

Palmira, hacia un sistema de movilidad segura y sostenible

**CDM
Smith**

PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL

Resumen Ejecutivo Versión 2 Final



Fuente: CDM Smith Inc.

29 de Agosto de 2013



**Palmira, hacia un sistema de
movilidad seguro y sostenible
2013-2017**

**Consultoría Para Elaborar
Los Estudios Y Diseños De
Los Planes Locales De
Seguridad Vial**

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD
VIAL**

**Resumen ejecutivo
Versión 2 Final**

CONTRATO No. 2123990
(10 de diciembre de 2012)

Tabla de Contenido

1.	Antecedentes.....	7
2.	Resumen del diagnóstico de la seguridad vial del municipio de Palmira.....	8
2.1	Condición actual del municipio en seguridad vial	8
2.2	Resultados de las inspecciones de seguridad Vial.....	24
2.2.1.	Principales hallazgos del tramo 1	24
2.2.2.	Principales hallazgos del tramo 2	26
2.2.3.	Principales hallazgos del tramo 3	27
2.3	Georreferenciación de los siniestros	28
3.	Objetivo, misión, visión y principios básicos del plan local de seguridad vial.....	33
3.1	Objetivo	33
3.2	Visión	33
3.3	Misión	33
3.4	Principios básicos.....	33
4.	Acciones recomendadas.....	35
4.1	Programas y acciones relacionados con los aspectos institucionales-Pilar 1.....	35
4.1.1	Planificación, gestión y control de la seguridad vial en general.....	35
4.1.2	Fortalecimiento de la institucionalidad para la gestión de la seguridad vial en el municipio.....	35
4.1.3	Financiación de la seguridad vial.....	36
4.1.4	Creación de un sistema de información para el análisis y monitoreo de las características de los siniestros de tránsito, así como de los factores de riesgo.....	36
4.1.5	Aplicación y adecuación de la normatividad para la protección de los usuarios vulnerables y de las personas discapacitadas (movilidad reducida, e invidentes).....	36
4.1.6	Control de las infracciones y los factores causantes de los siniestros viales	36
4.1.7	Modernización del sistema para la vigilancia y el control de la movilidad del municipio y aumento de la capacidad operativa.....	37
4.1.8	Normatividad para la seguridad vial.....	37
4.1.9	Participación multisectorial en la prevención de la siniestralidad vía	37
4.2	Programas y acciones relacionados con el comportamiento humano-Pilar 2	38
4.2.1	Investigación y seguimiento del comportamiento ciudadano en materia de seguridad vial	38
4.2.2	Educación y concientización de adultos	38
4.2.3	Educación y formación escolar en seguridad vial.....	38

4.2.4	Formación e información de colectivos o grupos de interés ciudadano.....	39
4.2.5	Generación de conciencia colectiva sobre los riesgos de los siniestros de tránsito	39
4.2.6	Pactos empresariales por la seguridad vial	39
4.2.7	Sensibilización para la conducción segura de vehículos	39
4.2.8	Plan de seguridad de motociclistas	40
4.2.9	Trabajo con seguridad vial.....	40
4.3	Programas y acciones relacionados con estrategias sobre los vehículos-Pilar 3	40
4.3.1	Promoción y control de la revisión de los vehículos automotores	40
4.3.2	Acciones para desestimular la modificación de las características originales de los vehículos.....	41
4.3.3	Elección de vehículos con equipamiento de seguridad activa y pasiva de los vehículos.....	41
4.3.4	Control de la instalación, porte y funcionamiento de los cinturones de seguridad en los vehículos.....	41
4.3.5	Uso obligatorio de los sistemas de retención infantil	41
4.3.6	Plan de chatarrización de vehículos obsoletos.....	42
4.3.7	Vehículos de transporte público seguros	42
4.3.8	Vehículos de transporte escolar seguros	42
4.4	Programas y acciones relacionados con la infraestructura – Pilar 4	42
4.4.1	Elementos para la planeación, diseño y construcción de infraestructura vial segura	42
4.4.2	Las Auditorias de Seguridad Vial como una práctica obligatoria	43
4.4.3	La seguridad vial como requisito en los proyectos viales.....	43
4.4.4	Diagnóstico y priorización de las acciones correctivas sobre la infraestructura vial en operación ..	43
4.4.5	Infraestructura segura para peatones y personas con movilidad reducida.....	44
4.4.6	Movilidad para los ciclistas.....	44
4.4.7	Adaptación de la infraestructura para controlar la velocidad vehicular	44
4.4.8	Ampliación y recuperación del sistema de señalización vial de la ciudad	44
4.4.9	Modernización y ampliación del sistema de semaforización.....	45
4.4.10	Programa para el mantenimiento, conservación y seguimiento de la red vial.....	45
4.5	Programas y acciones relacionados con atención y/o rehabilitación a víctimas por siniestros de tránsito – Pilar 5	45
4.5.1	Atención inicial oportuna de las víctimas de los siniestros de tránsito	45
4.5.2	Mejoramiento de la atención hospitalaria	46
4.5.3	Sistema de información de las víctimas de los siniestros de tránsito	46
4.5.4	Seguimiento a la rehabilitación de las víctimas de los siniestros de tránsito	46

