mejorando la calidad ambiental. Es necesario que por las calles puedan caminar con seguridad los actores de la vía que son todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer el uso de las vías, con la finalidad de desplazarse de un lugar a otro, por lo tanto se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los acompañantes, niños, ancianos, personas con bebes, usuarios de bicicletas, sillas de ruedas, etc.

En la cabecera municipal los actores viales se desplazan en vehículos motorizados y no motorizados. El transporte particular es el más frecuente. El transporte particular se da especialmente en motocicletas, bicicletas, y de a pie. En la parte rural o por la falta de vías (carreteras) la movilidad se hace a pie o utilizando los equinos.

Marco Legal

Constitución Política de Colombia.

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."

Ley 336 de 1996. "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte".

Ley 769 de 2002. “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

Ley 1383 de 2010. “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones”.

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

Ley 1548 de 2012. “Por la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y la Ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia y se dictan otras disposiciones”

Ley 1969 de 2013 “Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas”.

Ley 1801 del 2016. “Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana”, haciendo especial énfasis en su artículo 160 “Registro a Medios de Transporte”.

Decreto 80 de 1987 “Por el cual se asignan unas funciones a los municipios en relación con el transporte urbano”.

Decreto 170 de 2001. "Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros".

Decreto 171 de 2001 “por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera”.

Decreto 175 de 2001. “Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto”.

Decreto 1609 de 2002. “Por el cual se reglamente el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera”.

Decreto 3366 de 2003. “Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos".

Decreto 2961 de 2006. “Por el cual se dictan medidas para controlar la prestación del servicio público de transporte en motocicletas, previsto en el literal d) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002”.

Decreto 4611 de 2008. “Por el cual se modifica el Decreto 2961 del 4 de septiembre de 2006, relacionado con las motocicletas”.

Decreto No. 087 de 2011. “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se determinan las funciones de sus dependencias”.

Decreto 1047 de 2014 “Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones”.

Decreto 348 de 2015. “Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones”.

Decreto nacional 1079 de 2015. “Por medio del cual se expide el decreto Único Reglamentario del sector transporte”.

Resolución 4093 del 1991, Instituto Nacional de Transporte y Tránsito. “Por la cual se reglamenta la planilla para el transporte de sustancias químicas de uso restringido. Se establece un procedimiento y se adopta el formato D.E.T.C-02”.

Resolución 7126 de 1995, Ministerio de Transporte. “Por la cual se establecen las características y especificaciones técnicas y de seguridad para los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros”.

Resolución 3700 de 2001, Ministerio de Transporte. “Por la cual se modifica el artículo 2º de la Resolución 4093 de 27 de diciembre de 1991”.

Resolución 7171 de 2002, Ministerio de Transporte. “Por la cual se establecen las características y especificaciones técnicas y de seguridad para los vehículos con capacidad inferior a veinte (20) pasajeros, destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial”.

Resolución 19200 de 2002 Ministerio de transporte. “Por la cual se reglamenta el uso e instalación del cinturón de seguridad de acuerdo con el artículo 82 del Código Nacional de Tránsito Terrestre”.

Resolución 3777 de 2003 Ministerio de Transporte. "Por la cual se reglamenta el uso de vidrios polarizados, entintados u oscurecidos en vehículos automotores, de conformidad con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 769 de 2002".

Resolución 10000 de 2003, Ministerio de Transporte. "Por la cual se modifican algunos artículos de la Resolución número 03777 de 2003, que reglamenta el uso de vidrios polarizados, entintados u oscurecidos en vehículos automotores"

Resolución 2505 de 2004, Ministerio de Transporte. “Por la cual se reglamentan las condiciones que deben cumplir los vehículos para transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles”.

Resolución 4100 de 2004, Ministerio de Transporte. “Por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional”.

Resolución 3027 de 2010, Ministerio de Transporte. “Por la cual se actualiza la codificación de las infracciones de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 1383 de 2010, se adopta el Manual de Infracciones y se dictan otras disposiciones”.

Resolución No. 1844 de 2015 Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. “Por la cual se adopta la segunda versión de la “guía para la medición indirecta de alcoholemia a través de aire espirado”.

Resolución 3753 de 2015, Ministerio de transporte. “Por la cual se expide el reglamento técnico para vehículos de servicio público de pasajeros y se dictan otras disposiciones”.

Resolución 3443 de 2016, Ministerio de Transporte “Por la cual se dictan lineamientos para el control del cumplimiento de las normas que rigen la actividad transportadora”.

Resolución 4274 de 2019 Ministerio de Transporte. “Por la cual se adopta el formato para el Informe Único de Infracciones al Transporte”.

Circular 9 de 2007 Superintendencia de Transporte “Disposiciones tendientes al cumplimiento de la Ley 769 de 2002 y al Decreto Reglamentario 2961 del 4 de septiembre de 2006”.

Componente Estratégico

Valores

El plan estratégico de vigilancia y control del cumplimiento de las normas de transporte y tránsito se apoya en los siguientes valores:

- **LA VIDA:** es un valor máximo y todas las ideas y propósitos deben estar encaminadas a protegerla y respetarla en el sistema de movilidad.
- **SOLIDARIDAD:** trabajar de la mano con todos los sectores y los actores viales para fomentar la capacidad de vivir en sociedad.

- **HONESTIDAD:** todas las acciones en pro de la seguridad vial serán desarrolladas con el fin de disminuir los accidentes de tránsito.

- **TRANSPARENCIA:** actuar con claridad, respetando las normas de las empresas transportadoras.

- **EFICACIA:** generar medios de control óptimos, para que las empresas de transporte público y demás actores viales acaten y apliquen correctamente las normas que hacen parte de la movilidad.

- **EFICIENCIA:** un proceso de movilidad que ofrezca bienestar y buen servicio hacia la comunidad, y esta cumpla las normas de tránsito y transporte de manera libre y consciente.

Principios

- **ACCESIBILIDAD:** La movilidad contempla el acceso a la totalidad del espacio público por todos los ciudadanos, adoptando las medidas necesarias para garantizar este derecho especialmente a las personas con movilidad reducida. El modelo ha de prever un transporte que garantice el acceso en las mejores condiciones posibles a todos los rincones del municipio de Isnos (rural).

- **SEGURIDAD:** El modelo garantiza la seguridad y protección del espacio público, de forma que las necesidades de desplazamiento se realicen en términos de seguridad vial, con especial interés sobre los modelos de transporte más vulnerables (a pie o en bicicleta). Además, se deben establecer sistemas regidos por el principio de autoridad municipal en Isnos como garante de la disciplina vial, cumpliendo y haciendo cumplir las normas de convivencia en la movilidad, de forma que aumente el grado de seguridad.

- **EFICIENCIA:** El plan estratégico de vigilancia y control tiene en cuenta los puntos fuertes y débiles de cada modo de transporte, su eficiencia operativa para cada desplazamiento concreto. Por consiguiente, este modelo tiene que racionalizar el uso de los diferentes medios de transporte y facilitar según el tipo de desplazamiento aquel que resulte más eficiente.

- **INTEGRACIÓN DE TODAS LAS FUERZAS VIVAS DEL MUNICIPIO:** El Plan estratégico de vigilancia y control del cumplimiento de las normas de transporte y transito debe integrar a todos los colectivos y agentes sociales presentes en el municipio, considerando las necesidades tanto sectoriales como territoriales de los integrantes del municipio y fomentando la participación ciudadana, atendiendo a todos los colectivos implicados. Un Plan de Movilidad debe compatibilizar lo más posible las demandas de todos.

Igualmente, debe integrar las distintas administraciones con responsabilidad sobre el ámbito real de la movilidad en el territorio.

Estrategias para el cumplimiento del marco normativo de transporte.

1. Elaboracion del plan de movilidad de Isnos.

Elaborar el plan de movilidad considerando las condiciones actuales de movilidad, tránsito y transporte demás variables incidentes en dicho sector en el Municipio de Isnos, así como los cambios normativos que se han dado desde la realidad nacional y que tienen incidencia importante en los programas y proyectos del sector movilidad.

2. Construcción, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura de tránsito y transporte.

Ejecutar proyectos de construcción, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura municipal de transporte incluyendo las vías urbanas, veredales y la terminal de transportes municipal de acuerdo a los recursos establecidos en el Plan de Desarrollo Municipal

3. Señalización vial (Señales horizontales, verticales y semaforización).

Implementar señalización y demarcación vial reglamentaria en sitios con riesgos de accidentalidad vial, para una movilidad segura y confiable

4. Habilitación de zonas de parqueo.

Habilitar zonas adicionales para parqueo de vehículos en aras de descongestionar el espacio público de circulación tanto de vehículos como de peatones.

5. Ordenamiento de la red vial municipal.

Revisar el estado de ordenación de la red vial urbana, los puntos de conflictos y accidentalidad y realizar intervenciones mediante reglamentación y señalización interviniendo aspectos como sentido vial, velocidad y tipo de tráfico permitido, giros y aproximaciones permitidos, de acuerdo a cada caso particular.

6. Ajuste reglamentación local de carga pesada.

Revisar y ajustar de decretos de reglamentación de rutas, horarios y sitios de cargue y descargue de carga pesada en jurisdicción municipal de acuerdo a las necesidades y problemática identificada.

7. Implementación de sistema de regulación y control de tránsito.

Gestionar la suscripción de convenio interadministrativo con el cuerpo especializado de Transito y Transportes de la Policía Nacional para garantizar el cumplimiento del régimen normativo de tránsito dentro del perímetro urbano municipal.

8. Campañas pedagógicas para la seguridad vial.

Desarrollar campañas pedagógicas de seguridad vial dirigidas a la ciudadanía en general y a sectores específicos de la sociedad para fomentar hábitos y comportamientos de seguridad vial en la ciudadanía.

9. Estrategias para desestimular el transporte informal.

Realizar acciones para desestimular el uso de transporte informal en el municipio, entendido como aquél servicio de transporte que se preste sin el cumplimiento de los requisitos legales, incluyendo moto-taxis y vehículos particulares que se usan como taxis.

10. Seguimiento a empresas de transporte público con radio de acción municipal.

Verificar el cumplimiento de las obligaciones por parte de las empresas de transporte en general y para el caso de los generadores del servicio sea de pasajeros o carga en las que se revisen entre otros aspectos, el efectuar descuentos no autorizados.

11. Seguimiento y control a Planes Estratégicos de Seguridad Vial -PESV.

Verificar la formulación e implementación de los planes estratégicos de seguridad vial por parte de las empresas que tengan la obligación según la Resolución MINTRANSPORTE 1565 de 2014.

12. Evaluación del Plan Estratégico de control a las normas de Transporte Publico.

Realizar la evaluación a cada uno de los planes de las acciones operativas adoptadas y en caso de ser necesario incorporar nuevas acciones y/u operativos para el periodo siguiente.

Plan de acción para el control y vigilancia del transporte.

Según lo establecido en el artículo 2 de la Resolución 3443 de 2016, el plan estratégico debe contemplar tanto acciones administrativas como acciones operativas o de control en la vía. A continuación, se indican las acciones específicas correspondientes al Plan Estratégico de control a las normas de Transporte Público de Isnos:

Acciones administrativas

Estrategia	Actividades administrativas	Indicador	Periodicidad	Meta
Implementación de sistema de regulación y control de tránsito	Contratación y puesta en operación del cuerpo policial de tránsito y transportes	Porcentaje de implementación del sistema de regulación y control	Anual	100%
Campañas pedagógicas para la seguridad vial	Jornadas pedagógicas con distintos actores viales	Número de campañas adelantadas	Anual	10
Estrategias para desestimular el transporte informal	Implementación de conjunto de medidas vía reglamentación consistente en (1) Restricción de circulación vehicular en zonas específicas (2) restricción horaria vehicular (3) restricción al parrillero (4) pico y placa para la circulación de vehículos	Porcentaje de implementación de estrategia	Anual	100%
Seguimiento a empresas de transporte público con radio de acción municipal.	Solicitar a MINTRANSPORTE información sobre rutas de transporte de pasajeros legalmente habilitadas en el municipio (Rutas rurales) y con paso por el Municipio (Intermunicipal, nacional). Solicitar a la totalidad de las empresas de transporte público con radio de acción municipal información sobre el cumplimiento de normatividad general, personal de la empresa, plan de mantenimiento preventivo y demás información de interés para el organismo de tránsito	Porcentaje de avance en seguimiento a empresas	Anual	100%
Seguimiento y control a Planes Estratégicos de Seguridad Vial -PESV.	Identificar empresas responsables de presentar PESV´s a través de medios disponibles (RUNT y otras bases de datos del municipio y/o consulta a MINTRANSPORTE) Identificar estado de cumplimiento en presentación de PESV´s ante O.T. Isnos. Revisar estado de PESV´s y avance de implementación	% Avance seguimiento y control a PESV's	Anual	100%
Evaluación del Plan Estratégico	Evaluación del Plan Estratégico de control a las normas de Transporte Publico	% Avance del plan estratégico	Anual	100%

Acciones operativas o de control en la vía

Las acciones operativas a desarrollar por parte de las autoridades de tránsito y transporte del municipio Isnos para verificación del cumplimiento de las reglamentaciones son las siguientes:

1. Operativos de control en la vía

Ejecutar la labor de vigilancia y control de la prestación de los servicios de transporte y de las normas de tránsito el municipio, verificando que las empresas prestadoras de servicio público de transporte, los conductores y los vehículos mantengan vigentes los permisos, licencias, documentos y condiciones necesarios para su tránsito por las vías. Para operativos en vías nacionales de paso por el municipio se coordinará con la ANI, INVÍAS y la Dirección de tránsito departamental.

2. Operativos de control al estacionamiento.

Realización de operativos de control en distintas áreas del Municipio para verificar y controlar el estacionamiento de vehículos en sitios no permitidos

3. Operativos de control al transporte informal

Operativos pedagógicos en vía específicamente para la restricción al transporte informal dentro del municipio de acuerdo a lo establecido en el Decreto 2961 de 2006.

PUESTA EN MARCHA, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

- La supervisión de la ejecución del presente plan estratégico de vigilancia y control del cumplimiento de las normas de transporte y tránsito y la evaluación de sus resultados se hará en el comité de seguridad vial, y por la institución responsable de las actividades a desarrollar con el fin de adoptar los correctivos necesarios.

- El seguimiento se efectúa a través de la verificación en el uso apropiado de los recursos, el monitoreo constante a las acciones que se realizan, el cumplimiento del cronograma de actividades, la revisión constante de los indicadores de gestión acordados para el desarrollo del correspondiente plan.

- También debe convocarse a la ciudadanía en general para que lleve a cabo procesos de evaluación frente a las actuaciones realizadas.



8. SISTEMA DE INFORMACIÓN PARA LA ATENCIÓN DE LAS VÍCTIMAS POR SINIESTROS DE TRÁNSITO

ENFOQUES DE ORIENTACION

Orientación Social:

La orientación social contará con la evaluación de las condiciones sociales de la víctima que hayan sido afectadas por consecuencia del siniestro vial, lo que permitirá brindarles información acerca de los programas sociales vigentes ofrecidos por la secretaria de Gobierno, en los que de manera voluntaria podrán inscribirse de acuerdo a sus intereses y necesidades propios, y condiciones de cada programa, obteniendo herramientas para adaptarse a sus nuevas condiciones de vida.

Orientación Jurídica:

En la orientación jurídica se brindará información y orientación en la preparación de documentos y procedimientos previos de cualquier trámite que requiera la víctima relacionado con la ocurrencia de un siniestro vial y las reclamaciones a que haya lugar, de carácter civil, penal, laboral, administrativo, reclamación de pólizas de seguro o cualquier otro tipo de instancia; ofreciendo la información necesaria para el inicio, trámite y posible consecución de los diferentes procesos a que exista lugar. Lo anterior con miras a garantizar que la víctima o sus beneficiarios cuenten con información oportuna, eficiente e idónea. Esta actividad se desarrollará a nivel de orientación y en ningún momento ejercerá una representación judicial.

Términos para acceder a la orientación jurídica:

La orientación brindada a las víctimas debe cumplir estándares de oportunidad. Para lograr esto el orientador jurídico debe verificar que las acciones, reclamaciones y/o trámites a gestionar por la víctima sean oportunos en cuanto a sus términos legales de caducidad y prescripción. Consultas legales que estén caducadas o prescritas, no serán atendidas por los orientadores.

Orientación Psicológica:

Se realizará orientación psicológica primaria, con el fin de valorar el daño/afectación asociados al siniestro vial, para brindar recomendaciones con relación a las posibles afectaciones psicológicas por el siniestro vial y un posible tratamiento a seguir. Aunque la Secretaria de Gobierno no brindará un tratamiento psicológico, el/la profesional podrá recomendar al consultante realizarlo por medio de su régimen de salud o el servicio de salud especializado de su preferencia.

Se contempla también orientación enfocada en primeros auxilios psicológicos cuando haya lugar, con el fin de apoyar el restablecimiento y la funcionalidad a nivel conductual, emocional y cognitiva.

Proceso

- **Comunicación:** Se dispone de diferentes canales de comunicación para informar la existencia de la Secretaria de Gobierno a la ciudadanía.

- **Acogida e información:** Recibimiento a la víctima y recopilación de datos generales. Reconocer sus necesidades e informarle acerca de los servicios que presta la Secretaria de Gobierno.

- **Orientación:** Orientación social, psicológica y/o jurídica de acuerdo a las necesidades de la víctima.

- **Cierre:** Al culminar proceso de orientación en cada caso uno de los enfoques o ante desistimiento de la víctima.

- **Seguimiento:** Finalizado el proceso se consulta acerca de la satisfacción de la orientación y el resultado de los procesos.

- **Archivo:** Se archiva el caso una vez se cuenta con la información de seguimiento o desistimiento de la víctima.

Oferta Formativa

La Secretaria de Gobierno o a quien asigne el Alcalde Municipal hará un cronograma de una gran oferta formativa de charlas y talleres de sensibilización dirigidos a víctimas de siniestros viales, sus familias y a profesionales de diferentes áreas del conocimiento.

- **Charla:** hace referencia a una modalidad de capacitación de exposición oral en la cual uno o varios especialistas imparten información sobre un tema particular. La característica principal de esta modalidad es que obedece principalmente a una explicación oral alrededor de un tema, por lo que puede comprenderse como una exposición magistral, en la que un especialista tiene el rol de capacitador y el público conoce y resuelve dudas sobre el tema tratado.

- **Taller:** Esta modalidad pretende que el público aprenda sobre un tema específico a través de recursos prácticos, aplicando los conocimientos adquiridos en la resolución de situaciones que conciernen al tema visto. La característica principal es que la explicación oral se acompaña de actividades prácticas que los participantes desarrollan.

Charlas

1. Educación para la Seguridad Vial

La educación para la seguridad vial consiste en la formación en conductas seguras en la vía, buscando abordar creencias, hábitos e ideas en torno a la movilidad que se constituyen en factores protectores al momento de hacer uso de las vías, ya sea como conductor de algún vehículo o como peatón.

Con esto, busca fortalecer las habilidades de los actores viales en su interacción con el tránsito, a fin de que los comportamientos ciudadanos no afecten las dinámicas del tránsito, evitando siniestros en la vía. (vías, colegios y empresas transportadoras)

Objetivos:

1. Mostrar la necesidad de incorporar la educación vial en la prevención de siniestros viales.
2. Aportar información sobre la educación vial en entornos específicos (vías, colegios y empresas transportadoras).
3. Dar a conocer los supuestos de la educación vial para mejorar las interacciones de los diferentes actores viales con su entorno en el tránsito y con otros usuarios de la vía.

- Duración 2 horas aproximadamente, una sesión.
- Modalidad virtual.

2. Siniestros viales en el ámbito laboral

Destinada a servir como un apoyo en la prevención de siniestros viales derivados de las actividades laborales que se desempeñan. Analiza los factores de riesgos presentes y apunta a un marco de trabajo que favorezca la seguridad vial.

Objetivos:

1. Identificar y analizar los factores de riesgo que se presentan en actividades laborales.
2. Compartir información que permita entender los procedimientos jurídicos que se derivan de un siniestro vial que se ha dado en el contexto de una actividad laboral.
3. Aportar en las estrategias de prevención de siniestros viales en contextos laborales.

- Duración 2 horas aproximadamente, una sesión.
- Modalidad virtual.

3. Primeros auxilios Psicológicos e intervención en crisis

Los primeros auxilios psicológicos hacen parte del acompañamiento psicosocial que se ofrece a una persona o grupo de personas en estado de crisis a través de la Secretaria de Gobierno, para potenciar estrategias de afrontamiento funcionales frente a dicha crisis.

