



**SECRETARÍA DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE DE TURBACO**



ALCALDÍA MUNICIPAL DE TURBACO

SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE TURBACO

PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL

ENERO DE 2023

OFICINA VILLA ESMERALDA
Carretera Troncal de Occidente
Calle 27, N° 26 -335 - Sector Plan Parejo (La Floresta)
- (5) 663 9679
3135454586

OFICINA RODEO
Carretera Troncal de Occidente
kilómetro 1 Vía a Turbaco, Cra 107, N° 31-146 (Estación
Petromil -El Rodeo)
Teléfono: (5) 653 9141
Cel. 310 890 2276

Contenido

1. INTRODUCCIÓN	4
1.1 El Municipio.....	4
1.2 Vías de comunicación terrestre	4
1.3 Economía	5
2. REALIDAD DE LA SEGURIDAD VIAL	6
3. EL SISTEMA SEGURO	7
4. PRINCIPIOS PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL	8
5. FORMULACIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL	9
5.1 Diagnóstico de seguridad vial del Municipio de Turbaco.	12
5.2 Comportamiento de la siniestralidad vial en el Municipio	20
5.2.1 Muertes en siniestros viales entre los años 2017 y 2022.....	21
5.2.2 Muertes entre 2017 y 2022: usuario de motocicleta – Peatón – Usuario de carro – usuario de bicicleta	21
5.2.3 Lesionados en siniestros viales entre los años 2017 y 2022.....	22
5.2.4 Comportamiento de la siniestralidad vial durante el año 2022.....	22
5.2.5 Causas recurrentes de siniestros viales	23
5.2.6 Puntos de riesgo por conflictos de movilidad y que generan riesgo de accidentes simples	23
5.3 Objetivos, alcance y metas del PLSV para el Municipio de Turbaco	24
5.4 Desarrollo de las áreas del PLSV.....	25
5.4.1 Propuestas para velocidades seguras	25
5.4.2 Propuestas para vehículos seguros	27
5.4.3 Propuestas para Infraestructura vial segura.....	29
5.4.4 Comportamiento seguro en los actores viales	31



5.4.5	Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial.....	40
5.4.6	Atención integral a víctimas de siniestros viales	42
5.4.7	Gobernanza	47
5.4.8	Gestión del Conocimiento	51
6.	PLAN DE ACCIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL CON HORIZONTE DE 4 AÑOS.	52
7.	INDICADORES DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL	54
8.	DIVULGACIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL	56

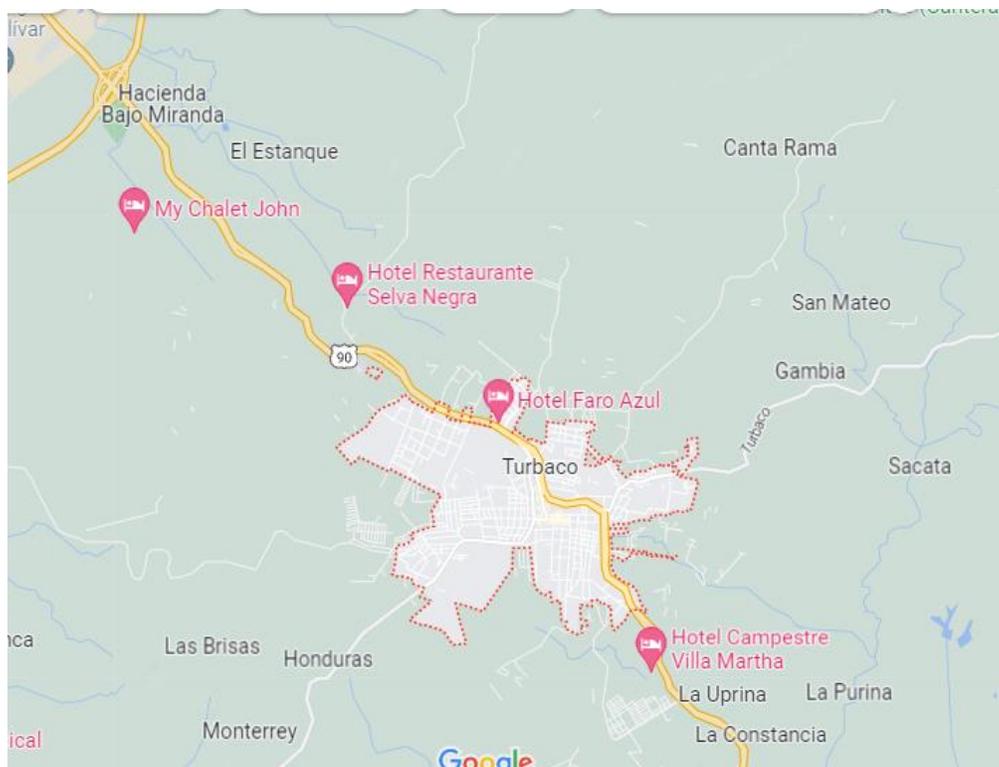
1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Municipio

Turbaco es un municipio de Colombia, situado en el departamento Bolívar, ubicado al sur de Cartagena de Indias. Limita al norte con los municipios de: Santa Rosa y Villanueva (Alipaya y Timiriguaco, sus nombres indígenas); Al este con San Estanislao de Kostka, Arenal; Al Sur con Arjona y Turbana y al Occidente con Turbana y Cartagena; Siguiendo con esta última el curso del arroyo de ahoga sapos, canalizado para la construcción de la Urbanización 11 de noviembre.

Turbaco está ubicado en las coordenadas 10°19'55"N 75°24'51"O. Tiene una extensión de 176 km². Tiene una población de 73.179 habitantes, con una densidad de 621 Hab/m².

El municipio tiene los corregimientos de Cañaveral, Chiquito y la vereda Aguas Prietas, integran la división política-administrativa del Municipio de Turbaco.



Ubicación geográfica del municipio. Fuente Google Maps.

1.2 Vías de comunicación terrestre

El municipio cuenta en la actualidad con dos sistemas, uno de carácter urbano-rural y otro interurbano, este último permite la comunicación directa con la ciudad

de Cartagena, cuya cercanía, permite al municipio de Turbaco utilizar la infraestructura de la Terminal de Transporte, el Aeropuerto Internacional de Crespo y el sistema portuario del distrito de Cartagena. De hecho es una fortaleza geográfica que permite al municipio comunicarse y movilizarse con la región, el resto del país y el mundo.

En materia de transporte, se cuenta con un total de 73 buses intermunicipales con una capacidad de 60 pasajeros aproximadamente, los usuarios acceden al servicio a través de tres rutas (Turbaco-Paraíso, Turbaco-San Pedro, Turbaco-Centro). El primer bus parte hacia la ciudad de Cartagena a las 4:30 a.m. con intervalos de 3 minutos hasta las 10:00 a.m., luego el intervalo aumenta debido a que entre las 10:00 a.m. y las 12:00 m. baja la demanda, entre las 12:00 y las 2:00 p.m. el intervalo vuelve hacer de 3 minutos y a partir de las 2:00 p.m. en adelante los intervalos aumentan alcanzando hasta 15 minutos de un bus con respecto al otro. El último bus que parte del municipio hacia la ciudad de Cartagena es a las 9:00 p.m. y el último que parte desde la ciudad hasta el municipio es a las 11:00 p.m., en su mayoría los buses efectúan 4 recorridos por día. El 95% de los buses están en óptimas condiciones para la prestación del servicio.

En el municipio de Turbaco solo se utiliza tipo de transporte terrestre, específicamente el sistema masivo o transporte de pasajeros y el de carga.

La infraestructura vial del municipio está conformada por un sistema vial municipal y un sistema vial urbano. En el sistema vial municipal encontramos una vía troncal nacional que no cumplen las especificaciones, también cuenta con vías troncales de segundo orden sin las especificaciones correctas. A su vez se cuenta con una carretera departamental de primer orden que en su totalidad no cumple con las especificaciones, este sistema vial municipal posee una serie de carreteras de segundo orden o caminos vecinales que en su mayoría no reúnen las características adecuadas.

Estas redes viales en sus intersecciones conforman una serie de cruces, que facilitan el acceso a las zonas productoras, se estiman alrededor de 25 a 30 cruces, aun cuando el tráfico vehicular es esporádico (dada la estructura de las vías).

Este sistema vial cuenta con 8 puentes, de los cuales tres se encuentran en la vía que del casco urbano se comunica con el centro poblado de cañaverál. Dos puentes en el ramal casco urbano - volcanes, un puente el eje vial casco urbano - aguas prietas y dos puentes en el eje vial casco urbano - Arjona.

1.3 Economía

El municipio de Turbaco cuenta con 2043 hectáreas dedicadas a la agricultura de: Plátano, Cítricos, Mango, Guayaba, Níspero, Mamey, Zapato, Maíz, Frijoles, Yuca, Millo, Ñame, Berenjena y Caña Panelera.

Por otro lado, la ganadería es un fuerte del Municipio. El turismo es otra forma de actividad económica y se ve reflejado en su gastronomía y artesanías. Es una tierra con muchas riquezas hídricas y volcánicas. Por ello cuenta con los sectores de industria, comercio y servicios.

2. REALIDAD DE LA SEGURIDAD VIAL

Cada año a nivel mundial mueren cerca de 1,5 millones de personas y más de 50 millones resultan heridas en siniestros viales. En agosto de 2020, la Asamblea General de la ONU adoptó la resolución 74/299 "Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo", proclamando el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030, con el ambicioso objetivo de prevenir al menos el 50% de las muertes y lesiones en el tránsito para 2039.

Entre los objetivos buscados en esta década y que fue una iniciativa de la Sexta Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, que se realizó del 17 al 23 de mayo del 2021, tuvo como lema "Calles para la vida" y apela a un llamado a poner límites de velocidad como norma para salvar vidas.

Solo en Colombia, cada año mueren más de 8.200 personas en siniestros viales y al menos unas 37.300 mil personas quedan leve o gravemente lesionadas.

Los siniestros viales cobran la vida de la franja de población con mayor potencial de trabajo como son las personas cuya edad oscila entre 15 y 35 años son las que más mueren en siniestros viales y esta es la primera causa de muerte en niños de entre 5 y 14 años. En Colombia los siniestros causan pérdidas económicas por el orden de los 1.600 millones de dólares al año, los siniestros laborales corresponden al 4% del PIB y los siniestros viales está cerca del 40% de este rubro.

En el municipio de Turbaco, según cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial entre los años, 2017 a 2022 han fallecido 71 personas. En las cifras de siniestros viales el protagonismo en muertes lo tienen los usuarios de motocicleta con 38 muertes (54%), seguido de los peatones con 21 casos (21%).

En Colombia, con el Decreto 1430 de julio 29 de 2022, se adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022 – 2031, el cual busca establecer las áreas de acción y objetivos del PNSV. Las áreas de acción del PNSV son:

- Velocidades seguras
- Vehículos seguros
- Infraestructura vial segura
- Comportamiento seguro en los actores viales
- Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial
- Atención integral a víctimas de siniestros viales
- Gobernanza
- Gestión del Conocimiento

Por esto, el Plan Local de Seguridad Vial del Municipio de Turbaco se armoniza con lo establecido en el PNSV 2022 – 2031.

En ese sentido, el Plan es la herramienta de gestión de la seguridad vial como política pública nacional, pero esta política debe aterrizar en cada territorio departamento o municipal para el cumplimiento de objetivos y metas. En el caso del municipio de Turbaco, la política pública de seguridad vial se debe gestionar a través del Plan Local de Seguridad Vial (PLSV), el cual tendría una vigencia de al menos 4 años, entre 2023 y 2026.