4.5.5	Programa de defensa de derechos de las víctimas	47
5.	Costos de implementación	48
6.	Plan de implementación	53
7.	Programa de comunicación y difusión	58
7.1	Objetivo general	58
7.2	Objetivo de comunicación interna	58
7.3	Objetivo de comunicación externa.....	58
7.4	Objetivos de difusión.....	58
7.5	Público objetivo de la comunicación interna	59
7.6	Público objetivo de la comunicación externa.....	59
7.7	Público objetivo de la estrategias de difusión.....	60
7.8	Responsables de las actividades dentro de las estrategias de comunicación	60
7.9	Conclusiones.....	64
8.	Conclusiones y recomendaciones	66

Índice de tablas

Tabla 1. Tramos inspeccionados.....	24
Tabla 2 Pilar 1-Aspectos institucionales	48
Tabla 3 Pilar 2-Comportamiento humano	49
Tabla 4 Pilar 3-Acciones sobre los vehículos	50
Tabla 5 Pilar 4-Acciones sobre la infraestructura.....	51
Tabla 6 Pilar 5 -Atención y/o rehabilitación a Víctimas.....	52
Tabla 7 Pilar 1 Aspectos institucionales	53
Tabla 8 Pilar 2 Comportamiento humano	54
Tabla 9 Pilar 3 Acciones sobre los vehículos	55
Tabla 10 Pilar 4 Acciones sobre la infraestructura vial.....	56
Tabla 11 Pilar 5 Atención y/o rehabilitación a víctimas	57
Tabla 12 Actividades para el desarrollo del programa de comunicación interna	60
Tabla 13 Actividades para el desarrollo del programa de comunicación interna	60
Tabla 14 Actividades para el desarrollo del programa de comunicación interna	61
Tabla 15 Actividades para el desarrollo del programa de comunicación interna	61
Tabla 16 Actividades para el desarrollo del programa de comunicación interna	62
Tabla 17 Actividades para el desarrollo del programa de comunicación interna	62
Tabla 18 Actividades para el desarrollo del programa de comunicación Externa	62
Tabla 19 Actividades para el desarrollo del programa de comunicación Externa	63
Tabla 20 Actividades para el desarrollo del programa de comunicación Externa	63
Tabla 21 Actividades para el desarrollo del programa de Difusión y Promoción	63
Tabla 22 Actividades para el desarrollo del programa de Difusión y Promoción	64
Tabla 23 Actividades para el desarrollo del programa de Difusión y Promoción	64
Tabla 24 Actividades para el desarrollo del programa de Difusión y Promoción	64

Índice de gráficos

Gráfico 1 Evolución total de siniestros	8
Gráfico 2. Muertes en siniestros de tránsito por actor vial 2011.....	9
Gráfico 3 Muertes Palmira versus otras ciudades colombianas 2011	11
Gráfico 4 Tasa de muertes Palmira versus otras ciudades colombianas 2011	12
Gráfico 5 Evolución de muertes por siniestros de tránsito	13
Gráfico 6 Tasas de muertes por siniestros de tránsito.....	13
Gráfico 7 Patrón de los siniestros viales totales en Palmira área urbana 2007 – 2011	16
Gráfico 8 Patrón de mortalidad por siniestros viales en Palmira área urbana 2007 – 2011.....	17
Gráfico 9 Patrón de la morbilidad por siniestros viales en Palmira área urbana 2007 – 2011	18

1. Antecedentes

El Ministerio de Transporte mediante la Resolución No. 001282 del 30 de marzo de 2012, adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial, 2011-2016, el cual está integrado por cinco líneas de acción desarrolladas para el logro de los objetivos nacionales. Las estrategias de acción contempladas por el plan nacional son: aspectos institucionales, estrategias sobre el comportamiento humano, estrategias sobre los vehículos automotores, estrategias sobre las vías y entorno y el sistema de atención y rehabilitación de víctimas.

La resolución de adopción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016 establece, que los Planes de Seguridad Vial que desarrollen los departamentos, las áreas metropolitanas, los municipios y los distritos se deben elaborar con base en los fundamentos y políticas definidos en el plan nacional.

En merito de lo anterior y para la implementación de la políticas del plan nacional, el gobierno nacional reforzando el compromiso con las regiones y con el propósito de promover un trabajo conjunto en el desarrollo de experiencias y conocimientos técnicos en materia de seguridad vial, a finales del 2012, suscribió a través de Ministerio de Transporte un convenio con 10 Alcaldías con el objeto de formular el Plan Local de Seguridad Vial. En este trabajo de cooperación intervienen además, la Alta Consejería para la Convivencia y Seguridad Ciudadana y el Fondo Financiero de Proyectos de Desarrollo – FONADE.