Esta capacitación busca fortalecer herramientas que permitan dar un apoyo inmediato a aquellas personas que se encuentran en escenarios de crisis como resultado de un siniestro vial, necesitan recuperar el equilibrio emocional y minimizar las consecuencias psicológicas a largo plazo, debido a un hecho altamente traumático, inesperado y que genera una gran afectación a quien lo vive.

Objetivos:

1. Conocer los componentes básicos de los primeros auxilios psicológicos y la intervención en crisis.
2. Describir pautas de acción enfocadas en la disminución del impacto emocional y social que provoca un evento como un siniestro vial.
3. Aportar estrategias que permitan a los usuarios contar con herramientas de contención emocional tras un siniestro vial.

- Duración 2 horas aproximadamente, una sesión.
- Modalidad virtual.

4. ¿Cómo comunicar la mala noticia?

Se orienta al fortalecimiento de estrategias y herramientas para dar una información que resulta altamente negativa sobre las expectativas que se tiene sobre una situación, estado de salud o evento que ha implicado un siniestro de tránsito en el Municipio.

Aportar estrategias que permitan a los usuarios contar con herramientas de contención emocional tras un siniestro vial, Busca hacer que la comunicación de noticias negativas se realice de forma asertiva, comprensiva y empática

Objetivos:

1. Brindar herramientas que permitan a los respondientes o las personas que corresponda, dar una información acertada y asertiva de un hecho altamente negativo.
2. Sensibilizar sobre las reacciones emocionales que se producen por un hecho como los siniestros viales y mejorar las estrategias para responder ante este tipo de reacciones.

- Duración 2 horas aproximadamente, una sesión.
- Modalidad virtual.

5. Los siniestros viales desde el derecho penal

Se analizan los procedimientos que en materia legal se pueden emprender tras un siniestro de tránsito. Aporta información sobre los deberes y derechos ciudadanos frente a estos hechos, así como las entidades intervinientes en las investigaciones que se realizan.

Objetivos:

1. Aportar información sobre las clases de situaciones judiciales que se pueden tener tras un siniestro vial, describiendo conceptos básicos y trámites generales.
2. Ofrecer información sobre las acciones judiciales que pueden emprender tras un siniestro vial en los que se vean implicados.
3. Conectar el tema con los servicios de orientación en la Secretaria de Gobierno, con el fin de ampliar la información específica que se puede tener en caso de ser víctima de un siniestro vial.

- Duración 2 horas aproximadamente, una sesión.
- Modalidad virtual.

6.Responsabilidad civil extracontractual derivada de siniestros viales

Da a conocer los procedimientos, factores y criterios considerados en las acciones que requieran una indemnización por un daño causado y un bien jurídico que se busca reparar. Esto con el propósito de aportar un conocimiento sobre el sector asegurador, los derechos de los ciudadanos y resolver dudas comunes frente a este tipo de responsabilidad a causa de un siniestro vial que permita comprender de mejor manera el cómo, cuándo y dónde adelantar reclamaciones en esta materia.

Objetivos:

1. Conocer por parte de la Secretaria de Gobierno los conceptos básicos que involucran los seguros, los hechos implicados, las consecuencias, los alcances y los derechos del ciudadano.
2. Describir los procedimientos que se derivan de un siniestro vial que implica la responsabilidad civil extracontractual.
3. A través de la Secretaria de Gobierno Resolver dudas en torno a los procedimientos judiciales que siguen de la responsabilidad civil.

- Duración 2 horas aproximadamente, una sesión.

- Modalidad virtual.

7. IPAT

Aborda información relacionada con el contenido del Informe Policial de Accidente de Tránsito, comprendido como la recolección de datos relacionados con el siniestro vial recopilado por la autoridad de tránsito. Abarca contenidos desde su aporte en el siniestro hasta la comprensión de los aspectos que lo componen, con el fin de aportar en los usuarios la información pertinente de un recurso documental imperante en la orientación tras un siniestro vial.

Objetivos:

1. Conocer los componentes del Informe Policial de Accidente de Tránsito.
2. Abordar los procedimientos que se consideran tras un siniestro vial y el papel del IPAT en ellos.
3. Reconocer el marco normativo en el que surge el IPAT.

- Duración 2 horas aproximadamente, una sesión.
- Modalidad virtual.

8. SOAT

Aporta información a los ciudadanos o interesados sobre el alcance, cobertura, características y tipos de riesgos que se encuentran enmarcados en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Esto orientado a que el ciudadano tenga conocimiento sobre los derechos que tiene tras un siniestro vial, considerando la obligatoriedad de este documento y dando a conocer el alcance que tiene el mismo.

Objetivos:

1. Dar a conocer información concerniente al alcance, importancia y necesidad del SOAT tras un siniestro vial.
2. Abordar, desde un punto de vista jurídico, las implicaciones del SOAT y los procedimientos que surgen en su uso.

- Duración 2 horas aproximadamente, una sesión.
- Modalidad virtual.

TALLERES

1. Accidentología vial

Esta se ocupa de la comprensión de forma integral de los factores -humano, ambiental y del vehículo que intervienen en los índices de siniestros viales (accidentes de tránsito), la normatividad que regula el tránsito y los elementos que se incluyen en las investigaciones por siniestros.

Objetivos:

1. Describir las condiciones que pueden originar en un siniestro vial.
2. Conocer estrategias de investigación de los siniestros viales desde un punto de vista investigativo.
3. Reconocer cómo interactúan los diferentes elementos que pueden ocasionar un siniestro vial y su identificación en momentos posteriores.

- Duración 2 horas aproximadamente, en 2 sesiones.
- Modalidad presencial.

2. Manejo del duelo

La muerte de un ser querido por un siniestro vial puede ser un evento difícil de afrontar, pues genera, en muchos casos, una experiencia traumática, resultando difícil encontrar apoyo en otras personas y una incomprensión de las propias emociones.

Ante esto, desde el equipo de psicología de la Secretaria de Salud, se ha adelantado la iniciativa de realizar un taller grupal para el manejo del duelo, en donde los familiares de víctimas fatales pueden recibir apoyo emocional por parte de otras personas que han pasado por experiencias similares y tener un acompañamiento guiado de los profesionales a cargo.

Objetivos:

1. Facilitar la aceptación de la pérdida.
2. Desarrollar herramientas que permitan afrontar algunas de las dificultades del evento traumático.
3. Establecer un entorno que permita la comprensión de las propias emociones.
4. Apoyar los procesos de adaptación a las nuevas situaciones y circunstancias.
5. Disponer de un espacio que fortalezca la comprensión, el consuelo y el apoyo.

- Duración de 90 a 120 minutos aproximadamente.
- Modalidad virtual.



9. ESTABLECER UN PROCEDIMIENTO PARA LA REALIZACIÓN DE LAS AUDITORÍAS INTERNAS AL PLSV DE LA ORGANIZACIÓN

Introducción

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

La formulación de los PLSV tiene el propósito de plantear las estrategias que cada administración departamental/distrital/municipal requiere para atender los principales ejes problemáticos en materia de seguridad vial. A partir de un diagnóstico sobre la movilidad y la seguridad vial, se analizan los índices de siniestralidad vial e identifican puntos críticos viales y los actores viales más vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas) para determinar acciones dirigidas a mitigar la afectación por la siniestralidad vial, que pueden incluir mesas de trabajo con sus comunidades y empresarios del transporte, talleres con autoridades de tránsito locales, acciones que por lo demás, implicarán compromisos colectivos entorno a la seguridad vial.

Estos planes, son la carta de navegación que orienta el actuar de los distintos actores viales y de las instituciones, de acuerdo con las necesidades, características, dinámicas y condiciones particulares de cada uno de los territorios, determinando acciones concretas e identificados, en un entorno cercano y más próximo a los ciudadanos, por lo que su construcción participativa, sin lugar a dudas, otorga mayores niveles de concertación, legitimidad y sostenibilidad. El plan local de seguridad vial se debe articular con los instrumentos de planificación de las entidades territoriales o de las instancias regionales que puedan existir en un territorio, si ello no se realiza, la pertinencia del mismo se ve afectada, de allí que se recomiende que el primer y principal conocedor sean las personas que hacen parte de los gobiernos locales, sin importar su rol, trabajo o posición dentro de la misma. De igual manera, este ejercicio se debe realizar de manera periódica ya que estamos frente a una política que trasciende gobiernos y cuyo periodo de planificación es mayor a los tradicionales.

Objetivos General

Contar con información oportuna que permita tomar decisiones sobre procesos de mejora continua y correctivos necesarios para la ejecución en el corto plazo.

Específicos

- Recopilar y realizar un análisis preliminar sobre el cumplimiento de las metas y productos obtenidos a partir de la implementación de los PLSV. Se refiere

a la revisión de los avances o rezagos que se evidencian al momento de la realización del seguimiento.

- Análisis de avances, logros y dificultades evidenciadas en relación con el cumplimiento de los diferentes compromisos adquiridos en el PLSV.

Antecedentes generales de la seguridad vial

Constitución Política

La Constitución Política de Colombia establece en su Artículo 1° 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, así mismo el Artículo 24 superior dicta que "todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley" y, su Artículo 79 establece que "todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y es deber del Estado protegerlo".

Por su parte el Artículo 2° superior contempla como fines esenciales del Estado: *"… servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo(…)"*.

De igual manera en el Artículo 44 de la Carta Política se ha plasmado que los derechos de los niños son prevalentes a los de los demás, y que por tal razón deben garantizarse por el Estado y todas sus instituciones y todos los habitantes del territorio nacional, siendo esta población una de las más vulnerables en materia de seguridad vial.

Leyes específicas en materia de seguridad vial

Ley 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito y sus modificatorias o complementarias definen herramientas muy completas para el control de la movilidad nacional y local y en carga de ello a los Gobernadores y Alcaldes como máximas autoridades en sus respectivos territorios, seguidos de las demás autoridades de tránsito según el nivel territorial, entre ellos los Organismos de Tránsito Departamentales y Locales y la Policía de Tránsito, bien como cuerpos especializados propios de cada organismo o como cuerpos de la Policía Nacional según el caso.

Los Planes Nacionales 2011-2014 y 2015-2018 plasmados respectivamente en las Leyes 1450 de 2011 y 1753 de 2015 traen avances importantes en materia de

seguridad vial, especialmente con la declaración de política pública en la materia como política de Estado y prioridad del Gobierno Nacional direccionada a introducir verdaderos cambios en el comportamiento de los actores de las vías hacia el logro de una reducción importante de la accidentalidad vial a nivel nacional.

El Congreso de la República de Colombia, en consonancia con ese ánimo nacional e internacional, expidió la Ley 1503 de 2011, que tiene por 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".* De este texto normativo se deduce claramente que el Estado colombiano infiere que la responsabilidad por los altos índices de accidentalidad no es únicamente suya, ni tampoco de los conductores de los vehículos, la Ley 1503 de 2011 expone que la Seguridad Vial es una problemática del individuo y por eso se centra en la construcción de hábitos de movilidad segura, inicialmente desde un mejoramiento en la educación nacional, pero va más allá y le genera obligaciones al sector privado colombiano y a las empresas o entidades públicas que cumplan con la condición específica del artículo 12.

Decretos del orden nacional en materia de seguridad vial

POLITICA DESCRIPCION	POLITICA DESCRIPCION
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2018 – 2022 PACTO POR COLOMBIA, PACTO POR LA EQUIDAD"	El Gobierno de Colombia establece objetivos y estrategias para lograr una movilidad integral en las ciudades y aglomeraciones urbanas. Dentro de sus objetivos establece lo siguiente: Objetivo 1: ofrecer alternativas de transporte de pasajeros y carga que minimicen la congestión, la siniestralidad y la contaminación, en articulación con el Pacto por la sostenibilidad línea A "Cambio climático", para atender las necesidades de movilidad urbana y regional, y reconocer el transporte público como eje estructurante. Objetivo 2: fortalecer instrumentos de planeación y regulación de la movilidad para promover el acceso a bienes y servicios en medios de transportes equitativos, seguros y sostenibles

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL COLOMBIA 2011 – 2016	El Gobierno de Colombia ha definido como una prioridad y como una Política de Estado la seguridad vial. En ese contexto, a través del Ministerio de Transporte, y mediante Resolución 1282 de 2012, se estableció el Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV 2011-2016, y el cual se estructura tomando la experiencia internacional y las recomendaciones que sobre la materia han formulado diversos organismos, especialmente la Organización Mundial de la Salud (OMS) Considera cinco (5) pilares: • Aspectos institucionales • Medidas sobre comportamiento humano • Medidas sobre vehículos • Medidas sobre la infraestructura o las vías • Sistema de atención a víctimas
PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL COLOMBIA 2011 – 2021	Mediante Resolución 2273 de 2014, el Ministerio de Transporte ajustó el Plan Nacional de Seguridad Vial hasta el año 2021. Establece que los planes locales de seguridad vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y municipios deben armonizarse con base en los fundamentos y políticas definidas en el Plan Nacional. El Plan decenal de Salud Pública 2012 – 2021 es una política pública del Estado colombiano que estableció como meta reducir a 2021, el 25% de la mortalidad a causa de accidentes de tránsito. Dentro de los objetivos estratégicos se encuentra el de “lograr cero tolerancias frente a la morbilidad, mortalidad y discapacidad evitables”.
DECRETO 1430 DE 2022 APRUEBA EL "PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2022-2031	En cumplimiento de las funciones establecidas en la Ley 1702 de 2013 y en el Decreto 787 de 2015, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, realizó el seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y determinó que la meta de fatalidades derivadas de siniestros viales no evidencia avances hacia su reducción y se debe consolidar un modelo de gobernanza que, a partir del principio de corresponsabilidad, permita el establecimiento de acuerdos entre el sector público, nivel nacional y territorial; el sector privado y los diferentes actores viales en un objetivo común de lograr la meta de reducir al 50 % las fatalidades y lesiones derivadas de siniestros viales al año 2031. Si bien el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 - 2021, definió cinco (5) áreas de actuación, el país debe desarrollar un modelo de gestión de los factores de riesgo que afectan a los diferentes actores, principalmente los más vulnerables - motociclistas, peatones y ciclistas, que, conforme a las cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, representan el 88% de las fatalidades derivadas de siniestros viales. La Organización de las Naciones Unidas, mediante la Resolución A/RES/74/299 del 2020 y tomando como base la Declaración de Estocolmo, proclamó la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, en la cual reiteró como meta la reducción de las muertes y lesiones en las carreteras en un 50%. Adicionalmente, mediante dicha Resolución, la OMS insta a los países miembros a la adopción del enfoque de sistema seguro y de visión cero

	que promueva un enfoque basado en pruebas e impulsado por los datos; este enfoque identifica que los accidentes viales son previsibles y derivado de ello al existir una probabilidad para su ocurrencia les denomina siniestros viales. De acuerdo con las características de la siniestralidad vial en el país, se identifican como áreas de actuación adicionales a las planteadas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 la gestión de velocidad, el cumplimiento de las normas de tránsito y la gestión de conocimiento, esta última, en consonancia con las directrices internacionales necesaria para mejorar las intervenciones en seguridad vial. 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. Mediante Ley 2251 de 2022 “Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones "Ley Julián Esteban" se establecieron disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro. En la Ley 2222 del 30 de junio de 2022 “Por medio de la cual se promueve el uso de la “bici” segura y sin accidentes” se estableció que: “En el proceso de formulación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2032, la Agencia Nacional de Seguridad Vial incorporará un capítulo, especial relacionado con el actor vial ciclista, En este, además de un diagnóstico, se establecerán los lineamientos de política pública para salvaguardar dicho actor vial vulnerable.” Por lo anterior, se evidencia la necesidad de actualización del Plan Nacional de Seguridad Vial con el propósito de modernizar la política de seguridad vial del país de acuerdo con las directrices de carácter internacional, adoptar el enfoque: “Sistema Seguro”, establecer lineamientos que contribuyan con la armonización de la seguridad vial y la planificación del territorio y definir el derrotero de la política de Estado para mediano y largo plazo con horizonte al año 2031, por lo tanto **El Decreto 1430 de 2022 aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031,**

El Gobierno Nacional expide el Decreto 2851 de 2013, que reglamenta los Artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y dispone que las acciones de mejoramiento a la seguridad vial deben partir de la planeación estratégica de las empresas o entidades que participen.

Concretamente en su artículo 10° exige a las empresas que de conformidad al artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 deben contribuir al objeto de la Ley, para que

implementen un Plan Estratégico de Seguridad Vial, adecuado a lo establecido en las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016 y a las características propias de cada entidad, organización o empresa. El plan debe desarrollar cinco líneas de acción básicas expuestas en la tabla anterior

Documentos, planes y disposiciones complementarias

Otros documentos a tener en cuenta como referentes para la implantación de políticas públicas locales en materia de seguridad vial son:

- Resolución 64/255 de 2 de marzo de 2010, Organización de Naciones Unidas, Asamblea General
- Plan Nacional de Seguridad Vial ajustado a 2021.
- Constitución Política, Artículo 2.
- Leyes modificatorias del Código Nacional de Tránsito 1239 de 2008, 1383 de 2010 y 1696 de 2013, entre otras.
- Organización de las Naciones Unidas, Asamblea General – 74ª sesión Plenaria. Resolución A/RES/64/255 de 2 de Marzo de 2010

Política pública municipal

Definitivamente el cauce adecuado para dar continuidad al establecimiento de una política pública acertada, duradera y pertinente es con la elaboración de planes regionales y locales articulados con el Plan Nacional de Seguridad Vial, que partan de los diagnósticos adelantados en el territorio por cada ente territorial en su respectivo nivel y que sean ajustables con base en dinámicas de evaluación periódicas con base en indicadores que se construyan en el primer año de implantación del plan, de tal suerte que la línea base sea levantada con total apego a la realidad de cada delimitación territorial o jurisdicción.

En este orden de ideas se recomienda adelantar el diagnóstico, definir instrumentos de recolección de información y conductos regulares y responsables que alimenten constantemente la base de datos en cada aspecto objeto de medición, y todo ello bajo la dirección y evolución de un comité o grupo primario denominado Comité Municipal de Seguridad Vial, el cual, al igual que el plan local de seguridad deberán ser elevados a la estructura institucional mediante Decretos o normas de carácter obligatorio.

Por supuesto que esta política pública ha de ser sometida a constante interacción con los actores de la vía reunidos en las diferentes organizaciones e instituciones de interacción natural de cada grupo de actores previamente identificados.

Plan de divulgación

La estrategia de divulgación es un componente para la socialización del contenido del presente plan, cuyo objetivo general es garantizar que los distintos actores y sectores sociales que convergen en el tema de la movilidad tengan acceso oportuno a la información y conozcan de primera mano los programas, proyectos y acciones tendientes a mejorar la movilidad municipal y lograr impacto positivo en la disminución de tasas de morbi-mortalidad vial.

<table>
<tr><th colspan="2">COMUNICACIÓN INTERNA</th><th colspan="2">COMUNICACIÓN EXTERNA</th></tr>
<tr><td rowspan="3">Aquella que se desarrolla dentro del ámbito interno de una institución</td><td>Despacho del alcalde.</td><td rowspan="3">consiste en direccionar información o tenidos informativos desde una institución en este caso desde la Administración Municipal hacia los destinatarios directos y los potenciales beneficiarios del PMSV</td><td>Publicidad</td></tr>
<tr><td>Comité de Seguridad Vial.</td><td>Internet</td></tr>
<tr><td>Demás entidades del municipio.</td><td>Otros</td></tr>
</table>

Está compuesto por el conjunto de conceptos, objetivos, canales, medios, instituciones públicas, organizaciones no gubernamentales, medios de comunicación y demás actores sociales que intervienen en el proceso de generación, difusión, procesamiento y retroalimentación de información pública, con el fin de alcanzar no sólo los objetivos de la seguridad vial, sino en general la procura de disminución de cifras de accidentalidad vial.

La estrategia de acción busca poner en manos de los receptores de la información, las herramientas necesarias para que puedan participar de manera eficaz en las distintas etapas y actividades que conforman la “el plan municipal de seguridad vial”. Asimismo, la estrategia propone la creación de canales que permitan que esos receptores se conviertan, a su vez, en generadores permanentes de información para realimentar el proceso comunicativo.