En el PLSV se definen los proyectos y acciones a ejecutarse para salvaguardar la seguridad de los usuarios de las vías en el municipio. La seguridad vial aporta a la movilidad, pues una movilidad segura es sinónimo de calidad de vida. La implementación del plan local de seguridad vial contempla las estrategias a desarrollarse para contribuir a la disminución de los siniestros viales, así como los muertos y lesionados por esta causa.

3. EL SISTEMA SEGURO

El sistema seguro para el trabajo en seguridad vial en Colombia se adopta mediante el PNSV 2022 – 2031. Con este enfoque la premisa principal adoptada es que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial, Para lograr que se cumpla esta premisa se deben planear e implementar planes, programas y proyectos que tendrán en consideración lo siguiente:

- El ser humano comete errores que pueden originar siniestros viales o incrementar su severidad; sin embargo, la vida y la integridad humana constituyen un precio inadmisibles por dichos errores
- El ser humano tiene una capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un siniestro vial. Este precepto, junto con el anterior, soportan la necesidad de planear e implementar sistemas indulgentes con el ser humano



- La seguridad vial es una responsabilidad compartida entre el sector público, privado, academia, y actores viales en general. Es determinante involucrar a todos los corresponsables a partir de la priorización de la seguridad vial en la planeación e implementación de los diferentes elementos de un sistema seguro, así como la apropiación del autocuidado y conciencia social del derecho que tenemos todos al disfrute seguro de la vía.
- La gestión de la seguridad vial debe ser proactiva.
- La actuación integral y sistémica en diversas áreas aumenta la protección de los actores viales

La adopción del sistema seguro persigue reflejar y fortalecer el reconocimiento del valor de la vida y la importancia de su protección para el desarrollo personal, familiar y de la sociedad.

El objetivo del PNSV 2022 – 2031, que se articula con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, ratificado a través de la Declaración de Estocolmo y establecido en el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial,

Proteger juntos la vida e integridad de los actores viales ante los riesgos derivados de la siniestralidad vial.

Y donde Colombia trabajará para conseguir siguiente meta:

Reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales por lo menos en un 50 % para el 2032

4. PRINCIPIOS PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

El plan de acción para el Decenio 2022 - 2031 se formuló a partir de principios cuya finalidad es optimizar la gestión de la seguridad vial teniendo en cuenta los retos que plantea la adopción del enfoque Sistema Seguro y maximizar sus beneficios.

Los principios para la gestión de la seguridad vial son:

- **Coordinación:** comunicación oportuna y suficiente entre las entidades con responsabilidades en la seguridad vial para identificar necesidades de cooperación, tomar decisiones y fortalecer capacidades.
- **Cooperación:** apoyo recíproco entre las entidades, instancias, colectivos y personas que comparten la responsabilidad y el interés en la lucha contra la siniestralidad.
- **Eficiencia:** procura de la mejor utilización de los recursos humanos, físicos y financieros sin afectar el cumplimiento de los objetivos y metas planteadas en procura de maximizar los beneficios obtenidos.



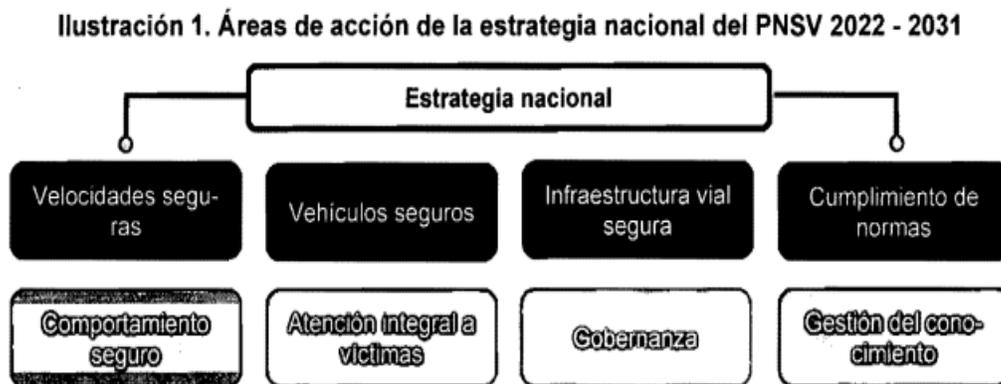
- **Evidencia:** toma de decisiones basada en los avances investigativos, experiencia y buenas prácticas internacionales y nacionales, cuya efectividad ha sido soportada en datos.
- **Participación social y aprendizaje mutuo:** definición e implementación de mecanismos para permitir la intervención e incidencia del sector privado y de la sociedad en el diseño y ejecución de las políticas, programas y proyectos de seguridad vial. La gestión de la seguridad vial involucrará una interacción directa con la ciudadanía, academia, empresas, entre otros, con el fin de comprender las problemáticas desde los distintos roles y generar aprendizajes basados en las experiencias, hábitos, buenas prácticas y saberes de los involucrados.
- **Seguimiento y evaluación orientada a resultados:** definición de planes de acción que identifiquen, entre otras acciones, el alcance de las actividades, los responsables de su ejecución y los plazos para ello, junto con herramientas y mecanismos que faciliten el seguimiento a los avances y al cumplimiento. Adicionalmente, este principio contempla la incorporación de actividades de evaluación que permita identificar los logros, fortalezas, debilidades y retos y con esto, fundamentar la toma de decisiones y acciones de los diferentes involucrados frente a la continuidad de programas y proyectos.
- **Suficiencia, oportunidad y divulgación de datos e información:** toma de decisiones basada en datos e información de calidad que caractericen la siniestralidad vial en el país y en los territorios. Así mismo, este principio considera la disponibilidad y oferta de datos abiertos, así como la divulgación de conocimiento y resultados obtenidos.
- **Universalidad:** las estrategias de seguridad vial estarán dirigidas a la protección de la vida e integridad de todos los residentes de Colombia sin ningún tipo de exclusiones por condiciones físicas o socioeconómicas. A su vez, este principio reconoce la necesidad de priorizar la ejecución de las políticas de seguridad vial en atención a las necesidades más apremiantes, la protección de los actores más vulnerables, la compasión por lo menos favorecidos y la disponibilidad de recursos.
- **Visión de largo plazo:** planeación de programas y proyectos sostenibles en el tiempo, en consideración de los impactos que estos pueden tener a futuro y estableciendo instrumentos para dar la continuidad requerida sin limitar la posibilidad de optimización de las estrategias.

5. FORMULACIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL

Para la formulación del PLSV basado en el sistema seguro, es importante definir y ejecutar acciones eficaces y de largo alcance que se enfoquen en la protección de la vida de los usuarios de las vías y en la prevención de los siniestros viales atacando las diferentes causas.

El PLSV se formula de acuerdo con el PNSV 2022 – 2031, el cual contiene 8 áreas de acción las cuales se constituyen mediante el análisis y gestión de los factores que contribuyen a la conformación de escenarios de riesgo para que se materialice un siniestro vial.

Estas 8 áreas de acción se muestran en la figura siguiente:



Fuente: ANSV, 2021.

Áreas de acción de la estrategia nacional del PNSV 2022 – 2031

A cada área del PNSV 2022 – 2031 se le asigna un objetivo, que se muestra a continuación:

A. Velocidades seguras

- Objetivo: Fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías del país.

B. Vehículos seguros

- Objetivo: Aumentar las condiciones de seguridad vial de los vehículos que se encuentran en operación

C. Infraestructura vial segura

a. Objetivos:

- Proteger la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial.
- Mitigar el riesgo en puntos, tramos y sectores críticos de siniestralidad.



- Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en dispositivos y señalización para la infraestructura segura.

D. Comportamiento seguro en los actores viales

- Objetivo: Incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales.

E. Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial

- Objetivo: Consolidar el cumplimiento de las normas de tránsito que propenden por la seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la en materia de vida

F. Atención integral a víctimas de siniestros viales

- a. Objetivo:
- Fortalecer la atención integral y rehabilitación a víctimas de siniestros viales (siniestros viales).
 - Mejorar la calidad de la atención inicial a las personas lesionadas en un accidente de tránsito (siniestro vial).
 - Fortalecer el acceso para la atención hospitalaria y la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de siniestros viales (siniestros viales).
 - Fortalecer el acompañamiento psicológico, social y jurídico que se les brinda a las víctimas de siniestros viales (siniestros viales).

G. Gobernanza

- a. Objetivo:
- Fortalecer las políticas públicas territoriales para la protección de la vida de los actores viales.
 - Articular el sector público con los actores privados, sociales y académicos en la implementación de la política de seguridad vial.

H. Gestión del Conocimiento

Objetivo: Fortalecer la gestión del conocimiento acerca del fenómeno de la siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de la política pública en seguridad vial.

Dentro de la formulación del PLSV del municipio de Turbaco se tienen dos componentes.

- Diagnóstico o panorama de la seguridad vial del municipio
- Formulación del PLSV teniendo en cuenta las 8 áreas de trabajo y en cada área se tendrán las acciones, los programas y estrategias para lograr el objetivo de reducción de cifras de siniestros viales.

5.1 Diagnóstico de seguridad vial del Municipio de Turbaco.

Con la finalidad de conocer el estado la situación de los aspectos relevantes de la seguridad vial en el municipio se llevaron a cabo varias actividades, tales como:

- Recopilación de información secundaria:
 - Estadísticas de siniestralidad vial de los años 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 y 2022 hasta donde se tienen datos según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
 - Revisión de documentos que establezcan el estado de acciones ejecutadas por el municipio para la prevención de los siniestros viales.
 - Recorridos para verificar estado de la señalización vial vertical y la demarcación horizontal
 - Evidencia fotográfica sobre infracciones o comportamientos de los usuarios que amenazan la seguridad vial
 - Entrevista con funcionarios de la administración municipal

Con la información recopilada en las diferentes actividades se puede establecer una situación de la seguridad vial en el municipio a diciembre de 2021.

- **Velocidades seguras:** El municipio de Turbaco no tiene serios problemas con la gestión de la velocidad en su área urbana. Aunque la infraestructura vial del municipio tiene condiciones geométricas que permitan el desarrollo de velocidades mayores a 50 Km/h.

En el caso de los tramos de las Rutas 90 y 90B que atraviesan el municipio, las velocidades podrían ser mayores a 40 Km/h, llegando a velocidades de 50 a 80 Km/h, especialmente en la Ruta 90B

En el municipio existen tramos y puntos críticos donde se desarrollan velocidades mayores a 50 Km/h en zona urbana son:

- Ruta 90: desde la entrada a Bonanza hasta Calle 11 en sentido Sur - Norte
- Ruta 90: desde el hospital Local de Turbaco hasta Intersección con Ruta 90B
- Ruta 90B (Variante Mamonal) desde Tenaris hasta Glorieta con la vía de La Cordialidad.
- Ruta 90: a la entrada de Bonanza.
- Ruta 90B ingreso a urbanizaciones Bosques de la Ceiba y Huella de Juan Pablo II

Existen dos puntos de control a la velocidad mediante el uso de SAST, los cuales se encuentran operativos. La ubicación de estos dispositivos es:

- Avenida Pedro de Heredia. Ruta 90 con Carrera 121. El Rodeo

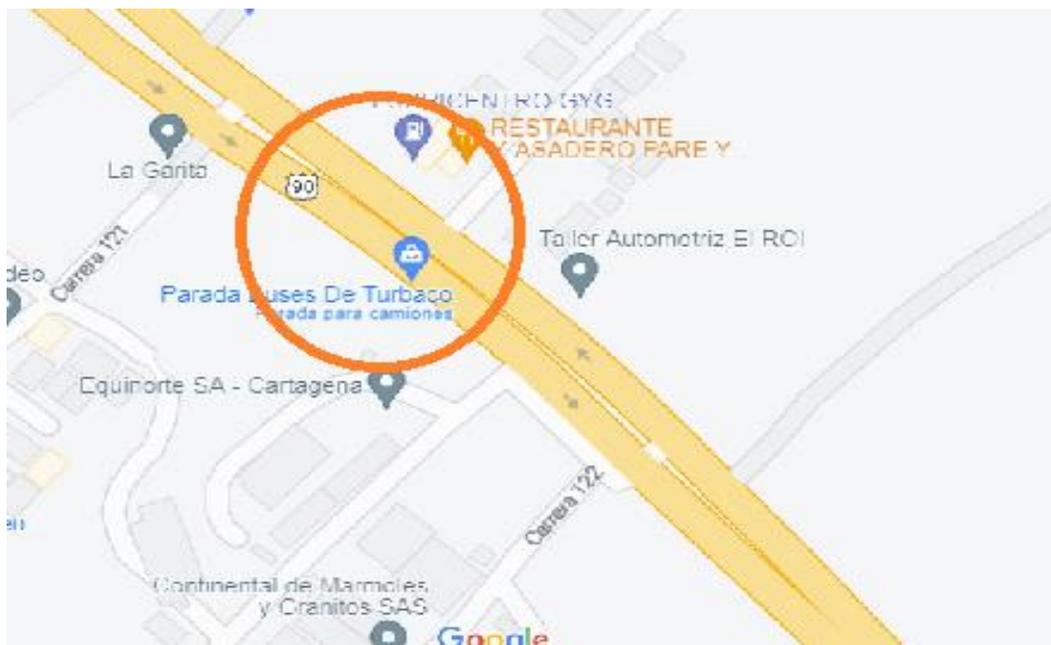


Imagen 3. Ubicación de SAST

- Ruta 90 con carrera 21 (PR 93+000)

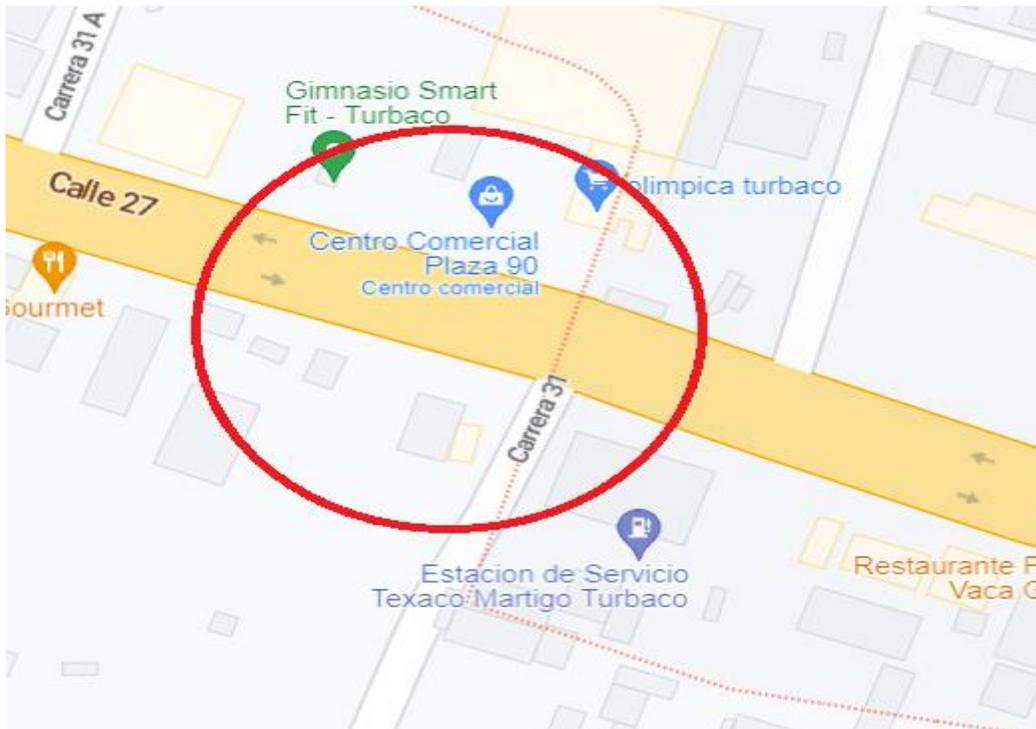


Imagen 4. Ubicación de SAST

- **Vehículos seguros:** En el área de vehículos seguros, un organismo de tránsito puede aportar en el seguimiento y control para que los ciudadanos cumplan con la reglamentación en materia de vehículos. Esta reglamentación se resume en:
 - Que los vehículos tengan la revisión técnico-mecánica vigente.
 - Que los vehículos cumplan con los elementos de seguridad y no se modifiquen, como, por ejemplo: que a las motocicletas se les quiten los espejos, que las motocicletas le funcionen todas las luces, entre otros. El organismo de tránsito tiene capacidad para ejercer esta labor.

En el municipio se realizan actividades de prevención con empresas dentro del marco de la revisión del plan estratégico de seguridad vial, donde se identifican aspectos como: mantenimientos, inspecciones preoperacionales, revisión del estado del vehículo, emisión de gases, entre otros.

- **Infraestructura vial segura:** En materia de infraestructura vial se evidencian debilidades en los siguientes aspectos:

Hay falencias en materia de señalización vial lo cual se manifiesta en:

- Ausencia de señalización preventiva y reglamentaria:
 - Zona escolar
 - Zona peatonal



- Señales que establezcan la velocidad máxima, y se debe actualizar la velocidad máxima de 60 Km/h a 50 Km/h de acuerdo con la Ley 2251 de julio 14 de 2022.
 - Señales de asignación de sentidos viales.
 - Existe ausencia de señales de PARE en vías de menor jerarquía que forman intersección con vías principales.
 - Hay ausencia de señalización institucional de carácter informativo.
 - Hay ausencia de señalización de prohibición de giros
 - No se tienen elementos de tráfico calmado en algunas zonas escolares y en zonas importantes donde existe concentración de peatones y otros usuarios.
 - Hay vías donde se estacionan vehículos a ambos lados quitando capacidad a la sección de la vía, afectando la movilidad.
 - Hay invasión de aceras y carriles por ventas ambulantes.
 - Alguna señalización vertical está oculta entre árboles
 - Alguna señalización vertical está en mal estado o no cumple lo establecido en el Manual de Señalización 2015.
- **Comportamiento seguro en los actores viales y Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial**
 - El organismo de tránsito cuenta con un cuerpo operativo de control.
 - Desde el año 2022 se realizan controles operativos a la conducción en estado de embriaguez alcohólica en las vías del municipio.
 - Se tiene una planta de personal para atender procesos administrativos, sustanciación jurídica de los procesos contravencionales, campañas de tipo pedagógico.
 - Se tienen apoyos tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito
 - En el municipio hay irrespeto generalizado de las normas de tránsito, lo cual se enfatiza más en los usuarios de motocicleta.
 - En el municipio el vehículo predominante es una motocicleta, pero hay mucha informalidad en el cumplimiento de la normatividad como: uso del casco, respeto a los espacios y regulaciones para la circulación.

Para evidenciar algunas conductas de los motociclistas se realizaron observaciones de comportamiento:

Esta actividad se desarrolló los días de diciembre de 2022 en tres horarios:

- 7:00 A.M. a 9 A.M.
- 4:00 P.M a 6:00 P.M

Estas observaciones se realizaron en los siguientes puntos de la red vial:

- Intersección de la carrera 15 Avenida Pastrana – Vía 90 Ruta Caribe
- Calle 17 con Carrera 9
- Calle 17 con Carrera 14
- Carrera 27 con Ruta 90 Ruta Caribe

Los resultados son los siguientes:

- **Intersección de la carrera 15 Avenida Pastrana – Vía 90 Ruta Caribe**

Conducta observada	Indicador	Aforo en el punto
Uso del casco	3 de cada 10 motociclistas observados no llevan casco	420
Niños a bordo de una motocicleta	1 de cada 10 motocicletas observadas llevan niños a bordo	420
Motocicletas con más de dos ocupantes	2 de cada 10 motocicletas observadas llevaban más de dos ocupantes	420

- **Calle 17 con Carrera 9**

Conducta observada	Indicador	Aforo en el punto
Uso del casco	4 de cada 10 motociclistas observados no llevan casco	680
Niños a bordo de una motocicleta	2 de cada 10 motocicletas observadas llevan niños a bordo	680
Motocicletas con más de dos ocupantes	3 de cada 10 motocicletas observadas llevaban más de dos ocupantes	680

- **Calle 17 con Carrera 14**

Conducta observada	Indicador	Aforo en el punto
Uso del casco	3 de cada 10 motociclistas observados no llevan casco	485

Niños a bordo de una motocicleta	1 de cada 10 motocicletas observadas llevan niños a bordo	485
Motocicletas con más de dos ocupantes	2 de cada 10 motocicletas observadas llevaban más de dos ocupantes	485

- Carrera 27 con Ruta 90 Ruta Caribe

Conducta observada	Indicador	Aforo en el punto
Uso del casco	4 de cada 10 motociclistas observados no llevan casco	597
Niños a bordo de una motocicleta	1 de cada 10 motocicletas observadas llevan niños a bordo	597
Motocicletas con más de dos ocupantes	3 de cada 10 motocicletas observadas llevaban más de dos ocupantes	597

En las siguientes imágenes se deja registro de las infracciones más recurrentes en el municipio:



Imagen 1. Usuario de motocicleta sin casco y llevando menor de edad a bordo



Imagen 2. Usuario de motocicleta sin casco y violando restricción de circulación de motocicletas

- **Atención integral a víctimas de siniestros viales**

Esta línea de acción busca garantizar que haya una atención oportuna a las personas inmersas en siniestros viales en las zonas rural y urbana del municipio.

El municipio de Turbaco cuenta con el ESE hospital Local de Turbaco, el cual cuenta con la capacidad instalada:

Ítem	Descripción
Ambulancias	3 de Traslado Asistencial Básico (TAB)
Profesionales – médicos	3 médicos en urgencias y 1 médico para triage
Remisión de heridos	La mayoría de los heridos de gravedad se remiten a a Clínicas de Cartagena
Ayudas diagnósticas	No hay ayudas diagnósticas
Carro de paro o equipos de reanimación	No
Antecedentes de emergencias con accidentados de tránsito	Normalmente se atienden 2 personas diariamente por accidente en motocicleta y los fines de semana se atienden 4 o 5 accidentes

Se pudo evidenciar, además que:

- En la Secretaría de Municipal de Tránsito y Transporte se tiene un protocolo de atención a víctimas de siniestros de tránsito. Este protocolo se ha socializado con diferentes sectoriales para su aplicación antes, durante y después del siniestro vial.
 - No existen diagnósticos, documentos técnicos, directrices, estrategias, planes o proyectos de atención integral a víctimas en la entidad territorial.
 - No existe un procedimiento o protocolo en el Departamento/Municipio para la articulación de las entidades (organismos de socorro, policía, servicios de salud, Centro Regulador de Urgencias, Emergencias y Desastres -CRUE, Número Único de Seguridad y Emergencias -NUSE, ¿entre otros) que brindan atención a las víctimas de siniestros viales a nivel local.
 - No opera el Número Único de Emergencias – NUSE, en su territorio integrado al componente de salud o por el contrario utiliza otros medios para la notificación y activación de la emergencia.
 - La capacidad (técnica, operativa, talento humano, recursos especializados, entre otros) de las entidades que brindan la respuesta a los siniestros viales, tales como, organismos de socorro, autoridades de tránsito y policía y servicios de salud no es adecuada para la atención de siniestros viales.
- **Gobernanza**

El municipio de Turbaco posee estrategias para la prevención de siniestros viales. El municipio desde el año 2018 cuenta con un PLSV y se ha trabajado en la implementación de acciones descritas en el PLSV, además de otro tipo de políticas que mejoren los temas de movilidad en el municipio y que hayan sido acogidas por el municipio.