Para la realización de la asesoría técnica prevista en el acuerdo mencionado y en ejecución del convenio interadministrativo No. 211043 entre Ministerio de Transporte y FONADE, dicho Fondo abrió la convocatoria OCC – 076 del 2012, para la contratación de una consultoría cuyo objeto era la elaboración de los estudios y diseño de los Planes Locales de Seguridad Vial – PLSV para diez ciudades del país.

Dentro de este proceso se seleccionó a la firma consultora CDM SMITH, por su experiencia en soluciones integrales en temas de transporte y seguridad vial en varios países del mundo con el sector público y privado, lo cual se concreto con la suscripción del contrato No. 2123990, del 10 de diciembre de 2012, con el objeto de formular entre otros el Plan Local de Seguridad Vial – PLSV para 10 ciudades de Colombia, y cuyo resumen ejecutivo se presenta a continuación. El trabajo de consultoría contó con la interventoría de la firma Projekta Ltda., Ingenieros Consultores

2. Resumen del diagnóstico de la seguridad vial del municipio de Palmira

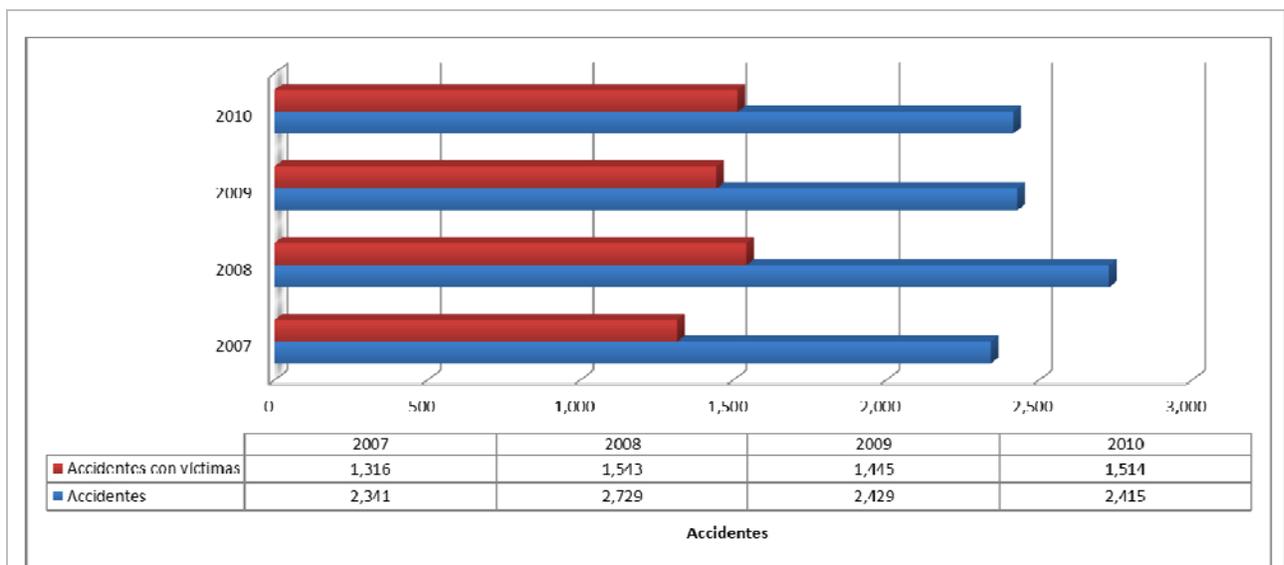
2.1 Condición actual del municipio en seguridad vial

Todos los años, 50 millones de personas sufren traumatismos debido a los siniestros de tránsito y más 1,24 millones de personas fallecen por tal causa. Es por esto que los traumatismos causados por los siniestros de tránsito se han enmarcado como un problema de salud pública, los cuales se encuentran asociados al nivel de desarrollo de las regiones. Según la Organización Mundial de la Salud, los países de medianos ingresos, que tienen el 72% de la población posee la más alta tasa de mortalidad por siniestros de tránsito (20.1 muertos por cada 100,000 habitantes), en este grupo de países se produce alrededor del 80% de las víctimas mortales de los siniestros de tránsito del mundo, la problemática es aún más inquietante si se tiene en cuenta que tan solo poseen el 52% de los vehículos (OMS, 2013).

El análisis de cifras como las anteriores y el conocimiento de las variables que envuelven las muertes en un siniestro de tránsito permiten determinar patrones sobre la problemática misma y generar políticas de prevención, estudios e investigaciones concernientes al tema, que contribuyan a reducir dicho fenómeno.

Entre los años 2007 a 2010 el municipio de Palmira, presentó una tendencia ascendente en los siniestros de tránsito. Según el Gráfico 1, se puede evidenciar que para el año 2007 se registraron 2.341 siniestros y para el año 2010, 2.415 siniestros, lo que equivale a un aumento del 3%. Para el caso de los siniestros con víctimas se evidencia una tendencia creciente del 15%, entre los años de estudio.