Por ende, la comunicación se entenderá como un proceso complejo, permanente, multilateral y recíproco de intercambio de información entre actores institucionales y actores y sectores sociales, que, mediante la generación de confianzas mutuas, la identificación de intereses compartidos y la construcción de un lenguaje común, contribuye a sembrar y a consolidar la incorporación de la promoción y prevención y que redunde en el cambio de mentalidad, toma de conciencia o inteligencia vial.
Acciones de divulgación:

1. Dar a conocer el Plan Municipal de Seguridad Vial y garantizar el acceso a la información necesaria para que los distintos actores institucionales y sociales puedan participar de manera activa y eficaz en el mismo y en las distintas

decisiones en que se materializa esa gestión y en el cumplimiento de los programas, proyectos y acciones.

2. Contribuir a la construcción de una cultura de prevención y seguridad vial.

3. Utilizar la comunicación como herramienta para contribuir a la mitigación de los distintos factores generadores de inseguridad vial, que permita a los distintos actores viales participar en la reducción de dichas cifras.

Las anteriores acciones se llevarán a cabo a través de: página web, emisora, canal local, redes sociales, charlas de educación vial a conductores infractores, desarrollo de programas de prevención y seguridad vial, en diferentes entidades públicas y privadas, material impreso, etcétera.

Público objetivo de la comunicación interna

- Alcalde Municipal
- Secretario de Gobierno
- Secretario de Planeación
- Secretario de Salud
- Secretario de Hacienda
- Comandante de la Estación de Policía
- Comandante del Cuerpo de Bomberos Voluntarios
- Delegado por cada una de las empresas del sector público que operan en el municipio.

Públicos objetivos de la comunicación externa

De los destinatarios de la comunicación externa hacen parte los sectores de la vida municipal que agrupan la actividad empresarial, comercial, educativa, de usuarios, entre otros, como son los siguientes:

Gremios Locales:

- Gremio de transportadores

Sector educativo regional:

- Colegios o Instituciones educativas

Sector público de orden Nacional:

- Ministerio de Transporte
- Agencia Nacional de Infraestructura

- Alta Consejería Presidencial para la Convivencia y la Seguridad Ciudadana
- INVIAS
- Superintendencia de Puertos y transporte
- Policía Nacional

Glosario

Para el estudio y comprensión del presente documento es necesario acudir al siguiente glosario de términos extraídos de las diferentes normas vigentes que regulan la materia a nivel nacional e internacional:

Acera o andén: Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta.

Accesibilidad: Condición esencial de los servicios públicos que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior el fácil disfrute de dicho servicio por parte de toda la población.

Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la 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.

Acompañante: Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor.

Adelantamiento: Maniobra mediante la cual un vehículo se pone delante de otro vehículo que lo antecede en el mismo carril de una calzada.

Agente de tránsito: Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.

Alcoholemia: Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre.

Alcoholimetría: Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.

Alcoholuria: Examen o prueba de laboratorio, o por otro medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la orina.

Alcohosensor: Sistema para determinar alcohol en aire exhalado.

Autopista: Vía de calzadas separadas, cada una con dos (2) o más carriles, control total de acceso y salida, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y salidas directas a otras carreteras y con control de velocidades mínimas y máximas por carril.

Bahía de estacionamiento: Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos.

Berma: Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia.

Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.

Bus: Vehículo automotor destinad o al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.

Buseta: Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros.

Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos.

Carreteable: Vía sin pavimentar destinada a la circulación de vehículos.

Camión: Vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga.

Camioneta picó: Vehículo automotor destinado al transporte de personas en la cabina y de carga en el platón.

Capacidad de pasajeros: Es el número de personas autorizado para ser transportados en un vehículo.

Capacidad de carga: Es el máximo tonelaje autorizado en un vehículo, de tal forma que el peso bruto vehicular no exceda los límites establecidos.

Carretera: vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.

Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.

Casco: Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las

especificaciones de las normas Icontec 4533 "Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos", o la norma que la modifique o sustituya.

Centro integral de atención: Establecimiento donde se prestará el servicio de escuela y casa cárcel para la rehabilitación de los infractores a las normas del Código de Tránsito. Podrá ser operado por el Estado o por entes privados que, a través del cobro de las tarifas por los servicios allí prestados, garantizarán su autosostenibilidad.

Choque o colisión: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.

Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo.

Ciclovía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.

Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

Cinturón de seguridad: Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento.

Comparendo: Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción.

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

Cruce e intersección: Punto en el cual dos (2) o más vías se encuentran. Discapacitado: Persona que tiene disminuida alguna de sus capacidades físicas o mentales.

Embriaguez: Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo.

Equipo de prevención y seguridad: Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo.

Estacionamiento: Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito

Infracción: Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material.

Instructor: Persona que imparte enseñanza teórica o práctica para la conducción de vehículos

Inmovilización: Suspensión temporal de la circulación de un vehículo.

Licencia de conducción: Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.

Marcas viales: Señales escritas adheridas o grabadas en la vía o con elementos adyacentes a ella, para indicar, advertir o guiar el tránsito.

Motocarro: Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.

Multa: Sanción pecuniaria. Para efectos del presente código y salvo disposición en contrario, la multa debe entenderse en salarios mínimos diarios legales vigentes.

Organismos de tránsito: Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

Peatón: Persona que transita a pie o por una vía.

Prelación: Prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos.

Rebasamiento: Maniobra mediante la cual un vehículo sobrepasa a otro que lo antecedía en el mismo carril de una calzada

Retención: Inmovilización de un vehículo por orden de autoridad competente. Sardinel: Elemento de concreto, asfalto u otros materiales para delimitar la calzada de una vía.

Tráfico: Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado.

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

Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.

Vía arteria: Vía de un sistema vial urbano con prelación de circulación de tránsito sobre las demás vías, con excepción de la vía férrea y la autopista.

Vía peatonal: Zonas destinadas para el tránsito exclusivo de peatones.

Vía ordinaria: La que tiene tránsito subordinado a las vías principales.

Zona de estacionamiento restringido: Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados.

Seguimiento al plan local de seguridad vial

El seguimiento que se debe realizar, se concibe como una herramienta de la gestión pública, que permite precisar los avances y los retos en la implementación de las políticas en comparación con las metas definidas por los gobiernos en sus instrumentos de planeación. El seguimiento se realiza durante la implementación de los planes. En este contexto, el seguimiento a los PLSV se realiza a la matriz de plan de acción anualizada, es decir se revisa el cumplimiento de la cadena de valor, en su coherencia lógica, es decir, se trata de verificar el cumplimiento de acciones, en los tiempos establecidos y con los resultados esperados.

¿Por qué es importante?

El seguimiento periódico a metas responde a la pregunta ¿Cómo se está avanzando en relación con las metas? Existen dos tipos de seguimiento: Un seguimiento estratégico y uno operativo. El primero, analiza los resultados obtenidos a partir del cumplimiento de la cadena de valor, mientras que el segundo, se concentra en el cumplimiento de metas y productos.

El comité local de seguridad vial es fundamental en el proceso de formulación, implementación y seguimiento de los planes locales de seguridad vial de cada territorio, porque asesora, coordina y articula a las entidades y organismos de carácter público y privado, responsables de la seguridad vial en el municipio o departamento, y apoya la toma de decisiones, la implementación y monitoreo del respectivo plan.

Acciones por implementar

- campañas pedagógicas.

- acciones de mejora adelantadas en acciones puntuales de seguridad vial.
- Ejercicios de evaluación dirigidos a los participantes y encuestas de satisfacción.
- investigaciones académicas realizadas
- Mesas Técnicas de Seguimiento de Seguridad Vial
- Liderazgos ciudadanos en aspectos de la seguridad vial
- Proyectos, programas, estrategias de seguridad vial
- Inclusión del tema de seguridad vial en otros instrumentos de planeación (plan de desarrollo, Plan de ordenamiento territorial, planes de salud, planes de educación, etc).

El mapeo de actores y la identificación de instancias colaborativas con el plan.

A través de este paso, se busca identificar a los actores e instancias colaborativas estratégicas presentes en el territorio, que podrán hacer parte de la construcción e implementación participativa del plan, ya sea de forma permanente o de manera ocasional, de acuerdo con la necesidad.

¿Por qué es importante?

La identificación de actores es fundamental para todas las fases, ya que permite de manera metódica establecer los apoyos necesarios y los momentos en que deben participar, así como su poder de incidencia y movilización.

Presentación de informes al comité local de seguridad vial, al grupo de movilización y a la comunidad sobre la implementación del plan.

Se entregarán informes de seguimiento operativo de manera trimestral al comité local de seguridad vial. Por otro lado, los informes de seguimiento estratégico se realizarán anualmente y serán entregados al grupo de movilización y a la comunidad en general, sin perjuicio de remitir estos informes también al comité local de seguridad vial.

¿Para qué?

Documentar y socializar los avances en la implementación del plan.

¿Quién lo hace?

El equipo responsable del PLSV.

¿Cuál es el producto?

Informes trimestrales. Informes anuales. Evidencias de socialización de los informes.

Finalidad

Se trata de garantizar la formación ciudadana, propiciar una mejor gestión y mejores decisiones de los actores en torno a la seguridad vial, con lo que sea posible adelantar las acciones necesarias para avanzar en la profundización de los temas y de las actuaciones, y adelantar un proceso permanente de recontextualización.

La gobernanza de la seguridad vial no solo se limita a la acción estatal y coordinada de las instituciones frente a las dinámicas públicas, sino que se expande en términos de participación en la toma de decisiones, su configuración y gestión al ámbito participativo; la gobernanza así mismo debe derivar en el plano de hacer posible lo planificado, en términos de su operatividad, su gestión en la agenda pública, a partir de la disponibilidad de la información y la posibilidad de sumar recursos humanos, técnicos y financieros que le den sostenibilidad y dinámica a la política pública, para el caso que aquí convoca a nivel local.


ESTANCO
MUNICIPAL
SOFIA
Papeleria
TOTTO

10. PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA DE LOS CONDUCTORES

Introducción

La idea de determinar el procedimiento de evaluación de los conductores es poder definir una valoración técnica que garantiza el cumplimiento de lo establecido en el decreto 2831 de 2013, reduciendo las pérdidas y los accidentes por problemas por falta de pericia del conductor de igual manera lo que se busca es estandarizar y optimizar los criterios de selección definidos por parte de esta Secretaría y alimentar las brechas de conocimiento para la programación de capacitaciones.

Objetivo General

Determinar técnicamente si la persona cuenta con todos los conocimientos, habilidades y competencias físicas que le permita poder obtener su licencia de conducción según la normatividad y los estándares de seguridad vial.

Objetivos Específicos

- Revisar la documentación previa con la que deben contar todos los conductores que circulan en la jurisdicción del municipio de Isnos departamento del Huila.

- Generar cultura del autocuidado en las vías.

Procedimiento de selección de conductores de vehículos

Se requiere establecer un procedimiento documentado para la contratación de personal idóneo en conducción, de acuerdo con el tipo de vehículos que se requiera, iniciando desde la necesidad del cargo, hasta la contratación.

Idoneidad en exámenes médicos

Con el fin de evidenciar la idoneidad y certificación del centro médico y/o persona natural que realice los exámenes, es necesario incluir soporte como copias del examen, certificación, en los que se evidencien el cumplimiento de los requisitos de ley para la prestación de este servicio.

Exámenes psicosensométricos

El sentido de los exámenes consiste en documentar el proceso y los criterios establecidos para la realización de los exámenes psicosensométricos durante el proceso de selección y evaluación de los conductores.

Idoneidad en exámenes psicosensométricos

Evidenciar la idoneidad y certificación del Centro de Reconocimiento de Conductores (CRC) y/o IPS avalada para realizar el examen, incluir soporte como copias del examen, certificación y/o contrato del servicio con la empresa o entidad contratada (si es el caso).

Prueba teórica

Debe documentar el modelo de evaluación de la prueba teórica de conducción y/o normatividad de tránsito, definiendo los criterios para su realización. Así mismo, definir el puntaje de evaluación mínimo para aprobar dicha prueba.

Idoneidad en exámenes teóricos

Evidenciar con soportes como certificados, perfil profesional y/o licencia de instructor conducción, la idoneidad de la persona que realiza y califica los exámenes teóricos aplicados a los candidatos y/o empleados conductores evaluados.

Prueba práctica

Se debe documentar los criterios establecidos para la aplicación de la prueba práctica a los conductores, teniendo en cuenta el tipo de vehículo y todos aquellos aspectos importantes para su aplicación. Esta prueba tiene un tiempo estimado de 50 minutos en la que el evaluador certificado valora los hábitos y habilidades del aspirante.

Idoneidad de quien realiza las pruebas prácticas

Evidenciar con soportes como certificados, perfil profesional y/o licencia de instructor, la idoneidad de la persona que realiza y califica los exámenes prácticos aplicados a los candidatos. Es importante tener en cuenta que la licencia del instructor sea acorde con la categoría de vehículo a evaluar.

Pruebas psicotécnicas

Definir los criterios para la realización y calificación de las pruebas psicotécnicas aplicadas a los conductores.

Idoneidad de quien realiza las pruebas psicotécnicas

Evidenciar con soportes como certificados, perfil profesional, experiencia, la idoneidad de la persona que realiza y califica las pruebas psicotécnicas aplicadas a los candidatos y/o empleados conductores evaluados.

Pruebas preventivas a conductores

Es necesario tener muy presente los criterios para la realización de las diferentes pruebas preventivas a los conductores: Pruebas médicas de control, psicosensométricos, teóricas y prácticas y establecerla frecuencia para su realización y aplicación. Se recomienda alinearse a lo establecido en el Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo, en cuanto a la periodicidad de su realización.

Idoneidad de las pruebas

Evidenciar con soportes como certificados, el perfil profesional la idoneidad de la persona natural o entidad certificada, que aplica periódicamente, cada una de las pruebas preventivas a los conductores. Esta idoneidad, puede ser la misma especificada por las personas o entidades que realizan las pruebas de ingreso son las mismas a cargo de las pruebas preventivas o periódicas.

Capacitaciones en Seguridad

Programa de capacitación en seguridad vial - (conductores propios)

De acuerdo con las falencias y necesidades identificadas en el diagnóstico, se debe establecer un programa documentado de capacitación en Seguridad Vial, en el que se evidencien los contenidos por tema a desarrollar, contando como mínimo con los siguientes temas:

- Normatividad en tránsito y transporte aplicable.
- Sensibilización en los diferentes roles del factor humano.
- Sensibilidad y concientización vial
- Manejo de emergencias e incidentes de trabajo
- Cómo actuar frente a accidentes de tránsito.
- Temas acordes con los tipos de vehículos.
- Temas tanto para conductores nuevos y antiguos.

Las modalidades de capacitación se establecerán de acuerdo con el tema que se vaya a desarrollar, en su diseño se deberán establecer las opciones pedagógicas que respondan eficientemente al proceso enseñanza aprendizaje, entre ellas:

- Conferencias, foros
- Talleres
- Cursos presenciales y virtuales

Las temáticas de la capacitación deben presentarse en un cronograma, el cual debe incluir como mínimo:

- Población objetivo de cada capacitación.
- Duración estimada de cada capacitación.
- Responsable de cada capacitación.
- Fecha de realización.

Se recuerda que, aunque el principal énfasis del programa de capacitación son los conductores, el personal administrativo debe ser incluido en las capacitaciones de acuerdo a su rolen la vía.

Control de documentación de conductores

Información de los conductores

Se debe contar con un protocolo para documentar, registrar y controlar la información de cada uno de los conductores autorizados, de acuerdo a la información solicitada en la Resolución 1565 de 2014, estableciendo la periodicidad de actualización de esta información. Es necesario incluir soportes (registros) en los que se pueda evidenciar la información consignada, así como el control y trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro del PESV:

- Nombres y Apellidos / Número de identificación / Edad.
- Grupo de trabajo al que pertenece / Tipo de contrato.
- Años de experiencia en la conducción.
- Inscripción ante el RUNT.
- Tipo de licencia de conducción y vigencia.
- Tipo de vehículo que conduce.
- Reporte de comparendos e histórico de los mismos.
- Control de ingreso de conductores con deudas de comparendos.
- Reporte de incidentes y accidentes- fecha, lugar, área rural/urbana.

Adicional a la anterior información, se debe llevar registro de las acciones de Seguridad Vial realizadas:

- Exámenes.
- Pruebas.
- Capacitaciones.

Reporte de comparendos

Es necesario establecer la frecuencia de verificación de infracciones de tránsito por parte de las personas, para lo cual se recomienda que se realice como mínimo mensualmente; lo anterior dado que períodos largos de verificación pueden llevar a no identificar a tiempo condiciones como a la suspensión de la licencia por la

frecuencia o re incidencia de las infracciones. En esta base de datos debe evidenciarse claramente la fecha de consulta, el motivo del comparendo y la acción correctiva realizada.

Políticas de regulación e implementación

Política de control de alcohol y drogas

La política de control de alcohol y drogas debe describirlos protocolos y mecanismos para la realización de las pruebas (según mecanismo que decida), incluir el procedimiento para dichos controles, periodicidad para su realización y responsables para la aplicación de dichas pruebas. También se debe incluirlas acciones a tomar (o sanciones) con aquellos conductores cuyo resultado del examen sea positivo.

Regulación de horas de conducción y descanso

Se debe documentar y divulgar una política para la regulación y control de horas máximas de conducción y descanso, teniendo en cuenta que NO se deben superar las horas máximas de conducción. Para lo cual, se deben planificar actividades de SST frente a la importancia de las pausas activas. Se deben incluirlos soportes necesarios que permitan evidenciar el reporte de las jornadas laborales o la planificación de los turnos.

Política de aplicación de límite de velocidad

Esta política se realizaría con el fin de capacitar a las personas en cuanto a la normatividad y los límites de velocidad, en las zonas rurales y urbanas. Así mismo, la definición de la velocidad máxima en las rutas internas, inclusive en los parqueaderos.

Política de uso del cinturón de seguridad

La política debe manifestarla obligatoriedad del uso de los cinturones de seguridad y describir cómo se controla su uso. Se debe evidenciar la socialización que se realiza a los conductores acerca de la política ya sea en planillas de asistencia a socialización, exámenes, folletos, socializaciones, etc. Se debe indicar con cuáles mecanismos de control de uso del cinturón de seguridad y cómo se monitorea.

Política de uso de elementos de protección personal

Debe establecer una política de uso de Elementos de Protección Personal - EPP de acuerdo con el tipo de vehículo a conducir, realizar especial énfasis con los conductores de motos y bicicletas por su alta vulnerabilidad.



11. PLAN DE PREPARACIÓN Y RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS VIALES Y PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACIÓN

Introducción

El protocolo para la atención de accidentes de tránsito de la Secretaría de de Gobierno, se ha dispuesto, como una guía orientadora para todos los funcionarios públicos, con el fin de optimizar y estandarizar su debido actuar ante accidentes de tránsito ocurridos en el Municipio, procurando con ello no solo cumplir con la normatividad vigente y aplicable en los procesos y procedimientos a seguir en cada caso; sino como también, mejorar su oportunidad y calidad de respuesta, además de gestionar información que pueda aportar a la prevención y control de la accidentalidad en el territorio.

Propósito

La finalidad de desarrollar el presente instructivo es unificar los criterios de atención para los casos de accidentes de tránsito y lograr un esquema ideal que permita el conocimiento de estos eventos con el profesionalismo y eficiencia que amerita la Secretaria de Gobierno de Isnos.

Alcance

El presente instructivo inicia tras el conocimiento de la ocurrencia de un accidente de tránsito en la jurisdicción del Municipio de Isnos, bien sea un accidente de tránsito clasificado según su gravedad como solo daños, con lesiones corporales y/o homicidio y finaliza cuando el funcionario público reporta la finalización de la diligencia

Responsables

Todo el personal de la Administración Municipal, sin interesar la actividad que desarrollen, o la misión que estén cumpliendo.

Definiciones

Definición de Accidente de Tránsito según la Ley 769/2002

Art. 2 Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados, en él que 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.

Tenga en cuenta las siguientes recomendaciones contenidas en el manual para el diligenciamiento del formato del informe policial de accidentes de tránsito, adoptado según resolución 11268 del 6 de diciembre de 2012.