En general desde el PLSV del año 2018, el organismo de tránsito ha mejorado su capacidad para la gestión de la movilidad y la seguridad vial, destinando recursos para mejorar la capacidad técnica, operativa, administrativa que permita la formulación y el sostenimiento de políticas públicas para mejorar la movilidad y la seguridad vial.

Acerca de esta área se tiene:

- Existen diagnósticos, documentos técnicos, directrices, estrategias, planes o proyectos de relacionados con la seguridad vial realizados en la entidad territorial o empleados para alguna gestión de la entidad territorial
- Existen normas, expedidas por la entidad territorial que traten o regulen temas relacionados con la seguridad vial y cuál es el estado de su implementación o cumplimiento.



- La seguridad vial está incluida directa o indirectamente en alguna línea estratégica, programa, o proyecto del plan territorial de desarrollo
- Existen recursos dentro del presupuesto que directa o indirectamente atiendan alguna de las áreas actuariales del sistema seguro, Por ejemplo, temas referidos a cultura ciudadana, infraestructura vial, señalización, campañas de seguridad vial, fortalecimiento del control en seguridad vial, proyectos o acciones referidos a la atención a víctimas, entre otros. Existe un grupo de pedagogía conformado por 13 personas.
- Se están realizando procesos participativos o de organización referentes a temas de la seguridad vial, el transporte o la movilidad en la región y otros actores viales.
- Se han desarrollado proyectos en el territorio sobre seguridad vial, que involucren diversos actores.
- No existen instancias y mecanismos de participación vigentes en el territorio.
- La entidad territorial cuenta con recursos humanos, físicos, financieros y tecnológicos para promover acciones de gobernanza en el territorio.
- Se ha fortalecido la institucionalidad presente en el territorio, con personal capacitado para estrategias pedagógicas en el área operativa con competencias en materia de seguridad vial.
- Existen programas, proyectos, políticas y acciones en materia de seguridad vial.
- El tema de seguridad vial se encuentra incorporado en instrumentos de planificación territorial (plan de desarrollo, plan de ordenamiento territorial, planes de salud, planes de educación, etc.)
- Existe una adecuada coordinación interinstitucional en el territorio con respecto a la seguridad vial.

- **Gestión del Conocimiento**

El municipio tiene acciones que sostienen la política pública para la prevención de los siniestros viales, pero no se gestionan los saberes necesarios para implementar programas y estrategias que lleven a la prevención de los siniestros en las vías. Los encargados del área de pedagogía se han formado para adquirir competencias relacionadas con la movilidad segura, esto incluye al equipo de pedagogía y a los 50 auxiliares de tránsito.

5.2 Comportamiento de la siniestralidad vial en el Municipio

La siniestralidad del municipio de Turbaco entre los años 2016 y 2021 de acuerdo con los registros del Observatorio de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se desarrolla a continuación:

5.2.1 Muertes en siniestros viales entre los años 2017 y 2022

Entre los años de 2017 y 2022 en el municipio se presentaron 57 muertes. Los años más críticos fue el 2021 y 2022.

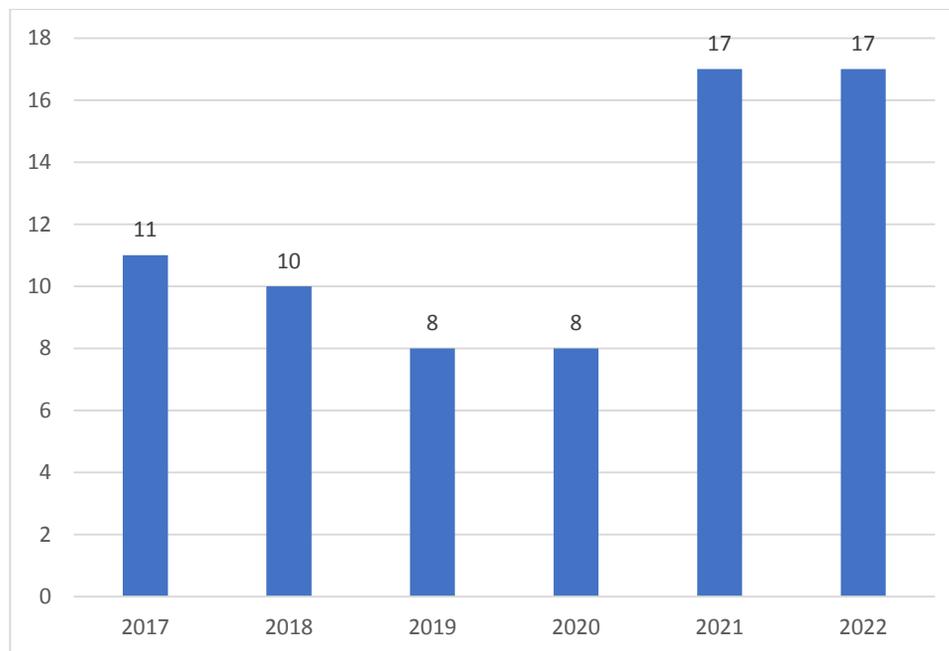


Imagen 3. Comportamiento de las cifras de muertes entre los años 2017 y 2022 – Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

2021 y 2022 son los años con mayor incremento en muertes por siniestros viales con 17 víctimas en cada año. Solo en estos dos años se duplicaron las cifras muertes.

5.2.2 Muertes entre 2017 y 2022: usuario de motocicleta – Peatón – Usuario de carro – usuario de bicicleta

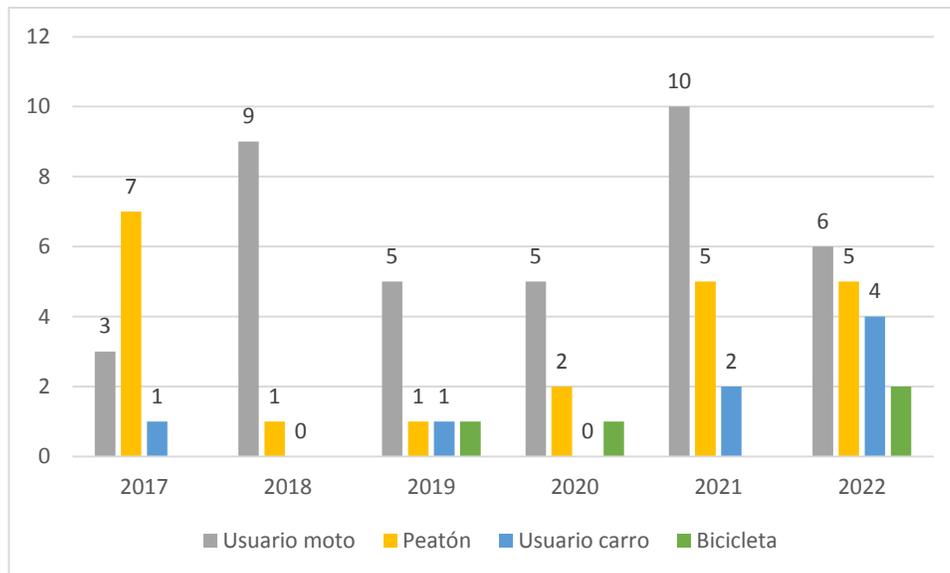


Imagen 4. Comportamiento de las cifras de muertes entre los años 2017 y 2022: usuarios de motocicleta – Peatón – Usuario de carro y usuario de bicicleta – Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

En el municipio está seriamente comprometida la seguridad en las vías de los usuarios de motocicleta, lo cual es consistente con información de observaciones de comportamiento llevadas a cabo, y la alta participación de las motocicletas en los accidentes.

Se han realizado campañas pedagógicas con motociclistas donde se hace entrega de cascos y se gestionan las licencias de conducción a algunos de ellos.

5.2.3 Lesionados en siniestros viales entre los años 2017 y 2022

No se tienen registros de lesionados en siniestros viales en el municipio. No se han reportado en la página del Observatorio, ni tampoco se tienen registros en el municipio.

5.2.4 Comportamiento de la siniestralidad vial durante el año 2022.

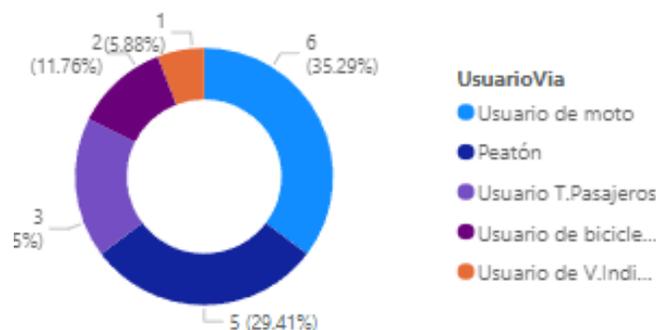


Imagen 5. Comportamiento de la siniestralidad durante el año 2022 – Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad (ONSV)

En el municipio de Turbaco durante el año 2022 con fecha a 31 de diciembre, según cifras del ONSV se registraron 17 muertos por siniestros viales. El usuario con mayor participación en las cifras es el usuario de una motocicleta con el 35,9%, seguido de los peatones con el 29,41% y los usuarios de transporte público con 17,65%.

5.2.5 Causas recurrentes de siniestros viales

Según los datos del Observatorio de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) los usuarios de motocicleta tienen mayor participación en la siniestralidad vial en el municipio de Turbaco

El uso del casco es una de las conductas generalizadas en los motociclistas de acuerdo con observaciones de comportamiento realizadas en algunos puntos del municipio.

De acuerdo con el Observatorio de Seguridad Vial de la ANSV las causas recurrentes de los siniestros viales son:

- Falta de pericia en el manejo de motocicletas
- No respetar la prelación en una intersección vial
- Estado de embriaguez
- Maniobras peligrosas

5.2.6 Puntos de riesgo por conflictos de movilidad y que generan riesgo de accidentes simples

En el municipio de Turbaco, se tienen intersecciones viales donde recurrentemente se presentan conflictos en movilidad y terminan en choque simples o a veces con heridos leves.

Según la observación de comportamientos y ubicación de puntos de conflicto en materia de movilidad que pueden generar accidentes, es preciso prestar atención a los siguientes puntos:

- Tramo de la Ruta 90 a su paso por el municipio
- Intersección Ruta 90 con Carrera 15 – Avenida Pastrana
- Intersección Ruta 90 con Carreras 9 y 10
- Intersección de la Ruta 90B con ingreso a urbanizaciones Villa Grande Indias, Bosque de La Ceiba, Huellas de Juan Pablo II, Ciudadela 11 de noviembre

5.3 Objetivos, alcance y metas del PLSV para el Municipio de Turbaco

- **Objetivo General**

Formular el Plan Local de Seguridad Vial para el municipio de Turbaco de acuerdo con las 8 áreas del Plan Nacional de Seguridad Vial para contribuir con la reducción de siniestros viales en el municipio y a mejorar las conductas de usuarios de las vías.

- **Objetivos específicos**

- a. Elaborar un diagnóstico de la situación de seguridad vial en el municipio, de acuerdo con las 8 áreas del PNSV 2022 – 2031.
- b. Identificar las principales causas de siniestralidad vial.
- c. Establecer los usuarios con mayor nivel de participación en la siniestralidad, Identificar los comportamientos inseguros y proponer estrategias para la intervención de estas conductas.
- d. Establecer acciones en la institucionalidad que redunden en las mejoras en la seguridad vial.
- e. Establecer estrategia pedagógica y de control para incentivar comportamientos seguros.
- f. Realizar propuestas en materia de infraestructura vial que garantice la seguridad de los usuarios y establecer criterios técnicos en seguridad vial a tenerse en cuenta para la proyección, diseño y ejecución de obras de infraestructura vial.
- g. Establecer estándares y controles en el parque automotor para generar garantizar la seguridad en la operación de los vehículos.
- h. Establecer políticas de atención oportuna de las víctimas de siniestros viales.
- i. Establecer un proceso de planeación estratégica para el trabajo en seguridad vial donde se establezcan metas, indicadores, programas y demás acciones para lograr la reducción de las cifras de siniestralidad vial en el municipio.