Gráfico 1 Evolución total de siniestros

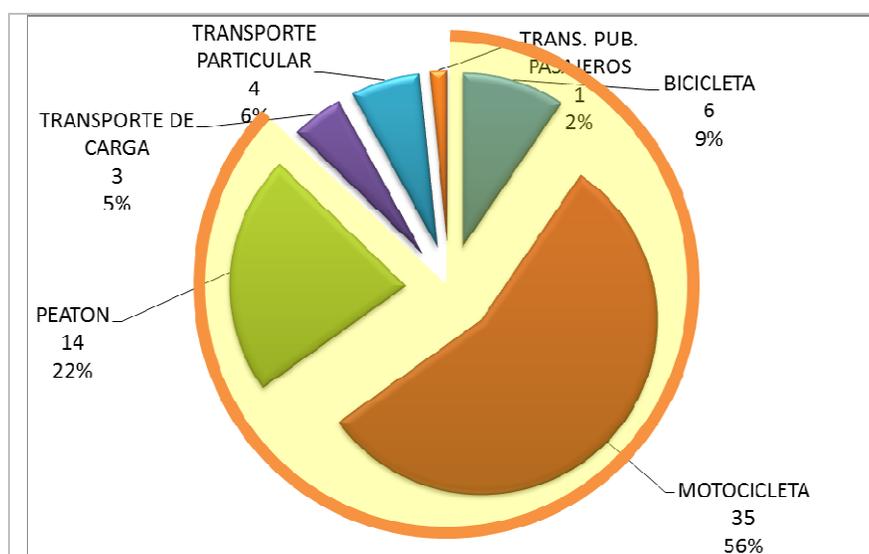


Fuente: Elaboración propia a partir de las bases de datos del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito-Ministerio de Transporte

Los peatones, usuarios de vehículos no motorizados y motociclistas representan a nivel mundial una amplia proporción de las víctimas fatales. Desde el año 2002, en Palmira se han registrado 18.408 casos de siniestros de tránsito, que involucran lesiones personales, víctimas fatales, y daños materiales. En el año 2012 el 52% de los siniestros fueron con heridos (789 Casos), dejando como resultado 1.226 personas heridas. El 45% de los siniestros (687 casos) dejaron como resultado sólo daños. Para ese mismo año resultaron 65 víctimas fatales¹.

Tal y como se muestra en el Gráfico 2, el 56% de las víctimas fatales en siniestros de tránsito ocurridos en la ciudad de Palmira corresponde a usuarios de motocicleta, convirtiéndose en el actor vial de mayor vulnerabilidad, seguido por los peatones con el 22% y usuarios de bicicleta con el 9%, para el año 2011. Estos usuarios de la vía representan el 87% de las muertes en siniestros de tránsito del municipio.

Gráfico 2. Muertes en siniestros de tránsito por actor vial 2011



Fuente: Elaboración propia a partir de las bases de datos de muertes por causa externa del Instituto Nacional de Medicina Legal

El uso de la motocicleta como modo de transporte ha tenido un gran crecimiento en los últimos años en Colombia, al igual que en general en el mundo, debido a su bajo costo, facilidades de adquisición y financiación. Actualmente esta modalidad de transporte ha sido abiertamente acogida por los usuarios del transporte público, y por tanto, se ha convertido, entre otros aspectos, en un tema de competencia para el transporte público tradicional. La acogida de esta modalidad informal, se debe principalmente a la prestación de un servicio “puerta a puerta” y al bajo costo, factores determinantes en la escogencia de las diferentes modalidades de transporte público.

¹ Observatorio de Seguridad, Convivencia y Cultura Ciudadana, Balance 2012

El Municipio de Palmira no ha sido ajeno a este fenómeno, el “mototaxismo” se ha incorporado como una actividad laboral informal, en respuesta a los índices de desempleo y a la satisfacción de las necesidades básicas de su población.

Ahora bien, en lo que respecta a regulación de tránsito de motocicletas por sectores que se pueden ver afectados debido a la congestión y al peligro que representa tanto para conductores como para pasajeros, y transeúntes, el Municipio de Palmira expidió los Decretos No. 025 de 2012 y 024 de 2012, mediante los cuales prohibió transportar a “parrillero” hombre menor de 12 años, las 24 horas del día. También impidió la circulación de motocicletas entre las 11:30 y las 4:30 am, por el centro de la ciudad, así como el estacionamiento en dicho sector de la ciudad.

Dado el carácter informal e ilegal que el mototaxismo tiene como actividad económica en muchos de los municipios de nuestro país, se genera una realidad que crece de forma descontrolada y una compleja problemática social asociada.