- *"Recuerde que un accidente de tránsito es un evento generalmente involuntario por lo cual al llegar al sitio de los hechos usted debe colaborar con las partes sin entrar a prejuzgar.*

- *NO siempre que exista un accidente de tránsito se debe imponer un comparendo, por ejemplo, por supuesta obstrucción a la vía pública, ya que éste hecho, es simplemente la consecuencia del accidente y por lo tanto no es una contravención.*

- *Una vez en el sitio tome las medidas de seguridad del caso (cerramientos, aislamientos, desvíos o paso a un carril, señalice el lugar del accidente utilizando elementos reflectivos, si es de noche), si conduce vehículo, moto o patrulla con elementos luminosos (strovers), ubíquela estratégicamente de manera que sirva de protección y no represente peligro para los demás usuarios de la vía.*

- *Organice las actividades a ejecutar de tal forma, que cada una de las personas asignadas para el conocimiento del caso, desempeñen las funciones coordinadamente, de acuerdo con las circunstancias sin afectar el lugar de los hechos y la toma de elementos materiales probatorios y evidencias físicas hallados en el lugar de los hechos.*

- *Si existe peligro de incendio, evacue a las personas que se encuentran en el lugar llevándolas hasta un lugar seguro".*

Todo Agente de Tránsito y Transportes, durante el servicio, está obligado a cumplir con lo establecido en el presente protocolo so pena de incurrir en las sanciones disciplinarias y/o penales estipulados en la ley, igualmente debe aportar la documentación y elementos necesarios para la correcta atención de los casos.

Cuando el Agente de Tránsito y Transportes presencie, se encuentre en su recorrido, sea enterado por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Isnos, por ciudadanos u otros medios, de la ocurrencia de un evento de accidente de Tránsito, inmediatamente y sin dilación alguna, procederá a conocerlo, solicitará el respectivo relevo para que cubra su servicio, si este lo amerita y sin interesar la labor que esté desempeñando en ese momento, pues prima la vida de quienes estén involucrados en el accidente de tránsito y la recuperación de la movilidad afectada; procederá a informar a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Isnos sobre los aspectos relevantes del caso a conocer tales como:

- **Accidente solo daños:** Si el accidente es solo daños: se debe indicar la dirección correcta de los hechos, las características de los vehículos involucrados y el grado de afectación de la vía, informar si requiere grúa para la movilización de vehículos en pro de recuperar la movilidad.

- **Accidente con lesiones:** Si el accidente es con lesiones: además de informar lo anterior y si las víctimas se hayan en el lugar de los hechos, se debe verificar, si por la condición del lesionado(s), requiere ser movilizado(s) en ambulancia, ésta debe ser requerida a la Secretaría de Tránsito y Transporte de aisnos y evaluar además, la necesidad de utilizar grúa para el traslado de los vehículos al parqueadero del tránsito para la revisión de peritos y patrulla para el traslado de conductores a pruebas de alcoholemia.

- **Accidente con homicidio:** Si en el accidente se presenta un homicidio: luego de informar a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Isnos, la naturaleza del evento para que se coordine, con el coordinador de policía Judicial, él envió del grupo de Agentes de Tránsito con funciones de policía judicial asignado para el turno, el Agente debe proceder a efectuar el acordonamiento necesario para proteger la escena y realizar los desvíos precisos de vehículos, para afectar lo menos posible la movilidad en el sector, mientras se hace presente el personal de Policía Judicial.

- **Servidor público:** Prestar el servicio de vigilancia y control de acuerdo con las directrices establecidas en este procedimiento y en la hoja de vida del servicio respectivo.

- **Accidente de tránsito:** Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento que causa daños a personas y/o 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.

- **Agente de Tránsito:** Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.

- **Alcoholemia:** Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre.

- **Alcoholimetría:** Prueba de laboratorio o examen técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.

- **Alcohosensor:** Equipo para determinar el nivel de alcohol en el aire exhalado.

- **Choque o colisión:** Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.

- **Comparendo:** Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción.

- **Conductor:** Persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

- **Croquis:** Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente.

- **Embriaguez:** Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, de conducta, causada por intoxicación aguda, por ingesta de alcohol que suprime las funciones básicas, motoras y psíquicas.

- **Inmovilización**: Suspensión temporal de la circulación de un vehículo.

- **Licencia de conducción:** Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos, con validez en todo el territorio nacional.

- **Licencia de tránsito:** Es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público.

- **Multa:** Sanción pecuniaria o pedagógica, para efectos del presente código y salvo en disposición contraria, la multa debe entenderse en salarios mínimos diarios legales vigentes.

- **Placa:** Elemento público con validez en todo el territorio nacional, el cual identifica externa y privativamente un vehículo.

- **Retén:** Puesto de control instalado técnicamente por una de las autoridades legítimamente constituidas de la Nación, para realizar controles a la vía pública en cuanto a las normas de tránsito y transporte.

- **Retención:** Inmovilización de un vehículo por orden de autoridad competente.

- **Semáforo:** Dispositivo electromagnético o electrónico para regular el tránsito de vehículos y peatones mediante el uso de señales luminosas.

- **Señal de Tránsito:** Dispositivo reflectivo, físico o marca especial. Preventiva, reglamentaria e informativa.

- **SPOA:** Sistema Penal Oral Acusatorio.

- **URI:** Unidad de Reacción Inmediata.

- **Endilgar:** Otorgar.

- **IPAT:** Informe Policial de Accidentes de Tránsito**.**

Procedimientos

Suministrados estos pormenores en todos los casos a la central, se procederá a individualizar los conductores y a solicitarles los respectivos documentos personales y de los vehículos involucrados en el evento, para lo cual el funcionario desarrollará los siguientes pasos:

- **Control:** Atribución para ordenar los correctivos necesarios para subsanar una situación crítica de orden jurídico, contable, económico o administrativo de cualquier persona natural o jurídica.

- **Edicto:** Emplazamiento que se hace a una persona cuando se ignora su habitación y lugar de trabajo donde debe ser notificado.

- **Inspección:** Es la atribución que se tiene para solicitar, confirmar y analizar de manera ocasional, y en la forma, detalle y términos que se determinen, la información que se requiera sobre la situación jurídica, contable, económica y administrativa de cualquier persona natural y jurídica, y sobre operaciones específicas.

- **Instrucción:** Trámite o formalización de un proceso administrativo consistente en recaudar pruebas, citar y oír a los interesados, y practicar todas aquellas diligencias para resolver un asunto.

- **Notificación personal:** Acto administrativo por medio del cual se da a conocer en forma personal los autos de indagación preliminar, de

conocimiento, de apertura de investigación, de formulación de cargos, de decisión y de archivo.

- **Partes:** Personas que intervienen dentro del proceso administrativo de investigación.

- **Poner en conocimiento:** Informar a las partes o a terceros involucrados en un proceso administrativo de una actuación que se surta cuando sea necesario.

- **Requerimiento:** Acto administrativo por medio del cual se solicita a una persona natural o jurídica información financiera, contable, administrativa y legal para evaluar el funcionamiento y manejo de la misma.

- **Servicio:** Es el conjunto de acciones o actividades de carácter misional diseñadas para incrementar la satisfacción del usuario, dándole valor agregado a las funciones de la entidad.

- **Servidor Público**: Son servidores públicos los miembros de las corporaciones públicas, los empleados y trabajadores del Estado y de sus entidades descentralizadas territorialmente y por servicios. Los servidores públicos están al servicio del Estado y de la comunidad; ejercerán sus funciones en la forma prevista por la Constitución, la ley y el reglamento.

- **Vigilancia:** Es la atribución para velar por el cumplimiento de los requisitos legales aplicables.

Procedimientos

Suministrados estos pormenores en todos los casos, se procederá a individualizar los conductores y a solicitarles los respectivos documentos personales y de los vehículos involucrados en el evento, para lo cual se desarrollará los siguientes pasos:

ACTIVIDAD	RESPONSABLE	REGISTRO
1. En los casos de accidentes con solo daños.	**El Agente de Tránsito y Transportes** debe inferir objetivamente el estado psicofísico (Embriaguez) de los conductores y si tienen ánimo conciliatorio, se les hará firmar un acta con los datos de ambos conductores, dirección y teléfono y placas de los vehículos, en la que conste su desistimiento formal a la atención del caso por parte de la Secretaría de Gobierno, (art.143 de C.N.T.). **1. En el hecho de existir fuga de alguno de los vehículos involucrados y de encontrarse el otro vehículo aún en el lugar de los hechos**, se procederá a conocer el caso con la información que haya en el momento.	***El Agente de Tránsito y Transportes*** *trasladará al conductor a cualquiera de los hospitales existentes y allí, elaborará los siguientes formatos:* ➢ *De datos previos del examinado.* ➢ *Orden para examen de embriaguez "Solo daños y/o Embriaguez simple".*

	2. En el evento de no existir conciliación entre los conductores, el Agente de Tránsito y Transportes procederá a elaborar el bosquejo preliminar y a registrar todas las medidas necesarias para determinar la ubicación de los vehículos y demás elementos materia de prueba o evidencias físicas. Determinar punto(s) de referencia plenamente identificables, no variables, como, por ejemplo, linderos de edificaciones, prolongación de vías en intersecciones, postes de iluminación, postes de transmisión, entre otros; con permanencia en el tiempo y que facilite la elaboración del dibujo utilizando como método de fijación alguno de los establecidos en el manual de diligenciamiento del IPAT, como son el plano cartesiano, el método de triangulación, o un método mixto. **3. Igualmente el Agente de Tránsito y Transportes** deberá tomar las versiones de los hechos a los conductores (únicamente en casos de solo daños) las cuales quedaran señaladas con sus respectivas firmas en el bosquejo de croquis, consignar los datos de los testigos del caso si están presentes, en el evento que le hayan dejado datos al conductor, el Agente se abstendrá de recibirlos y recomendará que estos sean suministrados en el momento de la audiencia, en la medida de lo posible el Agente de Tránsito y Transportes debe procurar no omitir datos relevantes para la diligencia del formato del caso y ser lo más ágil posible para no afectar la movilidad, luego expedirá a cada uno de los conductores implicados, las citas de presentación al despacho inspección de asuntos civiles y penales para la solicitud de audiencia, para que continúen con el trámite hasta su finalización, que se obtiene con la decisión del señor inspector. **En caso de presentar síntomas de presunta embriaguez por parte de uno o ambos conductores**, el Agente de Tránsito y Transportes se trasladará con ellos al hospital o clínica del Municipio, para el respectivo examen o toma de prueba de alcoholemia, apegándose a lo recomendado por la norma existente para estos casos. ***"Conductor a quien se le solicita la prueba, cuando está implicado en un accidente sólo daños por una presunta embriaguez."*** ***El Agente de Tránsito y Transportes*** *trasladará al conductor al hospital y allí, elaborará los siguientes formatos:* ➢ *De datos previos del examinado.* ➢ *Orden para examen de embriaguez "Solo daños y/o Embriaguez simple".* ➢ *Solicitud que se encuentra en el formato de cadena de custodia, de esta secretaría, la toma de la prueba se hará en sangre con vacutainer de tapa gris, con rotulo, sello de seguridad y disposición final en el laboratorio del hospital donde se realizó el procedimiento.*	➢ *Solicitud que se encuentra en el formato de cadena de custodia, de esta secretaría, la toma de la prueba se hará en sangre con vacutainer de tapa gris, con rotulo, sello de seguridad y disposición final en el laboratorio del hospital donde se realizó el procedimiento.* En los casos que ameriten el traslado de vehículos en grúa, el Agente debe seguir la cadena de custodia hasta el parqueadero asignado para su inmovilización. ➢ Comparendo.

	En los casos que ameriten el traslado de vehículos en grúa, el Agente debe seguir la cadena de custodia hasta el parqueadero asignado para su inmovilización. **PERITAJE POR ACCIDENTE SOLO DAÑOS Y A TERCEROS.** **"**El proceso comienza cuando en la vía pública se presenta un accidente de tránsito en el cual solo existen daños materiales o daños a terceros y requiere la intervención de la autoridad de tránsito. **EN EL EVENTO QUE SE PRODUZCA FUGA.** Para estos asuntos se podrá conocer el caso, siempre y cuando el vehículo afectado se encuentre en el lugar de los hechos, o se presente a la secretaria de Gobierno, minutos después de sucedido el hecho y el usuario quejoso tenga identificado claramente el vehículo que le causó los daños, esto es, placa y características físicas del rodante, el Agente deberá consignar los datos recibidos de ambos vehículos, en el respectivo formato de accidentes de tránsito (IPAT).	
2. En los casos de accidentes con lesiones personales culposas y/o homicidio culposo	**El Agente de Tránsito y Transporte al llegar al lugar de los hechos, debe establecer** si allí existe algún funcionario público (policía, bomberos, entre otros) que esté asumiendo el rol de primer respondiente, por ser la primera autoridad pública que hace presencia en la escena, al cual le solicitará el respectivo formato debidamente diligenciado, en caso contrario que no exista ningún funcionario público en el lugar, asumirá éste rol el Agente de Tránsito y Transporte, debe además agotar el procedimiento establecido en el numeral 2° de éste protocolo, pero le corresponde en éste caso al Agente de Tránsito y Transporte, evitar un arreglo extra proceso entre los conductores, ya que éstos asuntos, donde existe el presunto delito de lesiones corporales culposas y/o homicidio culposo, deben ser dirimidos por las autoridades judiciales competentes (fiscales y jueces) o en los casos de lesiones personales culposas en los centros de conciliación debidamente autorizados conforme la Ley 640 de 2001, en el caso de que los conductores insistan en no requerir atención médica para el tratamiento de sus lesiones y propiciar un arreglo entre ellos, para evitar los trámites que conllevan los casos con lesiones y permitan que el evento se pase como solo daños, se debe dejar constancia en el respectivo IPAT, del comportamiento de éstos conductores y hacer referencia a las lesiones observadas a simple vista, manifestadas por ellos inicialmente o por organismos de salud que se encuentren en el lugar de los hechos. Igualmente le corresponde al Agente de Tránsito y Transporte: • **En los casos de accidente con lesiones, el Agente de Tránsito y Transporte también se abstendrá** de tomar versiones de los hechos a los conductores involucrados en el evento, ya que este trámite lo harán solo las autoridades	-Reporte del número único de noticia criminal NUNC -Informe Policial de Accidentes de Tránsito -Formato de cadena de custodia -Acta de Consentimiento -Solicitud de muestra para examen de embriaguez. -Comparendo

	judiciales y administrativas competentes con la presencia de apoderado. • **En todo caso en que se produzcan lesiones personales culposas u homicidio culposo en accidente de tránsito, el Agente de** Tránsito y Transporte **d**eberá enviar a los conductores implicados a la práctica de la prueba de embriaguez, so pena de considerarse falta disciplinaria grave para el funcionario que no dé cumplimiento a esta norma, con fundamento en el artículo 149 de la ley 769 del 2002. • **Si se presentan testigos**, se efectúa individualización, en el lugar de los hechos y se registrará en el respectivo informe Policial de Accidentes de Tránsito. • **En los casos de autolesiones, en que el conductor es la única víctima**, estos serán conocidos por los Agentes de Tránsito y Transportes, con fundamento en el artículo 149 de la ley 769 del 2002. **"Priorice la adecuada comunicación** *para facilitar la prestación de los primeros auxilios. Una rápida evaluación de los heridos le permitirá determinar cuáles requieren traslado inmediato a un centro de asistencia médica.* ***Utilice los medios de comunicación disponibles para solicitar la ayuda necesaria****; si no los tiene, ordene su traslado en vehículos (públicos y/o particulares) que circulen o se encuentren en el sitio, procurando que algún interesado o uno de sus compañeros lo acompañe.* ***Indague por la presencia de un médico o de personas que posean conocimiento sobre atención pre hospitalaria (APH). Primero coordine la atención a las víctimas que se encuentran inconscientes o aparentemente no presenten señales de vida, continúe con los que sangren, presenten quemaduras o tengan fracturas.*** ***Identifique a los conductores involucrados y solicite su documento de identidad, licencia de tránsito, conducción y SOAT, Igualmente, establezca las identidades de los afectados en el hecho de tránsito para ser registrados en el Informe Policial de Accidente de Tránsito."*** **En estos casos de accidente con lesiones y/o homicidio, siempre se requiere práctica de prueba de embriaguez a los conductores involucrados.** **El Agente de Tránsito y Transporte, informará a la central para que estos envíen la grúa y patrulla necesaria para el traslado de los vehículos al parqueadero asignado para inmovilización y revisión de peritos y conductores para practicar las respectivas pruebas de alcoholemia, complementando con la toma de registro fotográfico, como lo determina el protocolo uno.**	

	"Los Agentes de Tránsito y Transporte conocerán del hecho como Policía Judicial, elaborando el Informe Policial de Accidente de Tránsito con croquis y recaudando las evidencias del caso, fijando la escena topográfica y fotográficamente, registro fotográfico que se dejará en custodia en la oficina de policía judicial, al señor coordinador de policía judicial, quien las remitirá a los diferentes despachos que lleven la investigación- El Agente de Tránsito y Transporte siempre que conozca el caso de accidente con lesiones y/o homicidio en el lugar de los hechos, luego de ocuparse del traslado de los lesionados a centros asistenciales y de la disposición de los vehículos, se trasladará primero en compañía del conductor o conductores involucrados, al hospital, para efectuar la prueba de embriaguez y tomar los datos pertinentes, esto con el fin de conservar la cadena de custodia, por ningún motivo se permitirá que dicho conductor se traslade sin custodio a la práctica de estas pruebas. **PERITAJE EN CASO DE ACCIDENTE CON LESIONES Y/O HOMICIDIO.** *"Los vehículos involucrados en accidente con lesiones y/o homicidio, requieren peritaje de manera obligatoria y solo serán revisados por los Peritos, previa solicitud del señor inspector de tránsito para el caso de lesiones, y para los casos de homicidios, el grupo de policía judicial de actos urgentes previa solicitud de análisis, ordenará al perito la revisión y él envío de resultados al despacho asignado, o fiscal URI, sea el caso.* **DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES** **a. Atención del Caso:** El Agente de Tránsito y Transporte, identificará los vehículos implicados en el accidente y/o homicidio y dará inicio al procedimiento. **b. Traslado de Vehículos a la Secretaría:** El traslado de vehículos, involucrados en accidentes con lesiones a la Secretaría se realizará, en lo posible, con el acompañamiento del Agente de Tránsito y Transporte responsable del procedimiento para garantizar la cadena de custodia del elemento material probatorio o evidencia física. **c. Traslado Del Vehículo En Grúa** En los casos que el vehículo involucrado en un accidente con lesiones se deba trasladar en grúa y no sea posible el acompañamiento por parte del Agente de Tránsito y Transporte del procedimiento, en el cual registrara al conductor de la grúa como transportador del elemento material probatorio o evidencia física. Garantizando la legalidad del proceso, tipificado en la ley 906 de 2004. **d. Respetar y Registrar la Cadena de Custodia** El conductor de la Grúa actúa dentro del procedimiento como transportador de un Elemento Material Probatorio o evidencia física, es por esto que el Agente de Tránsito y Transporte deberá dejar constancia. Luego de entregar el vehículo al vigilante del patio donde quedara el vehículo inmovilizado.	