- **Alcance**

Este plan tiene un horizonte de 4 años, 2023 a 2027, y define las estrategias que se deben implementar para garantizar la seguridad en las vías urbanas y rurales del municipio de Turbaco y para dar cumplimiento a las 8 áreas del Plan Nacional de Seguridad Vial.

- **Meta prevista para la reducción de siniestralidad vial en el municipio de Turbaco**

El municipio de Turbaco se propone una reducción global anual del 25% mediante la implementación del Plan Local de Seguridad Vial. Por actor vial se busca la reducción de cifras así:

- Usuarios de motocicleta: 25%
- Peatones: 25%

5.4 Desarrollo de las áreas del PLSV

5.4.1 Propuestas para velocidades seguras

Existe una relación directa entre la velocidad y la letalidad del siniestro vial, la magnitud de los daños sufridos por los ocupantes de un vehículo en el siniestro. Las implicaciones de la velocidad en los siniestros viales no deben ser utilizada como un aspecto negativo en su mismo, pues, en Colombia se camina hacia red vial con mayores prestaciones técnicas desde el diseño geométrico de las vías y la operación del sistema vial, que es a lo que se denomina vías de última generación para permitir velocidades más altas, especialmente en carreteras. Pero para garantizar que la velocidad en carreteras no se convierta en un detonante para la letalidad de los siniestros viales es imprescindible que se aplique el criterio de vía perdonadora.

Sin embargo, en los entornos urbanos la velocidad si se convierte en una dificultad para la prevención de siniestros viales, por tal razón a través de la Ley 2251 de 2022, mediante el Artículo 12, modifica los Artículos 106 y 107 del Código Nacional de Tránsito y fija los límites de velocidad urbana en 50 Km/h.

Según esta modificación de la norma, es urgente que se realice un inventario de la señalización vertical de velocidad en el municipio y donde esté reglamentada la velocidad máxima de 60 km/h esta sea reemplazada por señales de 50 Km/h.

En el municipio ya existen dos puntos instalados con sistemas SAST, que ayudan a ejercer control a la velocidad. Pero existen puntos críticos por amenaza a usuarios en la Ruta 90B en las vías de acceso a las urbanizaciones Huellas de Juan pablo II, 11 de noviembre, Bosque de La Ceiba, Villa Grande Indias I y II. En La Ruta 90 a la altura de Bonanza. En todos estos puntos, mediante la medición de velocidad son vehículo flotante (dentro del tráfico a velocidad de los usuarios) se observaron velocidades mayores a 50 Km/h y muy cercanas a 80 Km/h.

En estos puntos se recomienda el uso de radares móviles o la instalación de SAST para el control a la velocidad y que se instalen con los criterios establecidos en la **Resolución 20203040011245 de 20 de agosto de 2020**. “Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”, en

la cual se establecen los requisitos que deben los organismos de tránsito para contar con la autorización de instalación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito – SAST (Sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito).

Para la instalación de SAST se deben tener en cuenta algunos criterios:

- **Siniestralidad:** Criterio relacionado con los sucesos que producen un daño material o humano, estando involucrado un vehículo en una vía pública y/o privada abiertas al público.
- **Prevención:** Criterio que evidencie los hallazgos y la evaluación del riesgo en la zona de influencia del SAST en materia de siniestralidad vial.
- **Infracciones:** Estadísticas de infracciones detectadas por la Autoridad de Tránsito en la zona de influencia del SAST.

Corresponde a la autoridad municipal de tránsito de Turbaco elaborar los estudios técnicos para la instalación de estos sistemas en al menos los siguientes puntos de la vía Nacional – Ruta 90

- Vía Nacional – Ruta 90B en el tramo que de ingreso a Villas de Indias I y II, 11 de noviembre, Bosques de La Ceiba
- Vía Nacional – Ruta 90 en la entrada a Bonanza.

El trabajo para la gestión de velocidades seguras debe estar acompañado de acciones preventivas para generar conciencia del riesgo asociado al exceso de velocidad, pues la velocidad está presente como causa base en todos los siniestros viales, precisamente por esta razón se modificaron los límites de velocidad en entornos urbanos pasando de 60 Km/h a 50 Km/h.

Otra medida para gestionar el riesgo asociado a la velocidad es la señalización de zonas de tráfico calmado o zonas 30 (zonas de 30 Km/h) lo cual se debe ejecutar en:

- E.S.E Hospital de Turbaco
- Instituciones educativas:
- En todo el marco del parque principal del municipio
- En la zona comercial

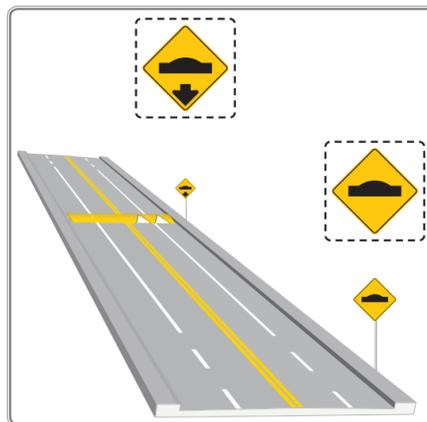


Imagen 6. Esquema de ubicación de resaltos en intersecciones de vías de dos sentidos de circulación

Las estrategias pedagógicas pueden trabajarse así:

- Intervenciones en la vía al principal actor que participa en los siniestros viales como lo son las motocicletas
- Campañas en medios de comunicación
- Usando las redes sociales
- Trabajo pedagógico en entidades, instituciones educativas, comunidad en general

Las acciones concretas para la gestión de la velocidad que se recomiendan en el PLSV son:

Acciones concretas frente a la implementación del PLSV en el organismo de tránsito en materia de velocidades seguras

- Implementar estrategias pedagógicas para crear conciencia sobre el riesgo asociado al exceso de velocidad
- Intervenir zonas de alta concentración de usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) con medidas tráfico calmado o zonas 30 (Km/h)
- Instalar SAST en los puntos donde se cumplan los criterios establecidos en la **Resolución 20203040011245 de 20 de agosto de 2020**. Ruta 90B en la entrada las urbanizaciones 11 de noviembre, Villas de Indias I y II, Bosques de La Ceiba. Ruta 90 en la entrada a Bonanza.

5.4.2 Propuestas para vehículos seguros

En lo referente a vehículos seguros el organismo de tránsito como tal tiene poca injerencia en las características o especificaciones técnicas de los mismos, pero si hay labores que puede desarrollar el organismo de tránsito.

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



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

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

- *Revisión técnico mecánica establecida por ley en Colombia.*
- *Uso del casco para los motociclistas:* en este caso se deberá ejercer control sobre los usuarios de las motocicletas para que se regularice el uso de este en las vías del municipio. Se debe verificar además la idoneidad y calidad de los cascos que se venden en el municipio mediante la revisión a la luz de la normatividad que establece el tipo de casco que deben usar los motociclistas.
- *Cumplimiento de la normatividad para el transporte escolar.* Se debe verificar que el transporte escolar se preste por empresas habilitadas y que brinden lo requerido en la normatividad Decreto 1079 de 2015 del Ministerio de Transporte como son:
 - *Cinturones de seguridad para todos los asientos*
 - *Ventanas para las salidas de emergencia*
 - *Alarmas de reversa para los vehículos*
 - *Control a la velocidad con GPS o dispositivo que informe de la velocidad a los usuarios.*
 - *Condiciones técnico-mecánicas óptimas.*

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

En el municipio de Turbaco existen vehículos tipo motocarro, usados para el transporte público del municipio. El uso de este vehículo ofrece una solución para el transporte público en el municipio, pero la operación se da en forma no regulada. Frente al uso de estos vehículos, se recomienda:

- Realizar un censo para conocer cuántos motocarros prestan servicio en el municipio



- Una vez realizado el censo, establecer la legalidad del uso de estos equipos para el transporte público.
- Restringir zonas de circulación, especialmente donde hay fuerte interacción con vehículos de carga o vehículos de mayor tamaño, como en la vía Nacional Ruta 90.
- Realizar actividades pedagógicas de capacitación en seguridad vial con los conductores de estos vehículos.

Las acciones propuestas para este pilar son:

Acciones concretas frente a la implementación del PLSV en el organismo de tránsito en materia de vehículos seguros

- Realizar el control operativo a la revisión técnico-mecánica
- Fortalece las competencias del personal que ejerce control sobre las condiciones técnico-mecánicas de los vehículos
- Fortalecer el seguimiento a las condiciones ambientales de los vehículos, en compañía de la autoridad ambiental del departamento.
- Realizar un censo de motocarros para conocer el número de vehículos de este tipo que operan en el municipio.
- Regular zonas de circulación, especialmente donde hay fuerte interacción con vehículos de carga o vehículos de mayor tamaño, como en la vía Nacional Ruta 90 que atraviesa el municipio y en la doble calzada. Implementar algún distintivo como placa o autorización para operar en el municipio.

5.4.3 Propuestas para Infraestructura vial segura

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

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

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

- Elementos para la planeación diseño y construcción de infraestructura vial segura.
- Las auditorías de seguridad vial como una práctica obligatoria para nuevos proyectos de infraestructura vial que se realicen en el municipio.



- La seguridad vial como requisito en los proyectos viales.
- Diagnóstico y priorización de las acciones correctivas sobre la infraestructura en operación.
- Infraestructura segura para peatones y personas con movilidad reducida
- Movilidad para los ciclistas
- Adaptación de la infraestructura para controlar la velocidad vehicular.
- Ampliación y recuperación del sistema de señalización vial de la ciudad.
- Implementación de sistemas de semaforización.
- Programas para el mantenimiento, conservación y seguimiento a la red vial.
- Fortalecer la responsabilidad en seguridad vial de las Secretarías que tienen a cargo la planificación y construcción de vías.
- Exigencia de planes de manejo de tránsito para proyectos que afecten la movilidad.

El municipio de Turbaco tiene en general debilidades porque la red vial no tiene una estructura uniforme. En la red vial urbana se evidenciaron las siguientes debilidades:

- Alguna señalización vial vertical está en mal estado
- Existen intersecciones viales sin señal de PARE
- No está instalada la señalización vertical que fija la velocidad máxima permitida
- Existen vías donde la no está instalada la señalización vertical que establece los sentidos viales
- Algunas zonas escolares no están señalizadas con la velocidad máxima de 30 Km/ y no se han instalado los elementos para obligar a los conductores de vehículos a circular a esa velocidad.
- La velocidad máxima reglamentaria no se ha modificado de 60 a 50 Km/h de acuerdo con las Ley 2251 de julio 14 de 2022
- Las zonas de concentración de peatones no tienen la velocidad regulada a 30 Km/h y no se han instalado los elementos para obligar a los conductores de vehículos a circular a esa velocidad.

Para la intervención en infraestructura segura se propone:

- Realizar un inventario de la señalización vial vertical y ejecutar un proyecto de actualización de la señalización vial vertical, donde se tengan en cuenta los siguientes aspectos:
 - Instalar las señales de PARE en las intersecciones de acuerdo con la prelación de la vía.
 - Instalar la señalización de velocidad máxima asignada a la vía.
 - Instalar la señalización de sentidos viales



- Señalizar las zonas escolares con velocidad máxima de 30 Km/ e instalar elementos para obligar a los conductores de vehículos a circular a esa velocidad.
- Señalizar las zonas de concentración de peatones con velocidad a 30 Km/h e instalar elementos para obligar a los conductores de vehículos a circular a esa velocidad.
- Actualizar la señalización de velocidad máxima reglamentaria de 60 Km/h a 50 Km/h.

Para mejorar las condiciones de infraestructura vial que generen condicione seguras para los usuarios se proponen las siguientes medidas.