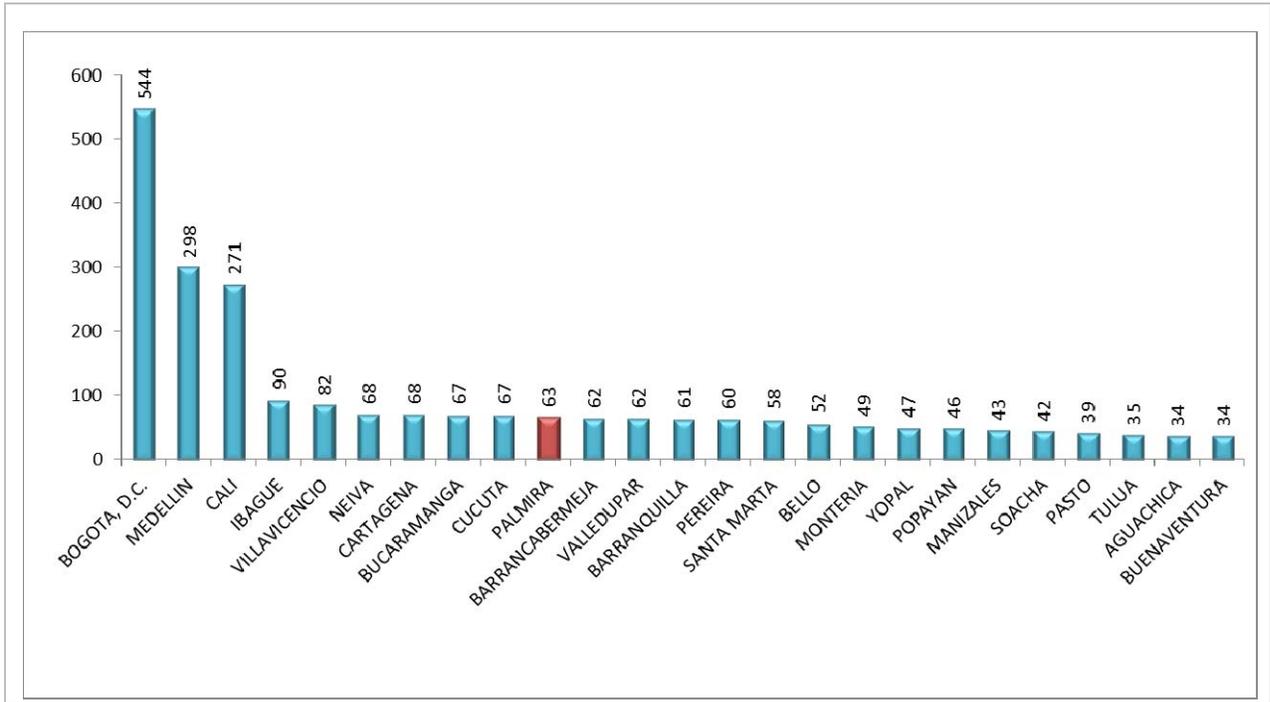
Los análisis y opiniones surgen desde distintos sectores, no obstante, todo parece indicar que mientras no se tomen medidas más precisas para abordar la problemática existente, considerando un modelo de ciudad planificado, muchas de las ciudades intermedias de nuestro país continuarán aplicando medidas restrictivas y prohibitivas para limitar parcialmente el transporte público de pasajeros en motocicleta.

Por otra parte, el municipio de Palmira presenta una característica en su malla vial que es típica en muchas ciudades intermedias. Tanto la Calle 42 de la Carrera 28 hacia el occidente, y la Carrera 28 de la Calle 42 hacia el norte, corresponden a tramos de la vías nacionales que comunican a Palmira con Cali y Buga respectivamente, que no forman parte de la Concesión Malla Vial del Valle y Cauca, y por tanto cualquier intervención que el municipio considere apropiada para mitigar los conflictos de movilidad y seguridad vial, debe ser revisada y aprobada por el INVIAS, antes de su ejecución². Es de anotar, que los vehículos de carga que ingresan por estos corredores viales atravesando la ciudad, causan trastornos en el sistema de movilidad de la ciudad. De acuerdo con el Plan Maestro de Movilidad del Municipio, durante el año 2011, se registraron 1.609 siniestros de tránsito, de los cuales 148 se presentaron en estas dos vías principales de la ciudad (Carrera 28 y Calle 42), y de estos 39 en su intersección.

Dentro de los índices de mortalidad, la ciudad de Palmira se encuentra en la décima posición del país, atribuyendo el 1.1% del total de muertos. Por otro lado, respecto a la población total ocupa la vigésima primera posición en Colombia, lo que equivale al 0.6% de la población del país, éstos datos permiten dimensionar las altas tasas de mortalidad por cada 100 mil habitantes de ésta ciudad, indicador que es usado en análisis nacionales e internacionales para comparación del estado en seguridad vial. Esto se puede ver claramente reflejado en el Gráfico 3 y Gráfico 4.

² Bases para la Formulación de un Plan Estratégico de Movilidad. Municipio de Palmira. Secretaría de Movilidad. Palmira, Febrero de 2012.