	TRASLADO DEL VEHICULO POR PROPIOS MEDIOS **e. Acompañamiento del Agente de Tránsito y Transporte:** En aras de preservar la Cadena de Custodia para garantizar la legalidad del proceso. El Agente de Tránsito y Transporte, actuará como custodio durante el proceso de traslado del vehículo y hasta que terminen los actos urgentes y el vehículo quede en el Patio a disposición del competente. Cuando existan causales de inmovilización para el vehículo por circunstancias de agravación punitiva contempladas en el régimen Penal, Art 110 de ley 599 de 2000, modificado por el artículo 1 de la Ley 1326 de 2009 y complementado por el artículo 1 de Ley 1696 de 2013, el Agente de Tránsito y Transporte debe elaborar el respectivo rotulo, además de la cadena de custodia del elemento material probatorio y anexarlo a la documentación del caso, igualmente se regirá por lo establecido en el protocolo. **CIRCUNSTANCIAS DE AGRAVACION PUNITIVA PARA EL HOMICIDIO CULPOSO Y LAS LESIONES CULPOSAS.** Ley 599 de 2000 Artículo 110 modificada por el artículo 1 de la Ley 1326 de 2009 y complementada por el artículo 1 de la Ley 1696 de 2013. 1. Si al momento de cometer la conducta el agente se encontraba bajo el influjo de bebida embriagante o droga o sustancia que produzca dependencia física o síquica y ello haya sido determinante para su ocurrencia, la pena se aumentará de la mitad al doble de la pena. 2. Si el agente abandona sin justa causa el lugar de la comisión de la conducta, la pena se aumentará de la mitad al doble de la pena. 3. Si al momento de cometer la conducta el agente no tiene licencia de conducción o le ha sido suspendida por autoridad de tránsito, la pena se aumentará de una sexta parte a la mitad. 4. Si al momento de los hechos el agente se encontraba transportando pasajeros o carga pesada sin el lleno de los requisitos legales, la pena se aumentará de una cuarta parte a tres cuartas partes. 5. Si al momento de los hechos el agente se encontraba transportando niños o ancianos sin el cumplimiento de los requisitos legales, la pena se aumentará de una cuarta parte a tres cuartas partes. 6. Si al momento de cometer la conducta el agente estuviese conduciendo vehículo automotor bajo el grado de alcoholemia igual o superior al grado 1º, o bajo el efecto de droga o sustancia que produzca dependencia física o síquica, y ello haya	

	sido determinante para su ocurrencia, la pena se aumentará de las dos terceras partes al doble, en la pena principal y accesoria ***"PROCEDIMIENTO POR MEDIO DEL CUAL SE <u>INMOVILIZAN</u> LOS VEHICULOS EN ACCIDENTES DE TRANSITO EN CASOS DE LESIONES O MUERTE"*** *"**LESIONES PERSONALES EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO CON CIRCUNSTANCIAS DE AGRAVACION PUNITIVA."*** *El procedimiento que se seguirá en estos casos es el siguiente:* *"Los vehículos inmovilizados por estos hechos, que sea necesario dejarlos a disposición de autoridad judicial competente**, <u>se procederá inmediatamente crear el NUNC en el sistema SPOA de la fiscalía</u>** y en la misma, registrar que el vehículo se encuentra inmovilizado a disposición de la autoridad judicial competente y en cadena de custodia, el vehículo quedará en los patios oficiales de esta secretaria hasta que la autoridad judicial competente disponga su entrega. ¨* ***"EXCEPCIONES**: casos en los que los vehículos no serán inmovilizados."* ***"LESIONES CORPORALES EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO SIN INFRACCIONES QUE AMERITEN INMOVILIZACION".*** ***"AUTOLESIONES**¨. En los casos de autolesiones, en que el conductor es la única víctima, estos serán conocidos por los Agentes de Tránsito y Transporte, y los expedientes reposarán en la secretaria, para expedir copias a quien las requiera.* Luego de superado el procedimiento anterior, el Agente de Tránsito y Transporte se trasladará al centro asistencial donde hayan sido remitidos los lesionados, allí verificará con el cuerpo médico, el estado de salud y las características de las lesiones de los mismos, las cuales consignará en el IPAT sin omitir detalles, igualmente anexará a éste, copia de los documentos del conductor y del vehículo, y de la respectiva cita a los lesionados • "Solicitar al centro asistencial el diagnostico de las lesiones, además tomar los datos del médico que los atiende, los cuales se plasman en el informe de tránsito". "El Agente de Tránsito y Transporte, deberá informar y entregar en el lugar de los hechos o en el Centro Asistencial, a los lesionados o víctimas, las actas de los derechos de las mismas, las cuales deberán ser firmadas por éstos o en su defecto por el acompañante, y se les otorgará una copia, la otra se anexará al expediente de accidente". "En los casos de accidente de tránsito donde los conductores quedan lesionados y se encuentran en la clínica, se solicitará con la documentación requerida para ello, la muestra de sangre para el correspondiente examen de embriaguez, la cual debe estar	

	debidamente rotulada, sellada y firmada al igual que su cadena de custodia por el funcionario que realiza la extracción, ésta prueba quedará en custodia en el laboratorio del centro asistencial donde se realizó el procedimiento, si no fuere posible dejarla, el agente de tránsito la transportará hasta el laboratorio autorizado por la secretaria, y entregarla al funcionario encargado de esta dependencia, continuando con el registro de continuidad de cadena de custodia, para su respectivo análisis y disposición final. En caso de estar lesionado el conductor y encontrarse recluido en un centro de salud, el Agente de Tránsito y Transporte. Debe seguir el procedimiento recomendado por el laboratorio. **"Conductor o peatón a quien se le solicita la prueba y se encuentra lesionado y recluido en una institución de salud."** "El Agente de Tránsito y Transporte solicitará al personal de salud, la toma de muestra de sangre y tomará los siguientes datos:" "Acta de consentimiento." "Original de la solicitud de muestra para examen de embriaguez." "Entregar al auxiliar, el respectivo tubo de ensayo, de vidrio tapa gris, para la muestra." "Recibir dicha muestra, debidamente rotulada y con el sello de seguridad puesto, no sin antes, haber constatado que el auxiliar de enfermería, escribió su nombre completo legible y procedió a firmar." "Tanto el acta de consentimiento, como el formato de datos previos del examinado, en la hoja de ruta de cadena custodia, agotada esta se continua con el (Registro cadena de custodia) debió también haber sido diligenciada por el mismo funcionario que tomó la muestra, en los espacios correspondientes. " "Se insiste que se debe constatar lo anterior, para evitar inconsistencias que no permitan el procesamiento debido de la muestra." "Asegurarse que la muestra de sangre al momento de ser tomada, esté tapada herméticamente y que ésta, sea agitada suavemente para permitir la mezcla con el fluoruro de sodio como agente conservante y el oxalato de potasio como agente anticoagulante". "Verificar que el funcionario de la institución de salud, si haya escrito debidamente la información que se solicita llenar en los formatos". **PROCEDIMIENTO PARA EL EXAMEN CLINICO DE EMBRIAGUEZ** La prueba de embriaguez y/o drogas de abuso, siempre se efectuarán en los casos de lesiones personales o homicidio y se ordenará por parte del Agente de Tránsito. **"El examen de embriaguez al o los conductores indiciados se realizará, de la siguiente manera:**	

	• "La prueba de embriaguez será practicada en el centro asistencial que determine el agente de tránsito, de acuerdo a las circunstancias del procedimiento, si realiza clínico el resultado positivo o negativo del examen de embriaguez, hará parte del proceso contravencional de tránsito, en caso de ser positiva se debe diligenciar Formato de Cadena de Custodia." • Los Agentes de tránsito y Transporte, se deben ceñir a los siguientes pasos establecidos por el laboratorio de toxicología, para efectuar las pruebas de embriaguez. **PASOS A SEGUIR POR PARTE DEL PERSONAL OPERATIVO DE TRÁNSITO PARA LA SOLICITUD Y TOMA DE MUESTRAS PARA LA DETERMINACIÓN DEL ESTADO DE EMBRIAGUEZ** **"Conductor a quien se le solicita la prueba, cuando está implicado en un accidente con lesionado(s) y/o muerto(s).** **El Agente de Tránsito** trasladará el conductor al centro asistencial y allí, tomará los siguientes datos: **- Acta de consentimiento**. **El Agente de Tránsito y Transporte deberá tener en cuenta las siguientes recomendaciones:** "**Constatar la información de los documentos**, tanto **del implicado, como del vehículo con lo escrito en los formatos evitando equivocarse".** "**Adoptar en todo momento, las medidas de bioseguridad en lo que tiene que ver con el uso del contenedor para almacenar y transportar la muestra, en el tubo de ensayo de vidrio".** **"En el evento en que la persona por examinar, o su representante legal, con plenitud de garantías, no permita la realización de las pruebas físicas o clínicas para determinar su estado de embriaguez**, se procederá así: El Agente de Tránsito y Transporte elaborará un comparendo con fundamento en la Ley 1696 de 2013 parágrafo 3 y registrará en la casilla correspondiente al código de infracciones el literal ¨F¨ y procederá a retener preventivamente la licencia de conducción del respectivo conductor, preferiblemente registrar en video si esto ocurre o apoyarse de un testigo. Si la particularidad del caso lo requiere el Agente de Tránsito y Transporte podrá requerir una autorización emitida por un Juez de Control de Garantías para permitir la realización de la prueba de embriaguez como lo establece la Ley 906 de 2004. Si la persona por examinar es un indiciado, además de la autorización previa del Juez de Control de Garantías; igualmente en estos casos se requiere siempre la presencia del defensor del	

	indiciado – Artículos 205 y 249 de la Ley 906 de 2004 (C.P.P.); Sentencia C-822/05 de la Corte Constitucional, agosto 10 de 2005 ARTÍCULO 205 Ley 906 de 2004. ACTIVIDAD DE POLICÍA JUDICIAL EN LA INDAGACIÓN E INVESTIGACIÓN. Los servidores públicos que, en ejercicio de sus funciones de policía judicial, reciban denuncias, querellas o informes de otra clase, de los cuales se infiera la posible comisión de un delito, realizarán de inmediato todos los actos urgentes, tales como inspección en el lugar del hecho, inspección de cadáver, entrevistas e interrogatorios. Además, identificarán, recogerán, embalarán técnicamente los elementos materiales probatorios y evidencia física y registrarán por escrito, grabación magnetofónica o fonóptica las entrevistas e interrogatorios y se someterán a cadena de custodia. Cuando deba practicarse examen médico-legal a la víctima, en lo posible, la acompañará al centro médico respectivo. Si se trata de un cadáver, este será trasladado a la respectiva dependencia del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses o, en su defecto, a un centro médico oficial para que se realice la necropsia médico-legal. ARTÍCULO 249 Ley 906 de 2004. OBTENCIÓN DE MUESTRAS QUE INVOLUCREN AL IMPUTADO. <Artículo CONDICIONALMENTE exequible> Cuando a juicio del fiscal resulte necesario a los fines de la investigación, y previa la realización de audiencia de revisión de legalidad ante el juez de control de garantías en el evento de no existir consentimiento del afectado, podrá ordenar a la policía judicial la obtención de muestras para examen grafo técnico, cotejo de fluidos corporales, identificación de voz, impresión dental y de pisadas, de conformidad con las reglas siguientes: 1. Para la obtención de muestras para examen grafo técnico 2. Para la obtención de muestras de fluidos corporales, cabellos, vello púbico, pelos, voz, impresión dental y pisadas, se seguirán las reglas previstas para los métodos de identificación técnica. Acorde con el protocolo uno (1), se debe continuar con los siguientes procedimientos: • “Si no presenta síntomas se le toma su consentimiento al conductor y si él acepta, se realiza la prueba en el centro asistencial, en esta circunstancia se diligencia del consentimiento informado y demás requisitos.” • “Si el conductor se niega, o tiene alto grado de imposibilidad para emitir su consentimiento válido, el Agente de Tránsito y Transporte procederá de acuerdo a lo establecido en el evento que la *persona por examinar, o su representante legal, con plenitud de garantías, no permita la realización de las pruebas físicas o clínicas para determinar su estado de embriaguez.”*	

	"En caso que las lesiones personales se conviertan en muertes en accidentes de Tránsito, los Agentes de Tránsito y Transporte, pertenecientes a la Unidad de Policía Judicial, acogerán el IPAT realizado por parte del Agente de Tránsito y Transporte que conoció el hecho inicialmente como lesiones personales culposas y lo anexarán al informe ejecutivo, registros documentales todos que serán enviados por el coordinador del grupo de policía judicial que realiza los actos urgentes a la Fiscalía General de la Nación para hacer entrega personal al fiscal de actos urgentes que se asigne para tal fin.	
3. En los casos de accidentes con homicidio	**El Agente de Tránsito y Transporte** al llegar al lugar de los hechos, debe informar a la central la naturaleza del evento para que ellos coordinen con el subcomandante de Servicio en turno, o el coordinador del grupo de policía Judicial, los equipos y elementos que se requieran, al igual que él envió de Agentes de Tránsito y Transporte con funciones de policía judicial, de la misma manera debe establecer si en el lugar de los hechos existe algún servidor público (Policía-Bomberos etc.) que esté asumiendo el rol de primer respondiente, por ser la primera autoridad presente en el lugar de los hechos, en caso contrario que no exista ningún funcionario público en el lugar, el Agente de Tránsito y Transporte asumirá éste rol, debe además agotar el procedimiento establecido en el numeral **2°** de éste protocolo, el Agente de Tránsito y Transporte debe además proceder a tomar las medidas necesarias para proteger la escena (acordonamiento) y realizar los desvíos necesarios de vehículos, para afectar lo menos posible la movilidad en el sector, mientras se hace presente el personal de Agentes de Tránsito y Transporte con funciones Policía Judicial. **HOMICIDIOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO:** El procedimiento que se seguirá en estos casos es el siguiente: • Una vez ya recibida la escena por parte del coordinador del grupo de Policía Judicial, se inician todos los actos urgentes propios de la indagación penal, teniendo en cuenta la naturaleza de los hechos. • El Agente de Tránsito y Transportes encargado de conocer el accidente de tránsito, diligenciará el respectivo Informe Policial de Accidentes de Tránsito IPAT, y todos los actos urgentes necesarios en la indagación penal serán conocidos por el grupo de policía judicial asignado, los cuales presentarán un informe ejecutivo de los hechos al fiscal de actos urgentes asignado. • Los vehículos siempre serán inmovilizados por parte de los Agentes de Tránsito y Transporte y serán llevados a los patios adscritos a la secretaria. **PARA DILIGENCIAS DE INSPECCION TECNICA A CADAVER EN VÍA PÚBLICA**	Reporte del número único de noticia criminal NUNC

	1. Se recibe reporte, la noticia sobre diligencia de inspección técnica a cadáver en vía pública generado en accidente de tránsito. **2.** De la Central, se envía a verificar la noticia por parte de policía de vigilancia o Agente de Tránsito y Transporte y se espera la confirmación del fallecimiento, por el personal de APH (Bomberos, Defensa Civil, Cruz Roja Seccional de salud, etc.) que acudió a conocer el caso. **3.** Confirmada la noticia, la Central vía radio, reportará la ratificación del evento al coordinador de grupo de policía judicial, quien dispondrá del equipo de Policía Judicial que se encuentra en puertas (grupo asignado al turno). Para que se traslade a lugar de los hechos **4.** El coordinador del equipo solicitará a la fiscalía, la creación del reporte del número único de noticia criminal NUNC, y la consecuente asignación de fiscal para el caso y mediante el sistema de la fiscalía, se asigna el SPOA (número de noticia criminal con el cual queda reportada la diligencia), y se da aviso a los investigadores disponibles de la secretaria. **5.** El equipo de Policía Judicial se distribuye las respectivas funciones dentro de la realización de los actos urgentes (fotografía forense, videografía forense, topografía forense, realización de entrevistas, inspección técnica a cadáver y demás acciones que se generen de dicha actuación). El equipo de Policía Judicial se apropia del equipo técnico y de bioseguridad requerido (guantes, tapa bocas, cámaras de fotografía, cámaras de video, lienzas, trajes de bioseguridad, formatos de policía judicial, entre otros); abordan la patrulla y se dirigen hacia el lugar de los hechos. **6.** Al llegar al lugar de los hechos el coordinador del equipo de policía judicial recibe del primer respondiente (primer funcionario público que llegó al lugar de los hechos) y recibe la escena mediante la respectiva entrega del reporte. **7.** El coordinador analiza las condiciones del cierre o acordonamiento actual de la escena y verifica la necesidad de ampliarlo de acuerdo a las necesidades y características del evento, y procede a autorizar al inicio de la diligencia. **8.** Cuando se infiere que el conductor se encuentra en estado de embriaguez, si hay flagrancia, de inmediato, sin pérdida de tiempo se le deben leer los derechos del capturado (Art. 303 de CPP) y de forma inmediata trasladarlo a las instalaciones de la unidad de reacción inmediata URI de la Fiscalía General de la Nación, para protocolizar la respectiva captura ante el fiscal asignado para el caso y la autorización para la realización de la prueba de embriaguez que ha de realizarse en las instalaciones de medicina legal, Es el fiscal quien tiene la coordinación del caso y es él quien asigna las tareas adicionales (Plan Metodológico) que deban realizarse dentro de la diligencia.	

	9. En el lugar de los hechos cada uno de los integrantes del equipo de policía judicial inicia las tareas asignadas por el coordinador del grupo. Se recomienda el inició de las acciones con el siguiente orden cronológico: fijación video gráfica, fijación fotográfica se deben realizar la diferente toma fotográfica del sitio de los hechos y el cuerpo, con los respectivos protocolos para el efecto. (remitirse al protocolo de fotografía), fijación topográfica, y fijación narrativa. **10.** En el evento que haya testigos presenciales de los hechos, se procede a realizar y protocolizar las entrevistas en los respectivos formatos, debidamente firmados y plasmando la huella del entrevistado en el respectivo formato. **11.** Después de ser fijado el lugar de los hechos, se procede identificar, recoger y embalar todos los elementos materiales probatorios y evidencias físicas encontradas en el lugar de los hechos y trasladarlos a los sitios de análisis, con cumplimiento estricto de los respectivos protocolos establecidos por la fiscalía. **12.** Terminadas las actuaciones en el lugar de los hechos se procede a realizar la limpieza necesaria del material orgánico o fluidos en la vía y restablecer el flujo vehicular y se reporta a la central, la finalización de las actuaciones en la vía pública. **13.** Los vehículos involucrados en el accidente de tránsito son trasladados a la Secretaría acorde con el protocolo de custodia establecido para los casos de accidente con lesiones y/o Homicidio, para la respectiva revisión peritos y su inmovilización en los patios adscritos a esta secretaría y a disposición de la Fiscalía General de la Nación, se debe anexar rotulo y cadena de custodia del macro elemento (vehículo). **14.** En los casos de accidente con Homicidio, el Agente de Tránsito y Transporte se abstendrá de tomar versiones de los hechos a los conductores involucrados en el evento (Art.33 Constitución Política y Art. 8°-A del CPP) ya que este trámite lo harán solo las autoridades competentes con la presencia del defensor de confianza. **15.** Los conductores involucrados en el hecho, son trasladados a las instalaciones del centro asistencial, para la respectiva prueba de embriaguez, La prueba de embriaguez en los casos de Homicidio en accidente de Tránsito, se ordenará exclusivamente por parte del fiscal de actos urgentes y el Agente de Tránsito y Transportes con funciones de policía judicial, custodiara en todo momento al ciudadano hasta el lugar designado para la práctica de la prueba, bajo los mismos parámetros que en los casos Lesiones.	

	16. El equipo de policía judicial se dirige a la Secretaría, específicamente en la Unidad de Policía Judicial, donde se realizan varias tareas a saber: -Ingreso al sistema SPOA de la Fiscalía General de la Nación de: informe ejecutivo, actuaciones de cada uno de los Agentes de Tránsito y Transportes con funciones de Policía Judicial que participaron de la diligencia, ingreso de las respectivas cadenas de custodias (vehículos, entrevistas, fotos, revisiones técnicas a vehículos). **17.** En las instalaciones de la Secretaría se procede a diligenciar de manera técnica los respectivos formatos de policía judicial FPJ necesarios para la entrega del cuerpo y bajo los protocolos establecidos por Medicina legal para dicho procedimiento. **18.** Se traslada el cuerpo al instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forense. **19.** Después de realizar el ingreso de toda la información al sistema SPOA de la fiscalía general de la Nación, se hace entrega del expediente al fiscal de actos urgentes asignado para el caso. **20.** El coordinador del grupo de policía judicial reporta a la Central la finalización de la diligencia.	

Documentos de Referencia

Insumos:

1. **Orden citatoria a los conductores implicados,** diligenciada por el Agente de Tránsito o el funcionario competente que conoce el accidente.

2. **Informe Policial de Accidente de tránsito IPAT,** diligenciado por el Agente de Tránsito o el funcionario competente que conoce el accidente.

NORMAS:

- Ley 906 de 2004 Código de Procedimiento Penal.
- Ley 599 de 2000 Código Penal.
- Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito.
- Resolución 11268 de 2012. Formato IPAT.
- Ley 1326 de 2009, por el cual se modifica el artículo 110 del código penal.
- Ley 1696 de 2013, Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el inflijo de alcohol u otras sustancias psicoactivas.

- Resolución 0414 de 2002 del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.
- Resolución Nº 001183 del 14 de diciembre de 2005, Reglamento Técnico Forense Medicina Legal.


EMISORA COMUNITARIA DE ISNOS
CRISTAL STEREO
95.6 F.M
MINIMERCADO
LOS PINOS

12. POLITICA DE SEGURIDAD VIAL

Introducción

Para la alcaldía municipal de Isnos Huila y para la Secretaría de Gobierno es fundamental establecer una política de seguridad vial como fundamentada bajo una directriz de cumplimiento que enfoque la gestión misional asegurando la formación tanto de hábitos como de comportamientos responsables al igual que medidas de control para la prevención de la accidentalidad y la seguridad. la presente política de seguridad vial se ajusta para ser aplicada en los procesos y secretaría de la alcaldía de Isnos la cual debe ser conocida cumplida identificada por los funcionarios de la institución contratistas y todo el personal que apoya la gestión misional.

Que la Constitución política colombiana define como derecho fundamental el derecho a la vida y a la libre circulación en el territorio nacional, la cual debe ser reglamentada e intervenida por las autoridades con el fin de salvaguardar la seguridad y comodidad de los habitantes especialmente los peatones y las personas con discapacidad física y mental para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Es por esa razón que el artículo 315 de la Constitución política establece entre las atribuciones del alcalde: “cumplir y hacer cumplir la constitución, la ley los decretos del gobierno, las ordenanzas y los acuerdos del Concejo”.