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

- Realizar un inventario de la señalización vial y elaborar una propuesta de actualización de la señalización vial a partir de las necesidades detectadas en el inventario.
- Implementar zonas de tráfico calmado en zonas escolares y zonas de concentración de peatones o donde se deba reducir la velocidad a 30 Km/h. frente a todas las instituciones educativas y zonas de concentración de peatones
- Recuperar espacio público para la movilidad peatonal
- Actualizar la señalización de velocidad máxima reglamentaria de 60 Km/h a 50 Km/h..

5.4.4 Comportamiento seguro en los actores viales

Las acciones propuestas para la intervención del comportamiento humano son:

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

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

1. Estrategias pedagógicas para la formación y la educación
 - a. Para conductores, pasajeros y peatones

- b. Estrategias a nivel de instituciones educativas de los diferentes grados de escolaridad, incluye alianzas con universidades o institutos técnicos.
2. Control a los infractores del código nacional de tránsito
 - a. Aumento de la percepción de control en el municipio
 - b. Apoyo con ayudas tecnológicas para el control
 - c. Cobro efectivo de las infracciones de tránsito.
 3. Información, campañas y demás acciones en comunicaciones
 - a. Entregar información a los usuarios sobre el estado de las vías
 - b. Entregar al usuario recomendaciones sobre los buenos hábitos en el uso de las vías.
 - c. Masificación de los mensajes en medios de comunicación
 - d. Uso de redes sociales para llevar mensajes a los usuarios viales.
 4. Responsabilidad social empresarial/laboral
 - a. A través de estrategias institucionales y de buenas prácticas para usuarios propios y para zonas de influencia de las empresas.
 - b. Seguimiento a la formulación e implementación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV).

➤ **Estrategias pedagógicas para la formación y la educación.**

- **Formación para actores viales**

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

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

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

- Conductores de vehículos livianos: Mediante campañas en vía o concertadas con grupos de interés, en las cuales se deben abordar los siguientes temas:
 - Manejo defensivo
 - Actualización en temas normativos y señalización vial

- Conductores de motocicletas: Mediante campañas en vía o concertadas con grupos de interés, en las cuales se deben abordar los siguientes temas:
 - Manejo defensivo
 - Técnicas de conducción de motocicletas- actividad práctica
 - Actualización en temas normativos y señalización vial
- Ciclistas: Mediante campañas en vía o concertada con grupos de interés, en las cuales se deben abordar los siguientes temas:
 - Manejo defensivo
 - Técnicas de conducción de bicicletas- actividad práctica
 - Actualización en temas normativos y señalización vial
 - Primeros auxilios para atender siniestros viales

Estas actividades deben tener las siguientes características:

- Ser programadas a través de cronogramas de trabajo
- Generar evidencia de estas: listados de asistencia con firmas, fotografías, videos, muestra de las ayudas didácticas o materiales usados, registros en medios de comunicación.
- Tener metas de asistentes o cobertura
- Ser impartida por profesional o técnicos con estudios y experiencia en seguridad vial o salud y seguridad en el trabajo.
- También puede ser impartida por instructores de conducción debidamente licenciados por el Ministerio de Transportes y la categoría de la licencia dependerá del tipo de usuario o conductor al cual se le impartirá la capacitación.
- Se deben generar informes de gestión de las actividades
- Se deben generar indicadores para realizar seguimiento al resultado de las actividades.
- Se deben colocar metas de la cobertura de estas actividades, donde se incluya la población beneficiaria de las estrategias.
- Se debe medir la efectividad de las campañas mediante el comportamiento de las cifras de siniestros viales.

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

- Los espacios para el peatón
- Los derechos y deberes del peatón
- Los deberes y derechos de los acompañantes en los vehículos

- Las sanciones de peatones y acompañantes en los vehículos
- El cuidado en el rol de peatón
- El cuidado en el rol de pasajero o acompañante

Estas actividades deben tener las siguientes características:

- Ser programas a través de cronogramas de trabajo
- Se deben definir los mensajes y la manera de transmitirlos
- Los objetivos deben enfocarse de acuerdo con el comportamiento de la siniestralidad, sus causas, los actores con mayor participación en los siniestros.
- Generar evidencia de estas: listados de asistencia con firmas, fotografías, videos, muestra de las ayudas didácticas o materiales usados, registros en medios de comunicación.
- Tener metas de asistentes o cobertura
- Ser impartida por profesional o técnicos con estudios y experiencia en seguridad vial o salud y seguridad en el trabajo.
- Se deben generar informes de gestión de las actividades
- Se deben generar indicadores para realizar seguimiento al resultado de las actividades.
- Se deben colocar metas de la cobertura de estas actividades, donde se incluya la población beneficiaria de las estrategias.
- Se debe medir la efectividad de las campañas mediante el comportamiento de las cifras de siniestros viales en períodos comparables.

En el municipio de Turbaco, los actores viales con mayor nivel de vulnerabilidad son los usuarios los motociclistas, por lo tanto, estos son los actores a los cuales se le debe dedicar esfuerzos para el logro de la reducción del riesgo de tránsito o la materialización del accidente.

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

- **Intervención en entornos escolares**

Las zonas escolares seguras son el espacio cercano a las instituciones educativas. Este espacio tiene un componente exterior y otro exterior.

El componente exterior tiene que ver con el manejo de los componentes que amenazan la seguridad de la comunidad educativa. Las amenazas pueden estar marcadas por:

- Deficiencias en la señalización vial y elementos que obliguen a los conductores a bajar las velocidades
- Ausencia de espacios apropiados para los peatones
- Falta de regulación y/o autoridad para garantizar la movilidad segura de la comunidad educativa

Otro componente de la movilidad exterior tiene que ver con los modos de transporte usados por la comunidad educativa para llegar a la institución. Estos modos pueden ser:

- A pie
- En bicicleta
- En motocicleta
- En vehículo particular
- En Taxi
- En vehículo de transporte escolar
- En vehículo de servicio público urbano colectivo

En el entorno interno, la zona escolar puede brindar soluciones para recorridos internos de vehículos que ingresan: sentidos viales, lugares de subida y bajada de personas, estacionamientos, velocidades máximas al interior, gestión de conflictos entre vehículo/vehículo, entre vehículo/peatón, entre vehículo motorizado/bicicleta, entre bicicleta/peatón.

Para garantizar que la movilidad escolar sea segura interna y externamente se proponen las siguientes acciones desde el PLSV

Acciones concretas frente a la implementación del PLSV en el organismo de tránsito para entornos escolares seguros

- Realizar un inventario de instituciones educativas y verificar las condiciones de señalización vial vertical y de tráfico calmado en las vías de la zona de influencia usadas por la comunidad educativa
- Apoyar a las instituciones educativas en la formulación de los planes de entornos escolares seguros

• Educación vial para población escolar

Las estrategias para llevarse a cabo en instituciones educativas del municipio se realizarán por medio de la introducción de temas relacionados con la seguridad vial por parte de los docentes.

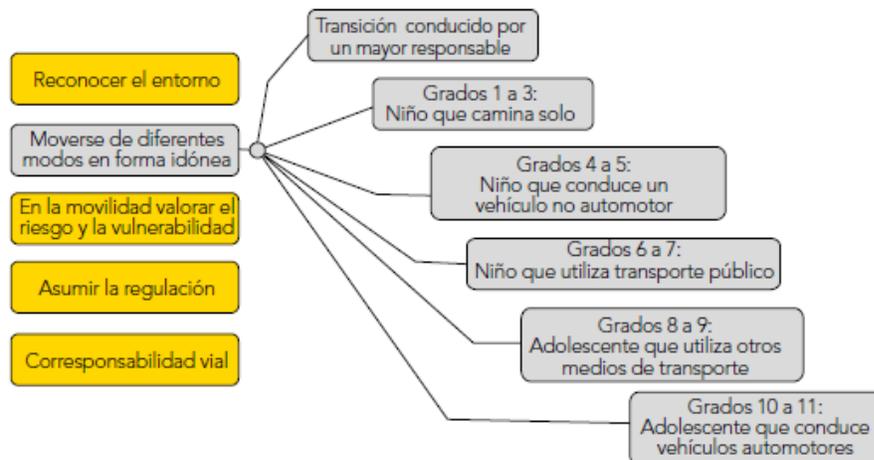
No es necesaria la creación de una cátedra de seguridad vial, se puede trabajar transversalmente en las materias de cada grado. Las estrategias para la cobertura de la población escolar deben basarse en el instructivo del Ministerio de

Educación Nacional “**Saber Moverse**”. Los docentes podrán impartir formación a los estudiantes acerca de temas relevantes de la seguridad vial, tales como.

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

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

Gráfico 3. Etapas de aprendizaje y capacidades desarrolladas



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

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

- La comprensión de unas normas y reglas para asumir la regulación de manera racional y responsable mientras se transita por el espacio público.
- Conocer la señalización y actuar en consecuencia con ella.

- Reconocer el funcionamiento básico y las implicaciones del uso de cualquier medio de transporte, motorizado o no, del cual esté haciendo uso, para lograr una conducción segura.
- Establecer que todo derecho como usuario del espacio público lleva implícito un deber que requiere asumirse de manera consciente dentro del marco del desarrollo moral del sujeto.

Para el diseño de estas estrategias educativas a nivel escolar se recomienda seguir lo establecido en la **cartilla saber moverse** del Ministerio de Educación.

- En Transición se pone de presente que los niños no deben transitar solos por el espacio público, puesto que además de estar prohibido por la ley, ellos son especialmente vulnerables al riesgo en la movilidad, como consecuencia de que su desarrollo cognitivo y motor aún se encuentra en un nivel básico y se puede traducir en respuestas más tardías por las características en la percepción del tiempo y el espacio en estas edades.
- En los grados de primero a tercero, las competencias a fomentar son las adecuadas para una niña y un niño que van adquiriendo la capacidad de moverse autónomamente, por lo cual, los desempeños definidos para este grupo de edad tratan de formar capacidades que les permitan ubicarse y referenciar el entorno desde su propia posición o desde sus sitios cotidianos. Debe aprovecharse también que los niños y niñas de estas edades propenden a obedecer sin mayor criterio la aceptación de la norma porque es una obligación, situación que se puede aprovechar para un mayor acatamiento de las normas y señales de regulación del tránsito. Desarrollar habilidades para conducir una bicicleta, tiene especial interés en los grados cuarto y quinto, por cuanto incrementa la capacidad de reconocer los riesgos en el tránsito. Con base en ello se pueden formar factores de protección ante la vulnerabilidad que representan los riesgos para quien está aprendiendo a conducir. En esta etapa se aprovecha la respuesta moral que niños desarrollan con referencia a los grupos con los cuales se pueden identificar, propiciando desde esa identidad una mayor reflexión sobre la responsabilidad que tienen sobre la seguridad de otros.
- Los grados sexto y séptimo inician la etapa en la cual se deben promover los requerimientos que exige utilizar medios de transporte de carácter público. Se hace énfasis en dos aspectos que marcan el desarrollo moral de la niña y el niño, el primero la necesidad de una sociedad a la cual se debe integrar y segundo, una sociedad de la cual también se debe aprender a defender. Estos aspectos les permiten entrar en la lógica del comportamiento social y de las normas socialmente aceptadas, propiciando, claro está, asumir posiciones críticas ante ellas.
- En los grados octavo y noveno proponemos el desarrollo de saberes para la comprensión de entornos no urbanos y la forma como en ellos la movilidad es mediatizada. En estos grados se atienden requerimientos relacionados



con la formación de capacidades que permitan utilizar otras formas de movilidad típicas de las regiones que componen nuestra geografía.