Gráfico 3 Muertes Palmira versus otras ciudades colombianas 2011



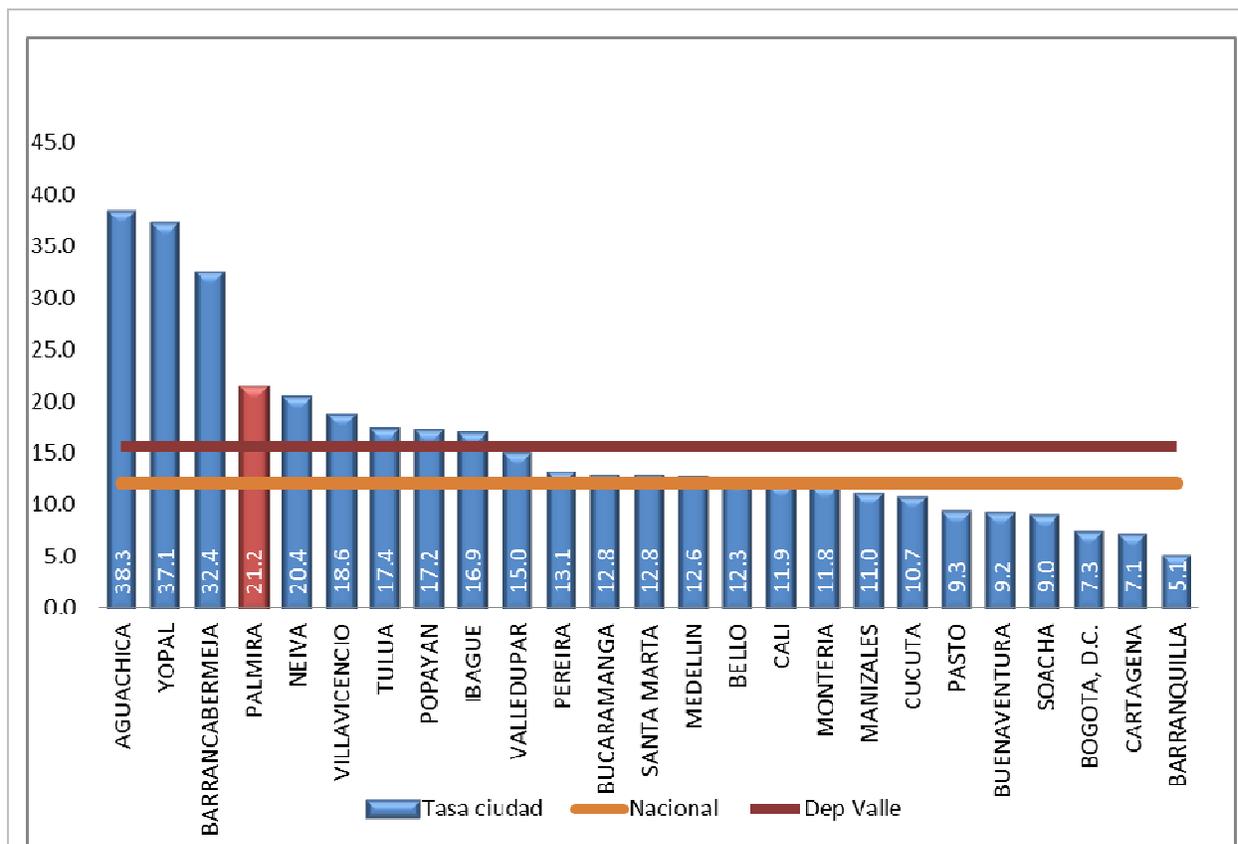
Fuente: Elaboración propia a partir de las bases de datos de muertes por causa externa del Instituto Nacional de Medicina Legal

Para el 2011, Palmira reportó 63 casos de víctimas fatales por siniestros de tránsito, cifra que representa una tasa de 21 muertes por cada 100 mil habitantes. Aproximadamente el doble de la tasa nacional y 3 veces más que Bogotá y Cartagena. Según el Observatorio de Seguridad, Convivencia y Cultura Ciudadana, la ciudad de Palmira aporta con 63 casos, el 9% de las muertes por siniestros viales respecto al total del Valle del Cauca, ocupando el segundo lugar a nivel de departamento después de Cali.

Al observar el Gráfico 4 y en términos de tasa de mortalidad por 100 mil habitantes, Palmira ocupa la cuarta posición entre las veinticinco ciudades más afectadas por muertes en Colombia.

Cabe anotar que el Municipio de Palmira cuenta con una tasa casi 1.8 veces superior a la tasa nacional –para el 2011, la tasa colombiana es 12.0 muertes por cada 100 mil habitantes.