Que el artículo 4 de la ley 769 del 2002 código nacional de tránsito estableció quiénes son autoridades de tránsito señalando que, en el orden territorial municipal, será el alcalde y el organismo de tránsito tal como lo reza:

“AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes: El ministro de Transporte, Los Gobernadores y los alcaldes, Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.

Normatividad

- **Ley 769 de 2002**, menciona que el Plan Nacional de Seguridad Vial debe servir “*como base para los planes Departamentales, Metropolitanos, Distritales y Municipales*”. Así mismo, es importante tener en cuenta que, con el propósito de proteger la vida y la integridad de las personas en la vía, es necesario que las políticas locales se armonicen, en la medida en que dicha armonización, genera condiciones más aptas para la implementación de políticas públicas más eficaces y eficientes.

- **Resolución No. 1282 de 2012**, "Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016"

- **Ley 2251 de 2022** "Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones -Ley Julián Esteban

Criterios de la seguridad vial.

La Secretaría de Gobierno o la secretaria a la cual le sea asignada la función en procura de mantener actualizados su diagnóstico en cuanto al cumplimiento de disposiciones legales de seguridad vial establecer al lineamiento y criterios sobre la importancia del cumplimiento de las disposiciones legales en materia de prevenciones y seguridad, así como de la revisión y seguimiento de su cumplimiento.

Estrategias institucionales en seguridad vial

Con el objetivo de apoyar el plan estratégico de seguridad vial deciden adoptar las actuales políticas para conductores y ocupantes de vehículos en el municipio las cuales establecen como compromiso para establecer acciones de prevención vial en marcadas en principio Tales como seguridad calidad y preservación de un ambiente sano en las vías.

Para ello se compromete a la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras de sus funcionarios o usuarios, con el fin de disminuir la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito que puedan afectar la integridad física, mental, social de los grupos de interés; cumpliendo con la legislación vigente aplicable entre otros requisitos legales que suscriba la entidad, por lo tanto, se tendrá en cuenta los siguientes aspectos:

Inspección vehicular (pre uso)

Todo conductor está en el deber de realizar la inspección rutinaria al vehículo asignado por el supervisor o jefe inmediato, con el fin de asegurar el óptimo desempeño del vehiculo o motocicleta y evitar la ocurrencia de incidentes que puedan generar daños al individuo, a terceros o al medio ambiente; generando los reportes relevantes en el formato establecido para tal fin, una vez se presenten novedades.

Traslado de personal

Se encuentra restringido el traslado de cualquier persona en las carrocerías o platones de los vehículos camionetas o volquetas, únicamente se realizará el traslado de personal autorizado, en la cantidad o forma para la cual fue diseñado el

vehículo y con las debidas medidas de seguridad, según lo establecido en la normatividad vigente y en la matricula del vehículo respectiva.

Preservación del medio ambiente

Los usuarios de los vehículos asignados deberán comprometerse con la participación de actividades de control ambiental para los vehículos y la correcta disposición de residuos sólidos o especiales generados del mantenimiento o limpieza de ellos.

Política de regulación de velocidad y uso adecuado de vehículos

Límites de Velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. (Art 1° Ley 1239 de 2008). En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora. “El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora”.

Límites de velocidad en carreteras nacionales y departamentales. (Art 2° Ley 1239 de 2008). En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados, serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los 120 kilómetros por hora.

Para el servicio público, de carga y de transporte escolar el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.

Separación entre vehículos. (Artículo 108 del Código Nacional de Tránsito). La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, será de acuerdo con la velocidad.

- *Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros.*
- *Para velocidades de entre treinta (30) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metros.*
- *Para velocidades de entre sesenta (60) y ochenta (80) kilómetros por hora, veinticinco (25) metros.*
- *Para velocidades de ochenta (80) kilómetros en adelante, treinta (30) metros o la que la auditoria competente indique.*

Seguimiento y revisión

El seguimiento y la revisión de las políticas de seguridad vial se realizará como mínimo una vez al año o cuando se considere necesario, según el cumplimiento de metas e indicadores que se generen de la gestión en seguridad vial.

Divulgación

Las políticas de seguridad vial, se socializarán y divulgarán a través de los canales de comunicación utilizados o autorizados por la institución.

Capacitación

La seguridad vial es un tema relevante por ello las estrategias de capacitación interna y externa que garanticen la competencia necesaria de los servidores responsables de implementar el plan de seguridad vial y dar cumplimiento a las políticas definidas en el presente documento, se tendrán en cuenta como parte integral de la programación de los planes de capacitación, de acuerdo con el artículo 1° ley 1503 de 2011.

Política de Consumo de Alcohol y Drogas.

La administración municipal de Isnos, consciente del peligro que puede representar en el ser humano el consumo de alcohol y/o drogas, frente a la conducción de vehículos automotores y no automotores, promueve entre sus funcionarios una política de prevención contra el consumo de este tipo de sustancias.

Lo anterior, para prevenir, mejorar, conservar y preservar el bienestar de los funcionarios, la calidad de vida, que permita un adecuado desempeño y competitividad del personal, así como el fomento de estilos de vida saludables, teniendo en cuenta lo establecido en la resolución 1075 de marzo 24 de 1992.

Es política del Municipio de Isnos, mantener y conservar lugares de trabajo óptimos, que permita alcanzar los más altos estándares en Seguridad, y Productividad. La administración es consciente que el alcoholismo, la drogadicción y el abuso de sustancias alucinógenas y enervantes por parte de los funcionarios, tienen efectos adversos en la capacidad de desempeño y afectan considerablemente la salud, seguridad, eficiencia y productividad de los empleados y conductores del municipio. Por ello, mientras se esté en jornada laboral o en representación del Municipio, queda prohibido el consumo de este tipo de sustancias, de lo contrario, se procederá a realizar la sanción disciplinaria correspondiente ante control interno. Para poder obtener un registro y control de ello, se hace necesaria la realización de pruebas periódicas a funcionarios al azar, por parte del hospital municipal.

Política de Regulación de Velocidad.

La velocidad es uno de los factores determinantes en los accidentes de tránsito, muchos de ellos se deben al exceso de la misma y a la pérdida de control sobre el

automotor, con lo cual no queda margen alguno para recuperar la trayectoria de la máquina, generando con ello tragedias en materia de movilidad y tránsito.

Por lo anterior, sin excepción, todos los conductores y funcionarios de la administración municipal, deben cumplir con los límites de velocidad establecidos en la normatividad vigente (Código Nacional de Transito), los cuales en sus artículos 106 y 107, establecen los límites sobre los cuales se puede desplazar un automotor en la vía.

Artículo 106: Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora. El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.

Artículo 107: Límites de velocidad en carreteras nacionales y departamentales. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados, serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación según sea el caso teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrán sobrepasar los 120 kilómetros por hora.

Para el servicio público, de carga y de transporte escolar el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora. Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.

Parágrafo. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas de que trata el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales de que trata este artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía".

En caso de observar el incumplimiento de la norma, el funcionario será sancionado disciplinariamente conforme lo establezca control interno disciplinario o quien haga sus veces. Para poder llevar el control y registro frente a la velocidad en la cual se desplazan los conductores municipales en los vehículos adscritos al municipio.

Política de Regulación de Horas de Conducción y Descanso.

La administración municipal, con base en el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo y el Plan Estratégico Institucional de Seguridad Vial, desarrollará e implementará políticas o acciones, para el control, eliminación y mitigación de

todos los factores que puedan llegar a generar accidentes de tránsito. Uno de los factores que se ha identificado que puede ser causante de este tipo de eventualidades es el estrés, ya que tras largas horas de conducción los funcionarios se ven expuestos a fatiga corporal.

Por lo anterior, es necesario:

- Establecer pausas activas cada dos horas.
- Establecer esquemas de seguimiento sobre el cumplimiento de los tiempos.
- Desarrollar temas de capacitación sobre reposo, sueño, alimentación y ejercicio.

Política de Cinturón de Seguridad

El cinturón de seguridad es un dispositivo que permite dejar fijado en el asiento al conductor en caso de una colisión. Generalmente es un arnés con sujeción en tres puntos, los hay de 4 y hasta 5 puntos. El objetivo básico de los cinturones de seguridad consiste en minimizar las posibles heridas en una colisión, impidiendo que el ocupante se golpee con los elementos duros del interior o contra las personas en la fila de asientos anterior o que sea expulsado fuera del vehículo.

En Colombia la resolución 19200 de 2002, reglamenta el uso e instalación de estos dispositivos de seguridad en los vehículos, conforme lo establece el Código Nacional de Tránsito Terrestre o Ley 769 de 2002, en su artículo 82.

Todos los vehículos automotores que transiten por las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, deberán portar en los asientos delanteros el cinturón de seguridad. A partir del año 2004, el cinturón también es obligatorio en los asientos traseros de los vehículos.

Artículo 3° Resolución 19200 de 2002: “El uso del cinturón de seguridad es obligatorio para todos los vehículos automotores. El conductor y el usuario que utilicen asientos con cinturón de seguridad instalado, deberán utilizarlo de manera apropiada durante la conducción normal del vehículo de tal forma que no limite la libertad de movimiento del conductor y del usuario y se reduzca el riesgo de daños corporales en un accidente eventual”.

Por lo anterior, la administración municipal de Isnos establece que:

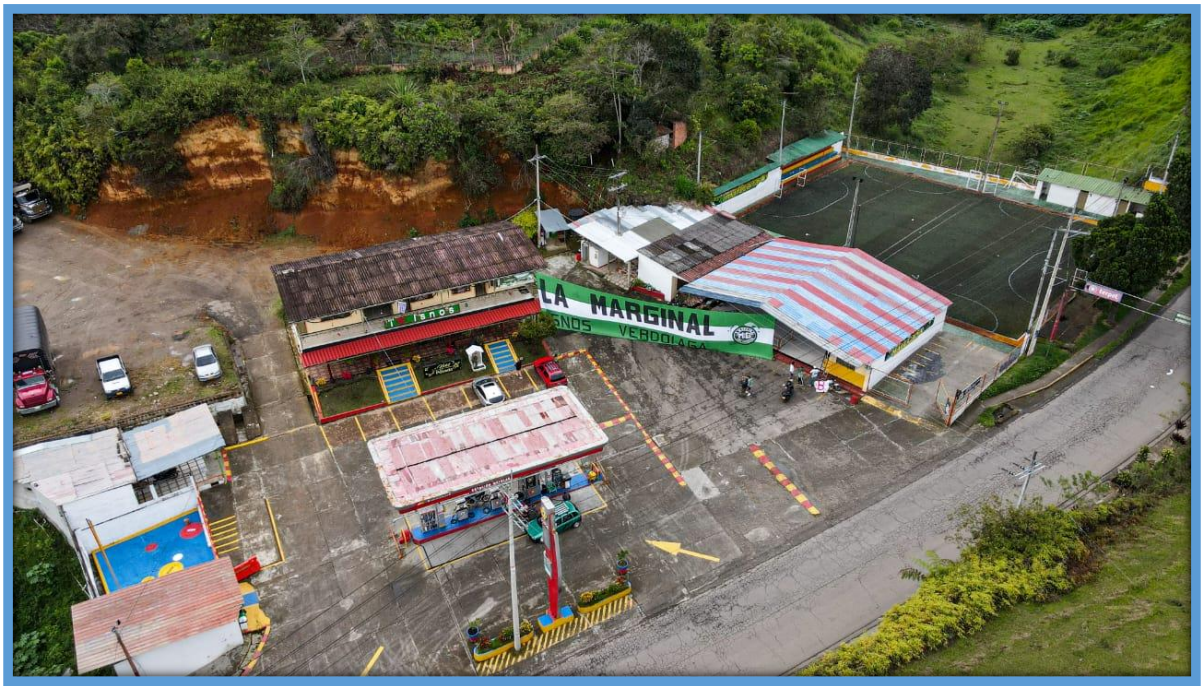
Todo funcionario o contratista debe tener en todo momento puesto el cinturón de seguridad siempre que conduzca un vehículo, sin importar qué tan corto que sea el trayecto y es responsable por que cada uno de los ocupantes del vehículo lo usen de manera apropiada, segura.

Política de Equipos Bidireccionales

El uso de dispositivos de comunicación o equipos móviles se ha identificado como un factor distractor a la hora de conducir cualquier tipo de vehículo automotor y no automotor. La regulación o reglamentación frente al uso de dichos dispositivos móviles está contemplada en la ley 769 de 2002, modificada por la resolución 3027 de 2010, en su artículo 131, código C38.

Infracción C38. Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.

Con base en lo anterior, la administración municipal prohíbe a sus conductores el uso de dispositivos móviles y aparatos electrónicos como tabletas, agendas digitales y demás dispositivos de similares características, mientras se encuentre en el ejercicio de su labor


LA MARGINAL

13. PLAN ANUAL DE CAPACITACION A CONDUCTORES

Introducción

Los conductores de servicio público en Colombia tienen una costumbre de actuar en el tema de la prevención vial de acuerdo a la organización de las ciudades, si el municipio por donde está movilizándose no tiene policía o agentes de tránsito, es muy difícil ver a un conductor con cinturón de seguridad , en el mismo sentido si el municipio no tiene buenos controles de espacio público es fácil ver que el conductor de transporte de mercancías utilice los andenes y las vías para hacer el cargue o descargue inclusive en horas pico.

Uno de los graves problemas para la prevención de la siniestralidad, es que no tenemos conciencia de la importancia de respetar las normas de tránsito, pensamos que es una imposición arbitraria, que es algo que viola los derechos o que hace parte de las irregularidades que presenta el sistema político , es decir que todo ese conjunto de normas no son para prevenir los siniestros viales y proteger a la comunidad sino que por el contrario son para atormentarlo y hace parte de las cosas injustas del estado colombiano, desde ese punto de vista el conductor piensa que es un héroe nacional si daña las señales de tránsito, si amenaza a las autoridades y como en algunos casos se enfrentan y los golpean sin prever las consecuencias legales y sociales de este comportamiento, por ello uno de los primeros objetivos es cambiar en la empresa el modelo de contratación de sus empleados , puesto que la seguridad vial es un bien colectivo y su acatamiento además de ser obligatorio es algo altruista y que irradia salud, progreso y bienestar social.

Marco normativo

- Constitución Nacional
- Ley 769 de 2002
- Ley 1239 de 2008
- Ley 1383 de 2010
- Ley 1503 de 2011
- Resolución ministerial 1565 de 2014
- Resolución ministerial 1231 de 2016

Objetivo General

Capacitar a los conductores en servicio con base a las normativas de tránsito vigentes, así como a los interesados en ingresar al sistema.

Objetivos Específicos

- Fomentar la conducción responsable y el transporte seguro.

- Crear, organizar y promover la capacitación integral de todos los conductores que se desempeñan en el área.

Pedagogía:

El plan de capacitación en seguridad vial está enmarcado en el cumplimiento de la Ley 1503 de 2011, el Decreto 2851 de 2013 y la Resolución 1565 de 2014. Estas buscan la promoción y formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía. Es por lo que, se hace necesario expedir el plan de Capacitación a los funcionarios del grupo ocupacional de transporte, y conductores, el cual les permite realizar el análisis de los factores de riesgo a los cuales están expuestos dentro de su labor, sensibilizarlos en la adopción de buenas prácticas y acciones seguras en el área de la movilidad, así como, dar a conocer la normatividad legal vigente propia del cargo que desempeñan. Todo esto encaminado a la búsqueda de idoneidad a través del cambio de actitudes, formación de buenas prácticas, desarrollo de habilidades y competencias. Para llevar a cabo este proceso, se realiza un examen teórico o práctico, con preguntas relacionadas a los temas propuestos en los espacios de capacitación; el número de preguntas a realizar se define con el facilitador y el examen se admite siempre y cuando la calificación sea superior a 3. Una vez ejecutada la valoración de los ítems, se analizan el 10% de los resultados totales en el mes.

La secretaria de Gobierno del municipio de Isnos, realizará talleres dinámicos basados en la pedagogía del constructivismo abordando las diferentes temáticas con actividades al servicio público como una actividad con dificultades para desarrollar capacitaciones con todo el grupo reunido.

Algunas de las actividades serán:

- Murales interactivos en donde está el mensaje fundamental del tema de capacitación y el conductor puede interactuar y escribir.

- Trabajo personalizado: Es una tarea de difusión temática hasta con cuatro personas máximo, en el cual se desarrolla el programa con actividades de alto impacto.

- Trabajo lúdico: El juego o la diversión es una herramienta fundamental, por medio de ella logramos que el personal que sufre de cansancio extremo pueda participar en su proceso de capacitación.

Se busca definir el plan anual de trabajo para el cumplimiento del PESV, orientado al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial; es el documento de gestión que contiene los objetivos, metas, responsabilidades, recursos y cronograma de actividades del año.

Responsabilidad, competencia y comportamiento

Promover en los colaboradores de la organización la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía para crear una cultura de seguridad vial en todos los niveles de la organización, por medio de la definición de la competencia de los colaboradores de la organización que hacen uso de vehículos motorizados o no motorizados para el desempeño de la misionalidad de su trabajo con alcance a los trayectos en itinere.

La capacitación se realizará anualmente, y no solo se limitará a ser para los conductores, sino también a los servidores públicos con el fin de aumentar sus capacidades y desarrollo de labores diarias, obteniendo eficacia y eficiencia en sus procesos, y en los temas relacionados con la seguridad vial, el objetivo es crear la cultura de la prevención de accidentes como también desde el punto de vista del sistema de Gestión y Seguridad y Salud en el Trabajo.

La Administración Municipal cuenta con un plan de trabajo anual del SGSST, donde se encuentran inmersas las actividades en seguridad vial, establecidas para todos los servidores públicos.

Comportamiento humano.

Perfil:

El conductor que busque ser parte de la administración municipal de Isnos - Huila, debe ser una persona con altos valores y principios por la ley, con un gran sentido de pertenencia por el Municipio de Isnos y su población. Debe poseer conocimientos básicos de lectura, escritura y comprensión matemática simple.

Debe contra además mínimo con dos años de experiencia conduciendo y debe poseer conocimientos básicos de la ley 769 de 2002.

Procedimiento de selección de conductores.

El procedimiento de selección y contratación de conductores por parte de la administración municipal de Isnos – Huila, tiene como fin último, establecer parámetros mínimos necesarios para garantizar que la vinculación de los mismos a la administración municipal Isnos se lleve a cabo de la manera más idónea y adecuada posible, procurando a su vez que éstos cumplan no sólo con los requisitos legales, sino con habilidades educativas en materia de seguridad y normatividad vial.

Respecto a lo anterior, se encuentra establecido el procedimiento institucional del Manual de Contratación por medio del cual, a los conductores que van a formar parte de la administración, además del cumplimiento de los requisitos generales que

se establecen para todos los funcionarios, se les demanda exámenes recientes de experticia en la conducción.

Exámenes Psicosensométricos:

- Visiometría.
- Audiometría.
- Coordinación motriz.
- Psicología.

Habilidades y Competencias:

Se verificará que todos los conductores de la administración cumplan con un mínimo de habilidades y competencias, con el objeto de asegurar la idoneidad para la labor asignada. Las habilidades a evaluar serán:

- Conocimientos básicos de lectura y escritura.
- Habilidades básicas para presentación de reportes sencillos.
- Habilidades para operar el tipo de vehículo de su competencia.
- Actitud positiva hacia la Seguridad.
- Primeros auxilios.
- Control de incendios en vehículos.
- Normas básicas en seguridad y de comportamiento en el tránsito nacional y local.
- Manejo defensivo. Inspección general de un vehículo.

Pruebas de Ingreso:

Las pruebas para el ingreso son el mecanismo necesario que permite estimar la posibilidad de contratar a un funcionario de la administración, en este caso, un conductor, según lo determine el médico o centro de salud que las practique.

A parte de la aplicación de los exámenes Psicosensométricos, es necesario practicar un examen por consumo de sustancia psicoactiva y de alcoholemia, puesto que la conducción es una práctica sumamente peligrosa y muy responsable, y la administración está comprometida para que sus funcionarios sean ejemplo.

Las Pruebas o Exámenes Psicosensométricos:

- Visiometría: es una prueba utilizada para valorar la capacidad visual del individuo, que incluye tanto la visión a distancia como de cerca, la capacidad para percepción de los colores, de profundidad y balance muscular básico; permitiendo clasificar la severidad de los defectos ópticos e identificando a quienes requieren exámenes complementarios con mayor prontitud.