- El proceso educativo no se centra solamente en el desarrollo de la capacidad para moverse de forma idónea, sino que también pretende desarrollar la capacidad de cuestionar el valor absoluto otorgado a los derechos individuales, en tanto ellos se contraponen al derecho social a la seguridad de todos y al disfrute del espacio por parte de los otros. Además, en esta etapa del desarrollo moral, se introducen conceptos como el derecho a la inclusión de las personas que utilizan modos de transporte no motorizados y reconocer las dificultades que implica el tránsito para las personas que tienen movilidad reducida. Finalmente, en los grados de la educación media se prepara a unas personas para que conozca los principios físicos de la conducción de un automotor, se emplea un tiempo importante en el entendimiento y aplicación de conceptos como biocinética, las leyes del movimiento o las conductas en el tráfico.
- Aspectos sobre los cuales se desarrollan desempeños que favorecen la conducción segura y cooperadora. La corresponsabilidad tiene en estos grados su máxima expresión, compromete a los estudiantes en la búsqueda de soluciones a problemas de movilidad de los sectores en los cuales estudia o habita, en la promoción de comportamientos seguros dirigidos a la comunidad educativa y a sus compañeros de cursos inferiores.

Una estrategia efectiva para familiarizar a los alumnos con la buena conducta en las vías y los elementos básicos de la regulación y la normatividad de tránsito es la patrulla escolar, de esta manera los estudiantes que participan en ella, además de aportar orden a la movilidad del entorno de su institución educativa, pueden cumplir con el servicio social obligatorio para alumnos de 10 y 11 grados de secundaria.

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

- Implementación de la cátedra de seguridad vial con el enfoque de la cartilla del MEN “saber moverse”, elaboración de materiales didácticos de apoyo.
- Diseñar estrategias puntuales en seguridad vial teniendo en cuenta datos estadísticos y de observación de comportamientos de los usuarios de motocicleta
- Buscar fuentes de financiación nacional para implementación de estrategias pedagógicas
- Realizar alianzas con entidades de carácter público o privado.
- Formación de docentes para trabajar la seguridad vial en los entornos escolares de acuerdo con los lineamientos de la cartilla “Saber Moverse” del Ministerio de Educación Nacional.
- Diseñar ayudas didácticas para el trabajo de educación en tránsito en el

aula, teniendo en cuenta los grados escolares y bajo los lineamientos de la cartilla “Saber Moverse” del Ministerio de Educación Nacional.

➤ **Información, campañas y demás acciones en comunicaciones**

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

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

Para el desarrollo de estas actividades se usarán:

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

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

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

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

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

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

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

Acciones concretas frente a la implementación del PLSV en el organismo de

tránsito en materia de Información, campañas y demás acciones en comunicaciones

- Diseño de campañas para usuarios de las vías: Conductores de carros y motocicletas, peatones, ciclistas y según el comportamiento de las estadísticas, las causas de los siniestros y la investigación de comportamiento de los usuarios viales.
- Diseño de mensajes para las diferentes piezas publicitarias dirigidas a los usuarios viales.
- Ejecución de las actividades de campo alusivas a las campañas
- Creación de cuentas en las redes sociales y posicionamiento de mensajes en torno a la seguridad vial y el buen comportamiento en las vías.

➤ **Responsabilidad social empresarial/laboral**

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

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

También dentro de esta estrategia el municipio, a través del Organismo de Tránsito, debe realizar seguimiento al diseño e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial a las empresas que por Ley 1503 de 2011 y Resolución 40595 de julio 12 de 2022 les corresponde.

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

- Realizar alianzas con empresa ubicadas en las zonas de influencias y trabajar en forma conjunta estrategias en seguridad vial
- Realizar seguimiento a la implementación del plan estratégico de seguridad vial en las empresas de transporte que tienen domicilio en el municipio. Para dar cumplimiento a la Resolución 40595 de julio 12 de 2022.

5.4.5 Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial

En el municipio de Turbaco existe un cuerpo de control operativo, ayudas SAST para la detección de infracciones de tránsito. El actor que más infringe la norma es el usuario de motocicleta. Esta situación se evidencia en las observaciones de comportamiento aplicada a estos usuarios. Y el comportamiento frente al respeto

de la normatividad se refleja en las cifras de siniestros viales en el municipio, donde la motocicleta es protagonista con más del 40% de participación. En el municipio se deben tomar medidas de tipo pedagógico y de control para garantizar que los usuarios, especialmente los que más peso tienen en las cifras de siniestros, cumplan las normas que afectan la seguridad vial.

Las normas que amenazan seriamente la seguridad vial están contenidas en el Código Nacional de Tránsito y demás leyes, Decretos y Resoluciones que modifican o regulan la movilidad segura en Colombia. Los aspectos principales que afectan la seguridad son:

- No Uso del casco
- Uso de la motocicleta como vehículo de servicio público
- Transporte de menores de edad en las motocicletas
- Transporte de carga o elementos que dificulten la maniobrabilidad de las motocicletas
- Conducir sin licencia de conducción, lo que implica que estas personas no aprendieron a conducir en un centro de enseñanza automovilística y por tanto, se tienen vacíos en temas teóricos y prácticos que permiten operar un vehículo en forma segura.
- Conducción en estado de embriaguez alcohólica
- Conducción a exceso de velocidad
- No respetar la movilidad peatonal
- Conducir un vehículo mientras se utiliza el teléfono móvil
- No respetar la señalización de PARE y/o el semáforo

Para el garantizar el cumplimiento de las normas de tránsito, se trabajan dos frentes:

- Trabajo en pedagogía con los actores viales
- Ejercicio de control a los infractores de las normas de tránsito

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

Las estrategias de control deben tener dos características principales:

- Tener continuidad
- Ser creíble

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

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

Para fortalecer la capacidad de control operativo se recomienda:

Acciones concretas frente a la implementación del PLSV en el organismo de tránsito en materia de control operativo.
<ul style="list-style-type: none"> • Fortalecer el cuerpo de control operativo
<ul style="list-style-type: none"> • Fortalecer el programa de control a conductores en estado de embriaguez alcohólica.
<ul style="list-style-type: none"> • Garantizar la logística para el trabajo del cuerpo de control operativo
<ul style="list-style-type: none"> • Garantizar la dotación de grúas y patios para realizar las inmovilizaciones
<ul style="list-style-type: none"> • Realizar un censo de motociclistas y motocarros en el municipio y levantar información socioeconómica de conductores de estos vehículos para diseñar estrategias de intervención al uso generalizado de la motocicleta y motocarros como vehículos de transporte público
<ul style="list-style-type: none"> • Establecer regulaciones en la movilidad que mejoren la seguridad vial en motociclistas y motocarros y su alta interacción en el municipio

5.4.6 Atención integral a víctimas de siniestros viales

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

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

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

Es importante que las administraciones municipales empiecen a darle importancia a la siniestralidad vial, pues, en muchos municipios, existe alto riesgo vial por las condiciones en que deban moverse los habitantes, la falta de control a los usuarios, la falta de conocimiento de los riesgos asociados a la movilidad, los escasos recursos para atender las emergencias por hechos de tránsito en los centros de salud.

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

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

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

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

Según el PNSV se tienen los siguientes lineamientos:

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

El pilar se fundamenta en tres grandes componentes específicos:

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

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

Desde la Secretaría de Salud Municipal se debe dar a conocer a gerentes, administrativos y personal de atención de clínicas y hospitales el artículo 195 del Decreto Nacional 663 de 1993 – Estatuto Orgánico Financiero: “ATENCIÓN DE LAS VÍCTIMAS. 1. Obligatoriedad. Los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud están obligados a prestar la atención médica, quirúrgica, farmacéutica u hospitalaria por daños corporales causados a las personas en siniestros viales.



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

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

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

Artículo 195.- Atención de las Víctimas.

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

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

Texto anterior:

El Ministerio de Salud, a través de la Junta de Tarifas para el Sector Salud, fijará las tarifas y establecerá las normas y procedimientos para el reconocimiento y pago de los servicios de atención médica, quirúrgica, farmacéutica u hospitalaria



que se presten a las personas por daños corporales causados en siniestros viales, por parte de las entidades aseguradoras a los establecimientos referidos.

2. Sanciones institucionales para los establecimientos hospitalarios y clínicos y entidades de seguridad y previsión social.

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

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

3. Sanciones personales.

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

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

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

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

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



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

Un aspecto importante a tenerse en cuenta es la Resolución 1220 del 8 de abril de 2010 expedida por el Ministerio de la Protección Social, mediante la cual se “establecen las condiciones y requisitos para la organización, operación y funcionamiento de los Centros Reguladores de Urgencias, Emergencias y desastres CRUE”, tenemos que según lo dispuesto en el artículo 54 de la Ley 715 de 2001, el servicio de salud a nivel territorial debe prestarse a través de la integración de las redes articuladas de las unidades prestadoras de servicios de salud.

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

Un proyecto importante para la implementación del PLSV del municipio de Turbaco en la línea de acción de Atención y rehabilitación de las víctimas de los siniestros viales es fortalecer las competencias del personal de entidades que atienden emergencias con vehículos, así:

Formación Técnica en rescate vehicular al personal que realiza dicha función.

Taller 1 Marco Teórico Rescate Vehicular.

Taller 2: Afianzamiento en Rescate a víctimas en accidente Vehicular.

Formación de Profundización y actualización al personal que realiza la atención inicial, el soporte, el traslado de víctimas por siniestros viales hasta a institución hospitalaria.

Taller 3. Atención Prehospitalaria siniestros viales.

Taller 4. Afianzamiento Atención Prehospitalaria siniestros viales.

Acciones concretas frente a la implementación del PLSV en el organismo de tránsito en materia de atención y rehabilitación a las víctimas de los siniestros viales

<ul style="list-style-type: none"> • Oferta de talleres para personal que maneja emergencias con siniestros viales en el municipio.
<ul style="list-style-type: none"> • Establecer un programa de apoyo psicológico a las víctimas de siniestros viales o sus familias mediante contratación de profesionales por órdenes de servicio o con funcionarios de la Alcaldía mediante la Secretaría Municipal de Salud.
<ul style="list-style-type: none"> • Realizar un diagnóstico de la capacidad instalada en el municipio versus la requerida para atender emergencias con siniestros viales y donde se planteen las alternativas de solución y el plan de inversiones para dar cierre a posibles debilidades.
<ul style="list-style-type: none"> • Articular la atención de emergencias con el CRUE y/o el SEM del departamento de Bolívar

5.4.7 Gobernanza

El municipio de Turbaco cuenta con Plan Local de Seguridad Vial, con un Plan de Movilidad y con un Plan Vial. Estos son instrumentos de planeación municipal que regulan las actividades relacionadas con la movilidad así:

El plan vial hace referencia a la infraestructura vial en su parte física: pavimentos, anchos, espesores, aceras, materiales a usarse en la construcción, drenajes, instalación de servicios públicos que bajo tierra, entre otros.

El plan de movilidad ayuda a organizar la forma como operan o se mueven los usuarios en la red vial o los servicios de transporte en las vías. Se proyectan regulaciones sobre necesidades del municipio en materia de infraestructura vial para todos los usuarios, se cruza información con el POT para establecer, según las tendencias de crecimiento, las necesidades de movilidad a futuro.

Y el Plan Local de Seguridad Vial, que es este documento, proyecta las acciones para garantizar las acciones que protejan los usuarios de las vías, es decir que la movilidad sobre el sistema vial sea seguro.

Desde el PLSV se proyectan las acciones en áreas específicas que aportan a la movilidad segura como:

- Velocidades seguras
- Comportamiento seguro
- Vehículos seguros
- Infraestructura segura
- Cumplimiento de las normas de seguridad vial.

Con estas 5 áreas se busca lograr una movilidad segura que proteja la vida, desde el enfoque del sistema seguro.