Gráfico 4 Tasa de muertes Palmira versus otras ciudades colombianas 2011



Fuente: Elaboración propia a partir de las bases de datos de muertes por causa externa del Instituto Nacional de Medicina Legal y DANE

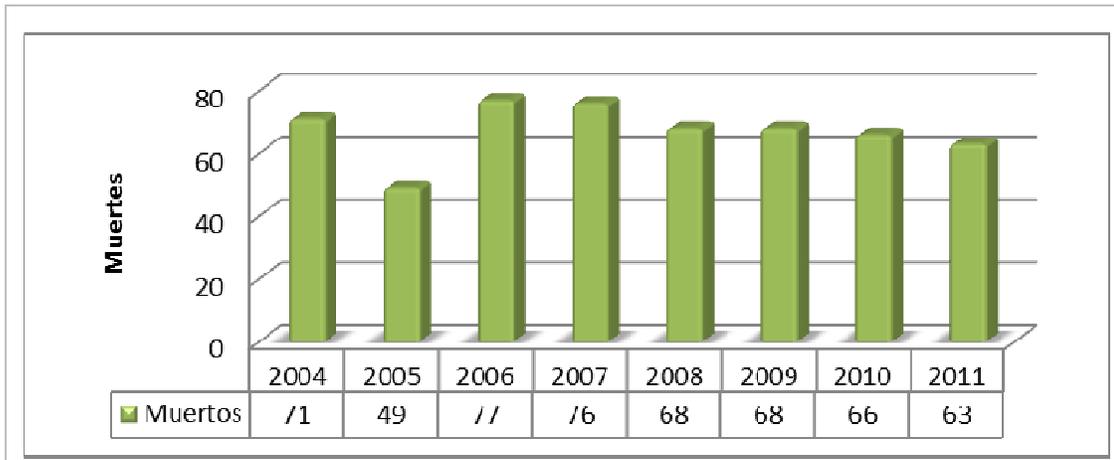
Para el análisis de muertes por siniestros de tránsito se presenta el Gráfico 5 donde se puede ver que la tendencia es ascendente entre el año 2004 al 2006 y descendente entre los años 2006 y 2011.

Para el año 2011, el Instituto Nacional de Medicina Legal a través de su sistema de vigilancia de lesiones de causa externa³ efectuó 63 necropsias a víctimas fatales en siniestros de tránsito en la ciudad, cifra que representa una reducción del 5% en los casos fatales con respecto al año 2010.

En el Gráfico 6, se pueden apreciar las tasas de muertos por cada 100.000 habitantes, para los años 2004 al año 2011. Para éste último año, el indicador epidemiológico que habla del riesgo de ocurrencia de un evento, es 1.8 veces la tasa nacional y en muertes por cada 10.000 vehículos matriculados, el panorama es más inquietante ya que ésta tasa, para la ciudad de Palmira, es 3 veces la tasa nacional.

³ El Sistema de Vigilancia Epidemiológica de Lesiones de Causa Externa del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, está compuesto por los reportes sobre los hechos fatales y no fatales evaluados por los médicos forenses de todas las Unidades básicas de la Entidad, más la información aportada por el sector salud, a través de los médicos oficiales y en un año social obligatorio, quienes actúan como forenses, en los sitios donde el Instituto de Medicina Legal no cuenta con cobertura directa.

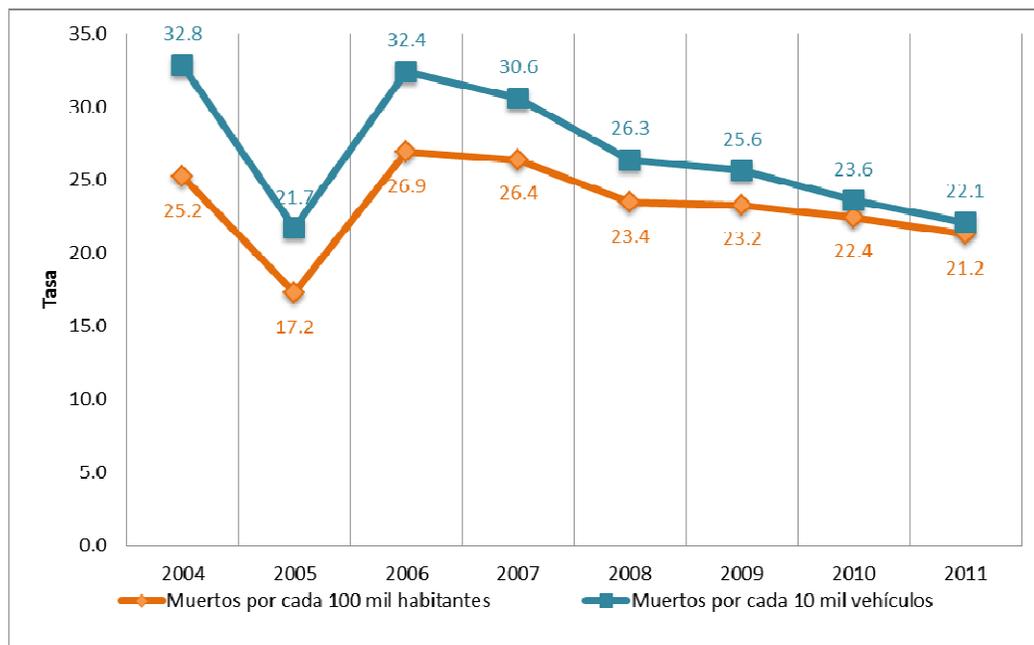
Gráfico 5 Evolución de muertes por siniestros de tránsito