- Audiometría: Un examen de audiometría evalúa su capacidad para escuchar sonidos. Los sonidos varían de acuerdo con el volumen o fuerza (intensidad) y con la velocidad de vibración de las ondas sonoras (tono).

- Coordinación Motriz: Evalúa las respuestas motoras de brazos y piernas en cuanto a la sincronización de los músculos, para la ejecución de una respuesta esperada ante una situación determinada.

- Psicología: Busca observar las conductas y comportamientos que los conductores tienen en la vía.

Pruebas de Control Preventivo:

Las pruebas de control preventivo constan de una serie de exámenes periódicos que buscan observar de manera anticipada si uno de los trabajadores puede estar ante un posible riesgo o alteración en materia de salud.

Básicamente son chequeos médicos rutinarios que buscan prevenir el que se comprometa la vida de las personas.

Las pruebas médicas son las antes descritas.

Capacitación en seguridad vial

A los empleados del Municipio de Isnos se les brindan capacitaciones en diversos aspectos, en cumplimiento de la Ley y de acuerdo a sus funciones y competencias. En el ámbito de la seguridad vial, tales como:

1. Programa de uso adecuado de Elementos de Protección Personal: en esta capacitación se les describe cada uno de los elementos que son de vital importancia al momento de la conducción, también se define el uso adecuado, sus funciones, límites, mantenimiento y conservación. La periodicidad de dicha capacitación es cuando se hace la entrega de los elementos y en las reuniones del comité del PESV.

2. Capacitaciones en manejo del riesgo público, riesgo psicosocial, manejo de la emergencia y riesgo de movilidad (tránsito): Las mencionadas capacitaciones se realizan mediante la intervención del factor de riesgo público y mediante capacitación directo a la persona. La periodicidad de esas capacitaciones es trimestral y su intensidad es de seis horas por año.

3. Los programas de capacitación son presenciales, se hace con el fin de garantizar que los temas expuestos queden claros y que también puedan llegar a aquellas personas que tengan capacidad de usar tecnologías

informáticas que desconozcan de ella. La documentación del plan de capacitación se encuentra determinada, organizada y dirigida por el comité del PESV.

4. Capacitaciones de mantenimiento del parque automotor: En términos generales estas se realizan al ingreso de un automotor nuevo y se hace con el acompañamiento de la entidad que vende dicho vehículo, moto o maquinaria. Posteriormente se realizan mantenimientos preventivos para la buena conservación del equipo los cuales son realizados diariamente. Cada seis meses se revisa como está el parque automotor y se dan los instructivos de mejoramiento.

Capacitaciones del Manejo de sustancias peligrosas: Por ser un Municipio que cuenta con una gran riqueza agrícola y ganadera dichas capacitaciones son trimestrales y su enfoque además de lo referente a la utilización en el campo, también es el cuidado que se debe tener en su transporte.

Control de Documentos

El área de Talento Humano es la encargada de Recepcionar y almacenar las hojas de vida y la documentación de todos y cada uno de los funcionarios que allí laboran, entre ellos se encuentran los conductores.

En el archivo reposan a parte de las hojas de vida, las copias de las licencias de conducción, el Soat, la matrícula y demás documentación. En todo caso, se debe contar mínimamente con la siguiente información:

- Nombres y Apellidos
- Número de identificación
- Edad
- Tipo de contrato
- Años de experiencia en la conducción
- Inscripción ante el RUNT
- Tipo de licencia de conducción
- Vigencia de la licencia de conducción
- Tipo de vehículo que conduce
- Reporte de comparendos e histórico de los mismos
- Control de ingreso de conductores con deudas de comparendos
- Reporte de incidentes - fecha, lugar
- Reporte de accidentes- fecha, lugar
- Acciones de seguridad vial realizadas:
  - ✓ Exámenes.
  - ✓ Pruebas.
  - ✓ Capacitaciones.



14. PLAN ESTRATEGICO DE CONTROL CONTRA LA ILEGALIDAD EN EL TRANSPORTE

Introducción

La Alcaldía Municipal de Isnos a través de la Secretaria de Gobierno implementa un Plan Estratégico de Campañas de Seguridad Vial, con el fin que permita alcanzar los objetivos en materia del mismo, es decir, garantizar la eficiencia de las acciones de supervisión, inspección, control y vigilancia con el fin de mejorar la seguridad vial a través de la formalización de esta actividad tan importante.

El transporte público de conformidad con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a una contraprestación económica, siendo su operación de conformidad con el numeral 2 del artículo 3° de la Ley 105 de 1993, un servicio público bajo la regulación del Estado, que se encuentra definido su actividad transportadora en el marco de la Ley 336 de 1996, artículo 6, como un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

Por lo tanto, es función del Estado ejercer el control y vigilancia de la prestación del servicio en sus diferentes modalidades, con el lleno de los requisitos exigidos en la normatividad vigente para cada modalidad de transporte, garantizando su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. Las disposiciones de carácter legal en materia de Tránsito y Transporte establecen competencias y facultades de forma genérica a las autoridades de tránsito, en cuanto se refiere a la formulación y la ejecución de políticas, otorgamiento de licencias y permisos, registros e inspección, vigilancia y control, las cuales se deben desarrollar dando cumplimiento a los principios de la administración pública y bajo los postulados de concurrencia y subsidiaridad.

La Ley 769 de 2002, modificada por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, en el artículo 3° define las autoridades de tránsito en su orden así:

- El Ministro de Transporte.
- Los Gobernadores y los alcaldes.
- Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.
- La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.
- Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.
- La Superintendencia General de Puertos y Transporte.

- Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5° de este artículo.
- Los Agentes de Tránsito y Transporte".

Reconociendo a los alcaldes como la máxima autoridad de tránsito en el municipio, seguido del organismo de tránsito si lo hubiere, sus inspectores y agentes de tránsito en caso de existir un organismo de Tránsito y Transporte, quienes están facultados para ejercer el control y la vigilancia de la actividad transportadora. Es bueno resaltar que esta herramienta busca aunar esfuerzos para apoyar a las entidades que tienen a cargo el control de cumplimiento de las normas de transportes, las cuales tienen como finalidad la protección de los actores viales, de las empresas transportadoras, conductores, pasajeros o peatones, y que estos actúen de forma que no obstaculicen, perjudiquen o pongan en riesgo a los demás, así como acatar las indicaciones de la autoridad de tránsito.

Alcance

El Plan Estratégico, 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. Dicho Plan permitirá tener acciones, mecanismos, estrategias y medidas de control concretas para asegurar la legalidad en el servicio de transporte y evitar responsabilidades a futuro que lamentar dentro la jurisdicción del municipio de Isnos - Huila.

Propósitos:

El Plan Estratégico debe contar con herramientas de comunicación para una acertada difusión de las normas y controles como:

- Cursos permanentes sobre la legalidad en el transporte a todos los conductores involucrados en el municipio
- Jornadas de sensibilización.
- Compromisos generados por las empresas del sector.
- Folletos, carteleras y volantes.
- Mensajes preventivos alusivos a la legalización del transporte.
- Encuestas de seguimiento al personal.

Objetivo General

Aplicar las acciones e intervenciones concretas que lleva a cabo la Administración del Municipio de Isnos, para alcanzar los propósitos de inspección, control y vigilancia en materia de transporte ilegal, para combatirlo eficazmente.

Objetivos Específicos

- Realizar un diagnóstico de las empresas de transporte en Isnos, que le permita verificar el estado actual en que se encuentran los vehículos que tiene adscritos a su entidad.

- Crear e implementar El Plan Estratégico de Control Contra la Ilegalidad en el Transporte de Isnos.

- Diseñar e implementar un sistema de evaluación al cumplimiento del Plan Estratégico de Control al Transporte Ilegal.

Marco Legal

Adicional a lo que la Constitución Política, la legislación nacional, de manera especial el Código Nacional de Tránsito y Transporte establecen Ley 769 de 2002, las normas que modifiquen y adicionen, las entidades del sector de tránsito y transporte que tengan facultades de supervisión, inspección, control y vigilancia, deben establecer líneas de política en el control del cumplimiento de las normas que rigen la actividad transportadora:

Se debe implementar un plan estratégico de control al cumplimiento del marco normativo en transporte que según lo enuncia la **Resolución 3443 del 10 de agosto de 2016**, "deberá incluir entre otras las siguientes actividades:

Acciones administrativas: reportes, visitas de inspección, revisión de los actos de delegación y de los actos que contengan la distribución de las funciones.

Acciones operativas o de control en las vías: señalando los puestos de control, las periodicidades y los indicadores de gestión que se incorporen en la estrategia".

Artículo 2. Plan estratégico de control al cumplimento del marco normativo en transporte. Todas las autoridades que tiene en sus competencias la de supervisión, inspección, control y vigilancia del transporte, en todos sus modos y modalidades tienen el deber de elaborar un plan estratégico de control al cumplimiento del marco normativo en transporte que debe incluir entre otras las siguientes actividades:

Acciones Administrativas: Como reportes que se constituyen en el soporte o la prueba indiciaria de un posible incumplimiento de la norma; visitos de inspección en las que se verifique el cumplimiento de las obligaciones por parte de las empresas de transporte en general y para el caso de los generadores del servicio sea de pasajeros o carga en las que se revisen entre otros aspectos, el efectuar descuentos no autorizados; revisión de los actos de delegación y de los actos que contengan la distribución de las funciones al interior de las dependencias encargadas de los asuntos de transporte y tránsito, especialmente en las Alcaldías Municipales.

Acciones operativas o de control en vía: señalando los puestos de control, las periodicidades y los indicadores de gestión que se incorporen en la estrategia.

Detectado el posible incumplimiento, el cuerpo de control diligenciará el formato de IUIT (informe único de infracciones a las normas de transporte), o emitirá un informe especial en el que se manifiesten las circunstancias detectadas y lo remitirá a la Superintendencia de Puertos y Transporte en un máximo 12 horas luego de detectada la infracción. La Sentencia de la Corte Constitucional C-408 de 2004 “Lineamientos para el control de cumplimiento de las normas que rigen la actividad transportadora”.

Que las disposiciones de carácter legal en materia de Transporte y Tránsito, establecen competencias y facultades de forma genérica a las autoridades de tránsito y a los organismos de tránsito, en cuanto a formulación y ejecución de políticas, otorgamiento de licencias y permisos, registros públicos e inspección vigilancia y control, por lo cual resulta necesario regular el ejercicio de tales competencias, con el objeto que las mismas se desarrollen dando cumplimiento a los principios de la administración pública y bajo los postulados de concurrencia y subsidiaridad.

Que en el artículo 42 del Decreto 101 de 2000, modificado por el artículo 4 del Decreto 2741 de 2001, el Presidente de la República delegó a la Superintendencia de Puertos y Transporte, la facultad de vigilar el cumplimiento de las normas del transporte y el tránsito terrestre, entre ellas, la de vigilar el cumplimiento de las obligaciones que surgen en el marco de los Decretos número 2092 de 2011 y 2228 de 2013 compilados en el Decreto 1079 de 2015, así como de las Resoluciones números 377 de 2013 y 757 de 2015, y demás normas expedidas por el Ministerio de Transporte. Los precitados Decretos, también establecen que para el ejercicio de las funciones de inspección, la Superintendencia puede hacer uso de la información que repose en los sistemas de las entidades públicas del sector.

Que conforme a lo anterior, se hace necesario establecer líneas de política en el control de cumplimiento de las normas que rigen la actividad transportadora.

El Concepto del Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil. Rad. 11001-03-06-000-2018-00217-00 (2403)

El **Decreto 087 del 17 de enero de 2011** por el cual se modifica la Estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias, establece en su Artículo 6, que “son funciones del Despacho del Ministro de Transporte, además de las señaladas por la Constitución Política y la ley, las siguientes:

6.1. Orientar, dirigir, coordinar, planificar, controlar y evaluar el cumplimiento de las funciones a cargo del Sector, en materia de transporte, tránsito e infraestructura de todos los modos.

6.2. Definir y establecer las políticas en materia de transporte, tránsito, e infraestructura de todos los modos".

Ley 769 de 2002. Código Nacional de Tránsito, Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

Ley 962 de 2005. Por la cual se dictan disposiciones sobre racionalización de trámites y procedimientos administrativos de los organismos y entidades del Estado y de los particulares que ejercen funciones públicas o prestan servicios públicos.

Ley 1383 de 2010. Por la cual se Reforma la ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito. Define las normas que regulan la circulación de peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas y privadas. También establece actuaciones de las autoridades de tránsito.

Resolución 001844 de 2015. Por la cual se adopta la segunda versión de la "guía para la medición indirecta de alcoholemia a través de aire espirado".

Resolución 2505 de 2004. Por la cual se reglamentan las condiciones que deben cumplir los vehículos para transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles".

Resolución 10800 de 2003. Por la cual se reglamenta el formato para el Informe de Infracciones de Transporte de que trata el artículo 54 del Decreto número 3366 del 21 de noviembre de 2003.

Resolución 04083 del 1991. Por la cual se reglamenta la planilla para el transporte de sustancias químicas de uso restringido. Se establece un procedimiento y se adopta el formato D.E.T.C-02.

Resolución 3700 de 2001. Por la cual se modifica el Artículo 2 de la Resolución 4093 del 27 de diciembre de 1991.

Decreto 1079 de 2015. Por medio del cual se expide el decreto Único Reglamentario del sector transporte.

Decreto 3366 de 2003. Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos".

Decreto 1609 de 2002. Por el cual se reglamente el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera.

Decreto 2961 de 2006. Por el cual se dictan medidas para controlar la prestación del servicio público de transporte en motocicletas, previsto en el literal d) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002

Decreto 4196 de 2008. Por el cual se reglamentan parcialmente los artículos 8, 9, 13 y 19 de la Ley 1257de 2008 y se dictan otras disposiciones.

Artículo 6 de la Constitución Política de Colombia. Los particulares sólo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y las leyes. Los servidores públicos lo son por la misma causa y por omisión o extralimitación en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 24 de la Constitución Política De Colombia. El derecho a circular libremente por el territorio nacional, entrar y salir de él, y permanecer y residenciarse en Colombia (con las limitaciones que establezca la ley).

Artículo 365 de la Constitución Política De Colombia. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional

Conformación equipo de trabajo, roles y responsabilidades

Como primer paso se conformará para este año 2025, un equipo de trabajo, bajo el nombre de COMITÉ DE CONTROL DE LA ACTIVIDAD TRANSPORTADORA, integrado por diferentes representantes de la administración municipal, cuya iniciativa de creación será liderada por el Secretaria de Gobierno del Municipio de Isnos, mediante Decreto de donde se extraerán las siguientes situaciones:

1. El Secretario de Planeación Municipal o su delegado
2. El Secretario de Gobierno Municipal o su delegado
3. El Inspector de Policía Municipal o su delegado
4. Invitados (Policía Nacional, Bomberos y líderes de diferentes sectores)

Responsabilidades del Comité de Control

- Garantizar la prestación de los servicios de transporte y tránsito, y la vigilancia y control de estos servicios dentro de la jurisdicción.

- Velar por la seguridad de los servicios de las vías y del servicio público de transporte, especialmente para la protección y acceso al servicio de los estudiantes, adultos mayores y de la población en condiciones de movilidad reducida.

- Ejecutar la labor de vigilancia y control de la prestación de los servicios de transporte y de las normas de tránsito dentro de su jurisdicción en las vías

municipales, verificando que las empresas prestadoras de servicio público de transporte, los conductores y los vehículos mantengan vigentes los permisos, licencias, documentos y condiciones necesarios para su tránsito por las vías.

- Actualizar anualmente el plan estratégico de vigilancia y control del cumplimiento de las normas de transporte y tránsito en el cual se determinen entre otros aspectos la ampliación de la cobertura, se determinen las estrategias, actividades y recursos necesarios para ejercer eficientemente los procesos contravencionales y el recaudo de las multas, incluyendo la gestión efectiva, eficiente y eficaz de los procesos que se adelante por jurisdicción coactiva.

Responsabilidades de la Administración del Municipio de Isnos:

La Administración del Municipio de Isnos, determina como Representante de la Alta Dirección al Secretario de Gobierno, con las siguientes responsabilidades:

- Liderar el proceso de creación e implementación del Plan de Control.
- Definir los roles y funciones de los participantes, con el fin de apoyar el cumplimiento de los objetivos trazados en el mismo.
- Gestionar los recursos necesarios para la ejecución de las diferentes medidas que se vayan a adoptar.
- Establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los funcionarios.
- Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan.
- Definir los controles necesarios para que el personal para el que aplica el Plan Estratégico de control, cumpla con lo que allí se encuentra establecido.

Frecuencia de Reuniones: El comité se reunirá trimestralmente

Plan de acción

La Administración Municipal, propone un plan de acción que permitirá controlar la Movilidad del Municipio de una manera clara y eficaz. Con el fin de ejercer supervisión, inspección, control y vigilancia al transporte; se diseñó un plan de acción de tipo operativo y administrativo por cada una de las modalidades de transporte existente en el Municipio.

- Plan de acción operativo para vehículos taxis

- Plan de acción operativo para vehículos de trasporte escolar

- Plan de acción operativo para vehículos de trasporte público terrestre automotor de pasajeros

- Plan de acción operativo para vehículos de trasporte público terrestre de carga

Plan de acción operativo para vehículos taxis:

El siguiente plan de acción tiene como objeto controlar y supervisar la prestación de servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi con el fin de que sea eficiente, seguro, oportuno y adecuado.

OPERATIVO	LEY, RESOLUCIÓN Y/O DECRETO	MÍNIMO	OBJETIVO	EVIDENCIAS
Puestos de *- se destine para un servicio diferente de aquel para la cual tiene su licencia de transito	Ley 769 de 202, articulo 131 código D12, Resolución 010800 DE 2003 CODIGO 590.	Mensual	Controlar el servicio ilegal de pasajeros, mototaxismo y transporte informal	Planilla y registro fotográfico
Visita a la empresa para la revisión de la tarjeta de Operación, planillas de viajes, Documentos de los conductores	Decreto 3366 de 2003, Artículo 18. Resolución 010800 de 2003, Artículo 1, Código 442 Infracción al transporte.	Mensual	Supervisar las empresas de transporte público terrestre automotor individual de pasajero de vehículos Taxi.	Planilla y registro fotográfico
	Decreto 3366 de 2003, Artículo 22. Resolución 010800 de 2003, Artículo 1 Código 465 Infracción al transporte		Supervisar que el servicio de transporte no se preste en un radio de acción diferente al autorizado	
	Decreto 3366 de 2003, Artículo 22. Resolución 010800 de 2003, Artículo 1. Código 466 Infracción al transporte		Vigilar que el conductor sea el autorizado para conducir dicho vehículo.	
	Ley 769 de 2002, Artículo 131. Código B01 (NO portar la licencia de conducción) Código B-2 (Portar la licencia de conducción vencida) Código C-35 (No haber realizado la revisión técnico mecánica y de emisión de gases contaminantes) código D-02 (Seguro obligatorio de accidentes		Controlar que los vehículos Tengan y/o porten los documentos Reglamentarios	

	de tránsito SOAT). Código H-02 (Licencia de Tránsito).			
Operativo Cinturón de Seguridad.	Ley 769 de 2002, Artículo 131. Código C-6	Mensual	Vigilar y sensibilizar el uso del cinturón, el cual disminuye las lesiones por impacto	Planilla y registro fotográfico
Control estacionamiento en sitios prohibidos	Ley 769 de 2002, Artículo 131. Código C-02	1 vez por mes	Garantizar la movilidad y el tránsito de vehículos.	Planilla y registro fotográfico
Puesto de control equipo de prevención y seguridad.	Ley 769 de 2002, Artículo 131. Código C-11	1 vez por mes	Supervisar que los vehículos porten el equipo de prevención y seguridad, cabe anotar que sus elementos deben estar en condiciones de operatividad.	Planilla y registro fotográfico
Operativo Sobre cupo.	Ley 769 de 2002, Artículo 131. Código C-15	1 vez por mes	Controlar que los vehículos no sobre pasen la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación	Planilla y registro fotográfico
Puesto de Control por Seguro contractual y extracontractual.	Decreto 003366 de 2003, Artículo 48 Numeral 3 y Artículo 14 Numeral F. Resolución 010800 de 2003 código 587.	Mensual	Controlar que los vehículos tengan y porten el seguro contractual y extracontractual.	Planilla y registro fotográfico

Plan de acción operativo para vehículos de trasporte escolar:

Según el Artículo 4 del decreto 348 de 2015 el servicio público de transporte terrestre automotor especial es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada para esta modalidad. Teniendo en cuenta lo anterior, su normatividad y siguiendo con la misma línea de acción se presenta el plan operativo para vehículos públicos de transporte terrestre automotor especial.