Para garantizar que el PLSV se convierta en una herramienta efectiva la gestión de la seguridad vial, es necesario, que desde la institucionalidad se jalonen las estrategias y acciones en articulación con otros sectores. Por esta razón en el PLSV se conforma un comité de seguridad vial, que al menos debe estar conformado por los siguientes miembros:

- Alcalde Municipal o su delegado
- Secretario de Tránsito y Transporte
- Secretario de Planeación
- Secretario de Infraestructura
- Secretario de Hacienda
- Jefe de oficina de Gestión del Riesgo
- Jefe de la Asistencia Técnica Agropecuaria
- Secretario de Gobierno
- Secretario de Gestión Social (Salud y Educación)
- Profesional Universitario encargado de Educación
- Gerente de la E.S.E Hospital
- Comandante de la estación de Policía Nacional
- Un representante de la Seccional de Tránsito y Transporte de Bolívar
- Un representante de los gremios
- Un representante de las empresas de transporte del municipio
- Un representante del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS o Concesiones viales si existieran.
- Un representante del Concejo Municipal
- Un representante del Cuerpo de Bomberos
- Un representante de la Cruz Roja
- Un representante del Cuerpo de la Defensa Civil
- Un representante de la sociedad civil

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

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



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

Este comité líder tendrá como funciones:

- Hacer seguimiento a los temas de movilidad y seguridad vial en el municipio.
- Recomendar acciones para mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial.
- Impulsar las estrategias pedagógicas de movilidad y seguridad vial en el municipio.
- Organizar actividades en torno a la pedagogía en seguridad vial: campañas con actores viales y población escolar.
- Analizar decisiones que afectan a la movilidad y seguridad vial en el municipio, apoyando al Alcalde en la toma de decisiones.
- Impulsar el control operativo en el municipio.
- Realizar recomendaciones sobre restricciones para prevenir las conductas que amenacen a los usuarios de las vías, por ejemplo: restringir el uso de motocicletas en horarios de alta siniestralidad.
- Gestionar alianzas con entidades del orden municipal, metropolitano, departamental y nacional para la implementación de acciones y estrategias del PLSV.
- Gestionar recursos con entidades del orden Nacional para la financiación de acciones tendiente a mejorar las condiciones de seguridad vial en el municipio.

Este Comité deberá establecer un cronograma de reuniones, las cuales, por lo menos deberían realizarse cada 6 meses para hacer seguimiento y planeación o extraordinariamente si existe algún evento que deba ser analizado por este Comité.

En este comité se establecerán los mecanismos de búsqueda de recursos para las diferentes acciones en seguridad vial y las que mejoren la movilidad el municipio. Se deben coordinar con las instancias aliadas, las reuniones, estrategias y recursos. Se debe establecer un secretario para el comité de seguridad vial, quien llevará actas de cada reunión y se encargará de documentar todas las acciones que se lleven a cabo.

Otro aspecto importante dentro de la línea de aspectos institucionales es el compromiso de la Administración Municipal y de la Secretaría de Tránsito y Transportes municipal para aportar los recursos necesarios para el trabajo en seguridad vial. Esto se debe ver traducido en:

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

El Comité será el encargado de analizar los proyectos de infraestructura vial o de servicios que afectarían positiva o negativamente la movilidad o la seguridad vial en el municipio.

En el fortalecimiento de la gestión institucional se debe realizar una reorganización del organismo de tránsito en cuanto:

- Garantizar que haya un encargado de educación vial.
- Designar un encargado del área técnica y operativa
- Proveer apoyos jurídicos para la gestión de procesos contravencionales y de cobro.

Para una adecuada gestión de la seguridad vial en el municipio, es importante que se lleven a cabo alianzas con entidades públicas y privadas que apoyen la tarea de consecución de los objetivos del Plan Local de Seguridad Vial. Las instancias con las cuales se pueden realizar alianzas son:

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

Las acciones concretas para fortalecer la seguridad vial como política pública en el municipio se proponen las siguientes estrategias:

Acciones concretas frente a la implementación del PLSV en el organismo de tránsito

<ul style="list-style-type: none"> • Creación del Comité Municipal de seguridad vial
<ul style="list-style-type: none"> • Asignación o gestión de recursos para seguridad vial
<ul style="list-style-type: none"> • Realizar convenios con la ANSV para la cofinanciación o recibir apoyos para las estrategias en seguridad vial.
<ul style="list-style-type: none"> • Buscar alianzas con concesiones viales que operan la red vial nacional que atraviesa el municipio, así como con empresas del sector privado ubicadas en el municipio.
<ul style="list-style-type: none"> • Revisar la estructura organizacional del organismo de tránsito con la finalidad de tomar las acciones que fortalezcan su capacidad, como: reorganizar la estructura administrativa.

5.4.8 Gestión del Conocimiento

La gestión del conocimiento busca que se generen espacio de estudio, interacción más abiertos y participativos, además de fortalecer la capacidad de la entidad de reconocer y utilizar sus datos e información para el análisis y la toma de decisiones. El análisis de la información permite contar la historia de la entidad con datos.

Los datos que se manejan en un organismo de tránsito y relacionados con la seguridad vial permiten realizar planeación, diseñar acciones de intervención, especialmente cuando los datos demuestran que hay compromiso de la vida de los actores viales.

Los datos estadísticos de víctimas fatales, no fatales y de daños a la propiedad son útiles para establecer indicadores, saber si se están cumpliendo metas o no y para intervenir puntualmente actores viales o sitios que participen en la siniestralidad.

Dentro de las propuestas que se pueden trabajar desde la gestión del conocimiento para implementar acciones que coloquen a la seguridad vial como política pública de importancia para las autoridades del municipio de Turbaco se tiene:

Acciones concretas frente a la implementación del PLSV en el organismo de tránsito

<ul style="list-style-type: none"> • Asegurar la toma de información estadística de calidad de los siniestros viales en el municipio
<ul style="list-style-type: none"> • Crear un mecanismo de seguimiento y análisis a la información estadística que permitan identificar tendencias, identificación de sitios críticos de siniestralidad vial
<ul style="list-style-type: none"> • Realizar estudios de puntos críticos de siniestralidad vial en el municipio y adoptar medidas para mitigarla. Estas medidas pueden ser: de ingeniería y de regulaciones o control.



6. PLAN DE ACCIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL CON HORIZONTE DE 4 AÑOS.

No	Acción	Priorización	Costo aproximado	Tiempo de implementación
1	Creación del Comité Municipal de seguridad vial	Alta	0	Corto
2	Realizar convenios con la ANSV para la cofinanciación o recibir apoyos para las estrategias en seguridad vial.	Media	\$ 30.000.000	Medio
3	Implementación de la cátedra de seguridad vial con el enfoque de la cartilla del MEN “saber moverse”, elaboración de materiales didácticos de apoyo.	Media	\$ 30.000.000	Medio
4	Formación de docentes para trabajar la seguridad vial en los entornos escolares de acuerdo con los lineamientos de la cartilla “Saber Moverse” del Ministerio de Educación Nacional.	Media	\$ 50.000.000	Medio
5	Diseñar ayudas didácticas para el trabajo de educación en tránsito en el aula, teniendo en cuenta los grados escolares y bajo los lineamientos de la cartilla “Saber Moverse” del Ministerio de Educación Nacional.	Media	\$ 20.000.000	Medio
6	Implementar el programa de control a conductores en estado de embriaguez alcohólica.	Media	\$ 10.000.000	Medio
	Fortalecer las			



8	competencias del personal dedicado al control operativo.	Media	\$ 20.000.000	Medio
9	Implementar el mecanismo de detección electrónica móvil y/o fija a los infractores de tránsito, tales como: velocidades, estacionamiento en zonas restringidas por la señalización vial, paso de semáforo en rojo, etc.	Media	\$ 300.000.000	Media
10	Señalizar las zonas 30 (tráfico calmado donde la velocidad no supere los 30 Km/h). Incluye zonas rurales	Media	\$ 300.000.000	Medio
11	Implementar mediante acto legislativo del Concejo Municipal, la obligatoriedad de realizar estudios de movilidad para cualquier desarrollo urbano o vial.	Alta	0	Corto
12	Realizar el control operativo a la revisión técnico-mecánica	Alta	0	Corto
13	Revisar las condiciones de los vehículos que prestan el servicio público urbano, rural y escolar	Alta	0	Corto
14	Realizar seguimiento a las condiciones ambientales de los vehículos, en compañía de la autoridad ambiental del departamento.	Alta	0	Corto
15	Taller 1 Marco Teórico Rescate Vehicular.	Media	\$ 15.000.000	Medio
16	Taller 2: Afianzamiento en Rescate a víctimas en accidente Vehicular.	Media	\$ 15.000.000	Medio
17	Taller 3. Atención Prehospitalaria siniestros viales.	Media	\$ 15.000.000	Medio



18	Taller 4. Afianzamiento Atención Prehospitalaria siniestros viales.	Media	\$ 15.000.000	Medio
19	Establecer un programa de apoyo psicológico a las víctimas de siniestros viales o sus familias mediante contratación de profesionales por órdenes de servicio o con funcionarios de la Alcaldía mediante el Secretaría Municipal de Salud.	Alta	\$ 15.000.000	Corto
20	Realizar un diagnóstico de la capacidad instalada en el municipio versus la requerida para atender emergencias con siniestros viales y donde se planteen las alternativas de solución y el plan de inversiones para dar cierre a posibles debilidades.	Alta	\$ 10.000.000	Corto
21	Articular la atención de emergencias con el CRUE y/o el SEM del departamento de Bolívar	Alta	0	Corto

- Para clasificar el tiempo de implementación se tomó la siguiente escala de tiempo:
 - Corto plazo: de 0 a 6 meses
 - Mediano Plazo: de 6 meses a 12 meses
 - Largo Plazo: de 12 a 36 meses
- Para asignar la prioridad se tomó en contraposición al tiempo de implementación, así:
 - Corto si la prioridad es alta
 - Medio si la prioridad es media
 - Largo si la prioridad es baja

7. INDICADORES DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL

Las cualidades más representativas son las siguientes:

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

Los indicadores que se proyectan para realizar seguimiento a las acciones del PLSV en el municipio de Turbaco por cada pilar son:

A. Gobernanza

- Indicador de resultado
 - Número de normas generadas para mejorar las condiciones de seguridad vial en el municipio

B. Comportamiento humano

- Indicador de resultado
 - Número de usuarios intervenidos con estrategias de seguridad vial
 - Número de muertes
 - Número de lesionados
 - Número de instituciones educativas intervenidas
 - Número de operativos de control así:
 - Velocidad
 - Embriaguez

- Uso del casco
 - Uso del cinturón de seguridad
 - Uso de teléfonos móviles
 - Número de usuarios sancionados por violar las normas de tránsito
 - Número de dispositivos de control implementados
 - Disminución de los siniestros viales
 - Disminución de los muertos en siniestros viales
 - Disminución de los lesionados en siniestros viales
 - Número de empresas que entregaron el PESV
- Indicador de producto
 - Población beneficiada con las estrategias en seguridad vial

C. Infraestructura segura

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

D. Vehículos seguros

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

E. Atención y rehabilitación de las víctimas de los siniestros viales

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

8. DIVULGACIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL

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



- Relaciones públicas y gestión de medios. Esta labor la deberá realizar la oficina de comunicaciones de la Alcaldía Municipal o el organismo de tránsito.
- Medios de comunicación masiva: Se darán a conocer a través de estos medios, las diferentes acciones y estrategias ejecutadas a raíz del PLSV.
- Medios auxiliares y complementarios: se usará publicidad móvil o tipo valla para la publicación de las diferentes estrategias.
- Material promocional: son las piezas de apoyo para entregar a los diferentes usuarios viales.
- Material de referencia: Son todos los documentos o guías usadas para apoyar los programas o estrategias del PLSV.
- Web y redes sociales: Son las diferentes alternativas para informar y multiplicar de manera virtual, las diferentes acciones o estrategias del PLSV.



Modelo de la Ficha del Plan de Acción

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