OPERATIVO	LEY, RESOLUCIÓN Y/O DECRETO	MÍNIMO	OBJETIVO	EVIDENCIAS
Puesto de control Acompañante	Decreto 3366 de 2003 Capitulo VIII, Artículo 30 literal F. Comparendo al transporte. Resolución 010800 de 2003, Artículo 1, Código 513 Infracción al transporte.	Mensual	Garantizar la protección de los estudiantes durante todo el recorrido. El adulto acompañante deberá conocer los mecanismos de seguridad del vehículo y primeros auxilios, adicionalmente debe ocupar la silla en las inmediaciones a la puerta.	Planilla y registro fotográfico
Puesto de control equipo de prevención y seguridad.	Ley 769 de 2002, Artículo 131, Código C-11	Mensual	Supervisar que los vehículos porten el equipo de prevención y seguridad, cabe anotar que sus elementos deben estar en condiciones de operatividad.	Planilla y registro fotográfico
Operativo Cinturón de Seguridad	Ley 769 de 2002, Artículo 131. Código C-06	Mensual	Vigilar y sensibilizar el uso del cinturón, el cual disminuye las lesiones por impacto. Adicionalmente los asientos que no estén protegidos por el respaldo de otro anterior deberán contar con un elemento fijo que les permita sujetarse.	Planilla y registro fotográfico
Operativo Sobre cupo	Ley 769 de 2002, Artículo 131. Código C-15	Mensual	Controlar que los vehículos no sobre pasen la capacidad	Planilla y registro fotográfico

			autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación.	
Puestos de control para vehículos sin Tarjeta de Operación.	Decreto 3366 de 2003, Artículo 30. Resolución 010800 de 2003 código 510.	Mensual	Supervisar las empresas de transporte público terrestre automotor Especial.	Planilla y registro fotográfico
Puesto de Control por Seguro contractual y extracontractual.	Decreto 003366 de 2003, Artículo 48 Numeral 3 y Artículo 14 Numeral F. Resolución 010800 de 2003 código 587.	Mensual	Controlar que los vehículos tengan y porten el seguro contractual y extracontractual.	Planilla y registro fotográfico
Puesto de Control por Documentos	Ley 769 de 2002, Artículo 131. Código B-01 (NO portar la licencia de conducción) Código B-02 (Portar la licencia de conducción vencida) Código C-35 (No haber realizado la Revisión técnico mecánica y de emisión de gases contaminantes) código D-02 (Seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT). código H-02 (Licencia de Tránsito).	Mensual	Controlar que los vehículos tengan y/o porten los documentos Reglamentarios.	Planilla y registro fotográfico

Plan de acción operativo para vehículos de transporte público terrestre automotor de pasajeros:

Es función de la Secretaria Cumplir y hacer cumplir todas las disposiciones del Código Nacional de Tránsito Terrestre y las normas que regulan la prestación del servicio del transporte público, colectivo, individual, pasajeros, mixto y demás servicios que funcionen dentro del municipio.

OPERATIVO	LEY, RESOLUCIÓN Y/O DECRETO	MÍNIMO	OBJETIVO	EVIDENCIAS
Operativo Planilla de Recorrido	Decreto 3366 de 2003, Artículo 16 Resolución 010800 de 2003, Artículo 1, Código 436 Infracción al transporte	Mensual	Controlar que los vehículos tengan y porten la planilla de recorrido.	Planilla y registro fotográfico
Puestos de control Tarjeta de Operación.	Decreto 3366 de 2003, Artículo 12. Resolución 010800 de 2003, Artículo 1. Código 404 Infracciones al transporte	Mensual	Supervisar las empresas de transporte público terrestre automotor colectivo, distrital y municipal de pasajeros o mixto	Planilla y registro fotográfico
Puesto de Control por Documentos	Ley 769 de 2002, Artículo 131. Código B-01 (NO portar la licencia de conducción) Código B-02 (Portar la licencia de conducción vencida) Código C-35 (No haber realizado la revisión técnico mecánica y de emisión de gases contaminantes) código D-02 (Seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT). código H-02 (Licencia de Tránsito).	Mensual	Controlar que los vehículos Tengan y/o porten los documentos Reglamentarios.	Planilla y registro fotográfico
Puesto de control equipo de prevención y seguridad.	Ley 769 de 2002, Artículo 131, Código C-11	Mensual	Supervisar que los vehículos porten el equipo de prevención y seguridad, cabe anotar que sus elementos deben estar en condiciones de operatividad.	Planilla y registro fotográfico

Operativo Sobre cupo.	Ley 769 de 2002, Artículo 131. Código C-15	Mensual	Controlar que los vehículos no sobre pasen la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación.	Planilla y registro fotográfico
Operativo Cinturón de Seguridad	Ley 769 de 2002, Artículo 131. Código C-06	Mensual	Vigilar y sensibilizar el uso del cinturón, el cual disminuye las lesiones por impacto. Adicionalmente los asientos que no estén protegidos por el respaldo de otro anterior deberán contar con un elemento fijo que les permita sujetarse.	Planilla y registro fotográfico
Puesto de Control por Seguro contractual y extracontractual.	Decreto 003366 de 2003, Artículo 48 Numeral 3 y Artículo 14 Numeral F. Resolución 010800 de 2003 código 587.	Mensual	Controlar que los vehículos tengan y porten el seguro contractual y extracontractual.	Planilla y registro fotográfico
Control de puertas abiertas	Ley 769 de 2002, Artículo 81. Código C-10	Mensual	Controlar que los vehículos de transporte de pasajeros Transiten debidamente con las puertas cerradas	Planilla y registro fotográfico

Plan de acción operativo para vehículos de transporte público terrestre de carga

OPERATIVO	LEY, RESOLUCIÓN Y/O DECRETO	MÍNIMO	OBJETIVO	EVIDENCIAS
Puesto de control manifiesto de Carga. (Implica todos los vehículos de carga y transporte de alimentos)	Decreto 3366 de 2003 Artículo 42 literal b. Resolución 010800 de 2003, Artículo 1. Código 572 Sanción a propietarios, tenedores o poseedores de vehículos de trasporte de carga). Decreto 3366 de 2003 Artículo 40 literal C. Resolución 010800 de 2003, Artículo 1. Código 556 (Sanción a empresas).	Mensual	Verificar que los vehículos tengan y porten el manifiesto de carga	Planilla y registro fotográfico
Operativo transporte de materiales	Ley 769 de 2002, Artículo 131. Código C-20.	Mensual	Controlar que los vehículos que trasporten materiales de construcción lleven las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas	Planilla y registro fotográfico
Puesto de control para carga extra dimensionada.	Ley 769 de 2002, Artículo 131. Código C-22	Mensual	Supervisar que las dimensiones de las cargas sean las autorizadas y que cumplan con los requisitos exigidos	Planilla y registro fotográfico
Inspección de Carga asegurada	Ley 769 de 2002, Artículo 131. Código C-21	Mensual	Evitar que se caigan en la vía elementos o cosas que pueda causar un accidente.	Planilla y registro fotográfico
Control de pasajeros	Ley 769 de 2002, Artículo 131. Código C-37	Mensual	Impedir que se trasporte pasajeros en el platón de una camioneta pico o en la plataforma de un vehículo de carga, trátese de furgón o plataforma de estacas	Planilla y registro fotográfico
Puesto de control trasporte de carga	Ley 769 de 2002, Artículo 131. Código D-13	Mensual	Vigilar que los vehículos trasporten con el peso	Planilla y registro fotográfico

			autorizado. (Necesario contar con convenio báscula	
Puesto de Control por Documentos. (Implica todos los vehículos de carga y transporte de alimentos)	Ley 769 de 2002, Artículo 131. Código B-01 (NO portar la licencia de conducción) Código B-02 (Portar la licencia de conducción vencida) Código C-35 (No haber realizado la revisión técnicomecánica y de emisión de gases contaminantes) código D-02 (Seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT). Código H-02 (Licencia de Tránsito).	Mensual	Controlar que los vehículos tengan y/o porten los documentos Reglamentarios	Planilla y registro fotográfico
Puesto de control equipo de prevención y seguridad. (Implica todos los vehículos de carga y transporte de alimentos)	Ley 769 de 2002, Artículo 131. Código C-11	Mensual	Supervisar que los vehículos porten el equipo de prevención y seguridad, cabe anotar que sus elementos deben estar en condiciones de operatividad.	Planilla y registro fotográfico
Puesto de Control por Seguro contractual y extracontractual (Implica todos los vehículos de carga y transporte de alimentos)	Resolución 010800 de 2003 código 587	Mensual	Controlar que los vehículos tengan y porten el seguro contractual y extracontractual	Planilla y registro fotográfico


LOS PATOS

15. PLAN DE DIVULGACIÓN

La estrategia de divulgación es un componente para la socialización del contenido del presente plan, cuyo objetivo general es garantizar que los distintos actores y sectores sociales que convergen en el tema de la movilidad tengan acceso oportuno a la información y conozcan de primera mano los programas, proyectos y acciones tendientes a mejorar la movilidad municipal y lograr impacto positivo en la disminución de tasas de morbi-mortalidad vial.

<table>
<tr><th colspan="2">COMUNICACIÓN INTERNA</th><th colspan="2">COMUNICACIÓN EXTERNA</th></tr>
<tr><td rowspan="3">Aquella que se desarrolla dentro del ámbito interno de una institución</td><td>Despacho del alcalde.</td><td rowspan="3">consiste en direccionar información o tenidos informativos desde una institución en este caso desde la Administración Municipal hacia los destinatarios directos y los potenciales beneficiarios del PLSV</td><td>Publicidad</td></tr>
<tr><td>Comité de Seguridad Vial.</td><td>Internet</td></tr>
<tr><td>Demás entidades del municipio.</td><td>Otros</td></tr>
</table>

Está compuesto por el conjunto de conceptos, objetivos, canales, medios, instituciones públicas, organizaciones no gubernamentales, medios de comunicación y demás actores sociales que intervienen en el proceso de generación, difusión, procesamiento y retroalimentación de información pública, con el fin de alcanzar no sólo los objetivos de la seguridad vial, sino en general la procura de disminución de cifras de accidentalidad vial.

La estrategia de acción busca poner en manos de los receptores de la información, las herramientas necesarias para que puedan participar de manera eficaz en las distintas etapas y actividades que conforman la “el plan municipal de seguridad vial”. Asimismo, la estrategia propone la creación de canales que permitan que esos receptores se conviertan, a su vez, en generadores permanentes de información para realimentar el proceso comunicativo.

Por ende, la comunicación se entenderá como un proceso complejo, permanente, multilateral y recíproco de intercambio de información entre actores institucionales y actores y sectores sociales, que, mediante la generación de confianzas mutuas, la identificación de intereses compartidos y la construcción de un lenguaje común, contribuye a sembrar y a consolidar la incorporación de la promoción y prevención y que redunde en el cambio de mentalidad, toma de conciencia o inteligencia vial.

15.1. Acciones de divulgación:

1. Dar a conocer el Plan Local de Seguridad Vial y garantizar el acceso a la información necesaria para que los distintos actores institucionales y sociales puedan participar de manera activa y eficaz en el mismo y en las distintas decisiones en que se materializa esa gestión y en el cumplimiento de los programas, proyectos y acciones.

2. Contribuir a la construcción de una cultura de prevención y seguridad vial.

3. Utilizar la comunicación como herramienta para contribuir a la mitigación de los distintos factores generadores de inseguridad vial, que permita a los distintos actores viales participar en la reducción de dichas cifras.

Las anteriores acciones se llevarán a cabo a través de: página web, emisora, canal local, redes sociales, charlas de educación vial a conductores infractores, desarrollo de programas de prevención y seguridad vial, en diferentes entidades públicas y privadas, material impreso, etcétera.

15.2. Público Objetivo de la Comunicación Interna

- Alcalde Municipal
- Secretario de Gobierno
- Secretario de Planeación
- Secretario de Salud
- Secretario de Hacienda
- Comandante de la Estación de Policía
- Comandante del Cuerpo de Bomberos Voluntarios
- Delegado por cada una de las empresas del sector público que operan en el municipio.

15.3. Público Objetivos de la Comunicación Externa

De los destinatarios de la comunicación externa hacen parte los sectores de la vida municipal que agrupan la actividad empresarial, comercial, educativa, de usuarios, entre otros, como son los siguientes:

Gremios Locales:

- Gremio de transportadores

Sector educativo regional:

- Colegio o Instituciones Educativas

Sector público de orden Nacional:

- Ministerio de Transporte
- Agencia Nacional de Infraestructura
- Alta Consejería Presidencial para la Convivencia y la Seguridad Ciudadana
- INVIAS

- Superintendencia de Puertos y transporte
- Policía Nacional

15.4. Diagnóstico de necesidades

Metodología de Priorización

El diagnóstico es una de las fases más importantes para el desarrollo de un Plan Local de seguridad Vial, este arroja toda la información que se necesita para determinar bien sean las fortalezas o debilidades que presenta el municipio en temas de seguridad vial. Dentro del diagnóstico se estableció la caracterización del municipio como es:

- Datos geográficos y territoriales
- Datos demográficos
- Datos socioeconómicos
- Limites
- Áreas del municipio
- Población

Con base en esta información, se identifican los problemas y las causas de la seguridad vial. Para elaborar el análisis situacional de la seguridad vial en el Municipio de Isnos, se recolecta, verifica y analiza entre otras, la siguiente información:

- Estadísticas de accidentalidad (Nacional, departamental y municipal)
- Número de fallecidos (Nacional, departamental y municipal)
- Número de lesionados (Nacional, departamental y municipal)

15.5. Problemáticas por Pilar

Se realizó un diagnóstico rápido participativo, en el que se priorizaron las causas del problema de inseguridad vial de la Subregión, teniendo como resultado las siguientes causas por pilar.

1. Insuficiente mantenimiento de infraestructura vial y señales en vías
2. Insuficiente control de la revisión técnico-mecánica de vehículos
3. Debilidad en la oportunidad y calidad del servicio de emergencias
4. Insuficiencia de recursos económicos asignados
5. Falta fundamento y sistematicidad de campañas educativas para todo usuario vial.
6. Poca capacitación a la población para ser primer respondiente
7. Poca seguridad activo-pasiva en motos o automóviles comercializados.

8. Debilidad en vigilancia y control: normas viales, velocidad, cascos, cinturones, etcétera.
9. Debilidad en programas para las víctimas de incidentes viales
10. Insuficiencia en control de la conducción bajo efectos de alcohol y otros psicoactivos.

Dichas causas, fueron tenidas en cuenta para la selección de los programas y acciones contenidas en el presente plan, con preponderancia de los pilares del comportamiento humano e infraestructura.

POSICION	PRINCIPALES CAUSAS PRORIZADAS
1	Falta planificación para hacer gestión de Seguridad Vial - SV
2	Falta de funcionamiento del comité local de SV
3	Ausencia de sistema de información para la SV
4	Insuficiencia de recursos económicos asignados a la SV
5	Falta fundamento y sistematicidad de campañas educativas para todo usuario vial.
6	Debilidad en vigilancia y control de normas viales, velocidad, cascos, cinturones, etcétera.
7	Falta fortalecer los caminos y entornos escolares seguros.
8	Insuficiencia en control de la conducción bajo efectos de alcohol y otros psicoactivos.
9	Poca seguridad activo-pasiva en motos o automóviles comercializados.
10	Insuficiente control de la revisión técnico mecánica de vehículos

15.6. Costos

El rango de valores estimados para cada una de las acciones y de los programas en su conjunto son indicativos y podrán contar con apalancamiento en la capacidad instalada con la que cuenta el municipio en la actualidad; así como la sinergia que pueda lograrse con los proyectos que tenga el municipio en su banco de proyectos orientados a todo lo relacionado con la educación y seguridad vial. Los valores se presentan en rango de costos para tener la referencia de cada una de las acciones y de los programas en su conjunto.

15.7. Periodo de implementación

La propuesta clasifica al corto, mediano y largo plazo de acuerdo con la complejidad de las acciones que lo integran y el número de proyectos y actores que se deben sumar para la ejecución de estos.

15.8. Estructura del plan local de seguridad vial

El plan local de seguridad vial del Municipio de Isnos contiene 3 niveles de jerarquía sobre las cuales se deberán adelantar las acciones de seguimiento, evaluación y control.

Programa

Son apuestas que involucran a muchos actores; no sólo al ente territorial y por ello se considera que, de lograrse ejecutar un programa, su impacto se materializará en el territorio y su comunidad en un plazo prudencial y podrá ser medido. La formulación de un programa da respuesta a los objetivos priorizados en cada componente; también puede entenderse como la solución a los problemas priorizados para resolver en cada componente.

Objetivos

El propósito y pauta de acción para las acciones en cada programa, con el fin de dar cumplimiento al propósito general del plan. Su materialización se da en el cumplimiento de cada una de las acciones planteadas.

Acciones

Permiten la materialización de la capacidad de la entidad municipal para lograr los objetivos y son de injerencia y liderazgo directo de la administración municipal y responden de manera directa a las necesidades y temas por resolver en materia de seguridad vial y permiten ejecutar los compromisos planteados por la administración en el presente plan.

Indicadores de resultado

Los indicadores asociados a programas son los indicadores de resultado (o impacto) que miden el cambio de realidad frente a los objetivos trazados para el plan; permiten medir los efectos a corto y mediano plazo generado por las acciones objetivo de la intervención. Los indicadores de resultado se materializan en las metas de Resultado.

Indicadores de producto

Asociados a las acciones: corresponden a la medición de los bienes y/o servicios asociados a las acciones. Estos indicadores se materializan en las metas de Producto.

15.9. Recomendaciones

- Reducir y controlar la velocidad alrededor de zonas o puntos de población como las escuelas, los hospitales, los centros de transporte, entre otros, en las zonas donde más se presentan incidentes viales disminuye en gran medida las cifras de accidentalidad. Se recomienda colocar reductores de velocidad en los puntos mencionados, pues el propósito de estos reductores es lograr un control sobre la velocidad en estas vías.

- Asegurar que las carreras principales sean seguras para todos y no sólo para los autos, teniendo en cuenta que en las carreras principales se mezclan los flujos entre actores vulnerables y vehículos automotores que generan mayor riesgo para estos usuarios. Para esto es importante que se concentren las actividades de control sobre las vías con mayor accidentalidad: la Carrera 1,2,3,4,5 y 6.

- Realizar un seguimiento de la seguridad vial mediante un fortalecimiento de los sistemas de datos, donde se evidencie un mayor detalle de los puntos de accidentalidad. Se ve necesario generar la ubicación de los puntos exactos de los incidentes viales por coordenadas (latitud y longitud) que facilite el análisis de los mismos para posteriores tomas de decisiones. Además, recomendamos identificar los principales factores de riesgo comportamentales en relación con los incidentes viales causados como, por ejemplo, conducir bajo los efectos del alcohol, no llevar casco, no usar el cinturón de seguridad y el exceso de velocidad con el fin de generar estrategias más asertivas.

- Incrementar el conocimiento y el apoyo del público a través de programas de educación y campañas pedagógicas. Hay una actividad específica que es preciso llevar a cabo, la cual consiste en sensibilizar sobre los factores de riesgo y las medidas de prevención en el ámbito de la seguridad vial a los usuarios de las vías, y poner en marcha campañas de pedagogía social orientadas a cambiar los comportamientos y las actitudes, pues esto no depende únicamente de las acciones institucionales, sino también del apoyo de la comunidad.

- Es vital implementar el seguimiento al Plan Local de Seguridad Vial para evaluar y analizar constantemente la implementación de los programas de seguridad vial para determinar si se están alcanzando los resultados esperados y qué ajustes y mejoras se precisa realizar.

- Crear la Secretaria de Tránsito y Transporte del Municipio mediante el uso de medios Humanos, técnicos y tecnológicos, dedicados a evidenciar y sancionar las contravenciones a las normas del tránsito.

- Generar estrategias pedagógicas y de control que se enfoquen en proteger los usuarios de la vía más vulnerables: los motociclistas.

- Se recomienda Evaluar las actividades del PLSV vigencia 2024 - 2027, con el fin de determinar su cumplimiento.

- Continuar desarrollando las actividades propuestas en el PLSV vigencia 2024 - 2027. Ya que estas se encuentran enmarcadas en los términos legales y no están obsoletas