Fuente: Elaboración propia a partir de las bases de datos de muertes por causa externa del Instituto Nacional de Medicina Legal

En términos de tasas de mortalidad por población el comportamiento es similar, pues se presenta un ascenso leve hasta el año 2006 –con un dato atípico en el 2005- y de allí una disminución hasta el año 2011.

Gráfico 6 Tasas de muertes por siniestros de tránsito



Fuente: Elaboración propia a partir de las bases de datos de muertes por causa externa del Instituto Nacional de Medicina Legal y DANE y RUNT

Patrones de siniestralidad en Palmira

Para la construcción de los patrones de la siniestralidad vial ocurrida en Palmira se utilizó la información correspondiente a los valores promedio de la serie histórica urbana 2007 a 2011, llevada por el Registro Nacional de Accidentes del Ministerio de Transporte, complementada en algunos casos con lo sucedido en el 2011 cuando la información no estaba disponible u otros periodos como se anota en la Gráfico 8 y Gráfico 9.

El modelo presenta de manera gráfica y secuencial los resultados del análisis de las condiciones de los siniestros por tránsito en la ciudad de Palmira y los organiza de acuerdo con las principales características, como son: clase de siniestro, tipo de usuarios afectados, vehículos involucrados y el factor de temporalidad. Este modelo facilita la comprensión del fenómeno y su monitoreo y se constituye en el patrón propio de la siniestralidad ocurrida en la ciudad.

Patrón de los siniestros de tránsito

El patrón trazado por los siniestros que se indica en la Gráfico 7, y se interpreta de izquierda a derecha como lo indica la flecha superior, señala que en la ciudad de Palmira:

Gravedad de los siniestros: El 57% de los siniestros involucra víctimas, donde la mayoría (el 56.30%) son heridos. Estas cifras son alarmantes, mostrando un índice alto de gravedad en siniestralidad.

Clase de los siniestros: Los choques son los siniestros viales de mayor frecuencia, con una participación del 88.31%, seguidos por los Atropellos y volcamientos.

Tipo de Vehículos involucrados en siniestros: Los Automóviles y Motos son los vehículos más involucrados, con participaciones similares 38,48% y 36,75% respectivamente.

Vehículos por clase de Servicio: Los vehículos particulares participan en la gran mayoría de siniestros con el 73,25%.

Factor temporalidad: La mayor concentración de siniestros, ocurren en el día, entre las 12:00 m y la 1:00 pm. El mes con mayor siniestralidad es Julio, con un 8,91% y el los sábados son los días en que hay mayor cantidad de siniestros

Patrón de la mortalidad por siniestros viales

El patrón trazado por las muertes en siniestros viales, el cual se muestra en la Gráfico 8, y se interpreta de izquierda a derecha como lo indica la flecha superior, señala que en la ciudad de Palmira:

Clase de siniestros: Los choques son los causantes del 65,79% de los fallecimientos en siniestros de tránsito, seguidos por los atropellos con el 22,37% de participación.

Usuarios viales: Los Motociclistas son los actores viales que más fallecen en los siniestros de tránsito (56%), seguidos por los Peatones con un 22% y Ciclistas con un 90%.

Usuarios por edad: la mayor concentración en mortalidad corresponde a Adultos de 29 a 39 años.

Usuarios por Genero: El 82,76% de los fallecidos en siniestros de tránsito son hombres.

Tipo de vehículo involucrado: Las motocicletas son los vehículos más involucrados en los siniestros con víctimas fatales (48,28%), seguidos por los vehículos particulares con el 13,79% y por las bicicletas con el 10,34%.

Factor temporalidad: La mayor concentración de siniestros con víctimas fatales, ocurren en el día, con picos entre 12 m y 1:00 pm y entre 3:00 pm y 4:00 pm. El mes con mayor mortalidad es diciembre con el 21%, seguido por febrero con el 14%. En los fines de semana ocurren el 38% de los fallecimientos por siniestros de tránsito.

Patrón de morbilidad por siniestros viales

El patrón trazado por los lesionados en siniestros viales, el cual se muestra en la Gráfico 9, se interpreta de izquierda a derecha como lo indica la flecha superior, señala que en la ciudad de Palmira:

Clase de siniestros: Los Atropellos son los causantes del 82% de los heridos en siniestros de tránsito, seguidos por los choques con el 17% de participación.

Usuarios viales: Los Motociclistas son los actores viales que más resultan heridos en los siniestros de tránsito (74%), seguidos por los ciclistas con un 10% y por peatones con un 9%.

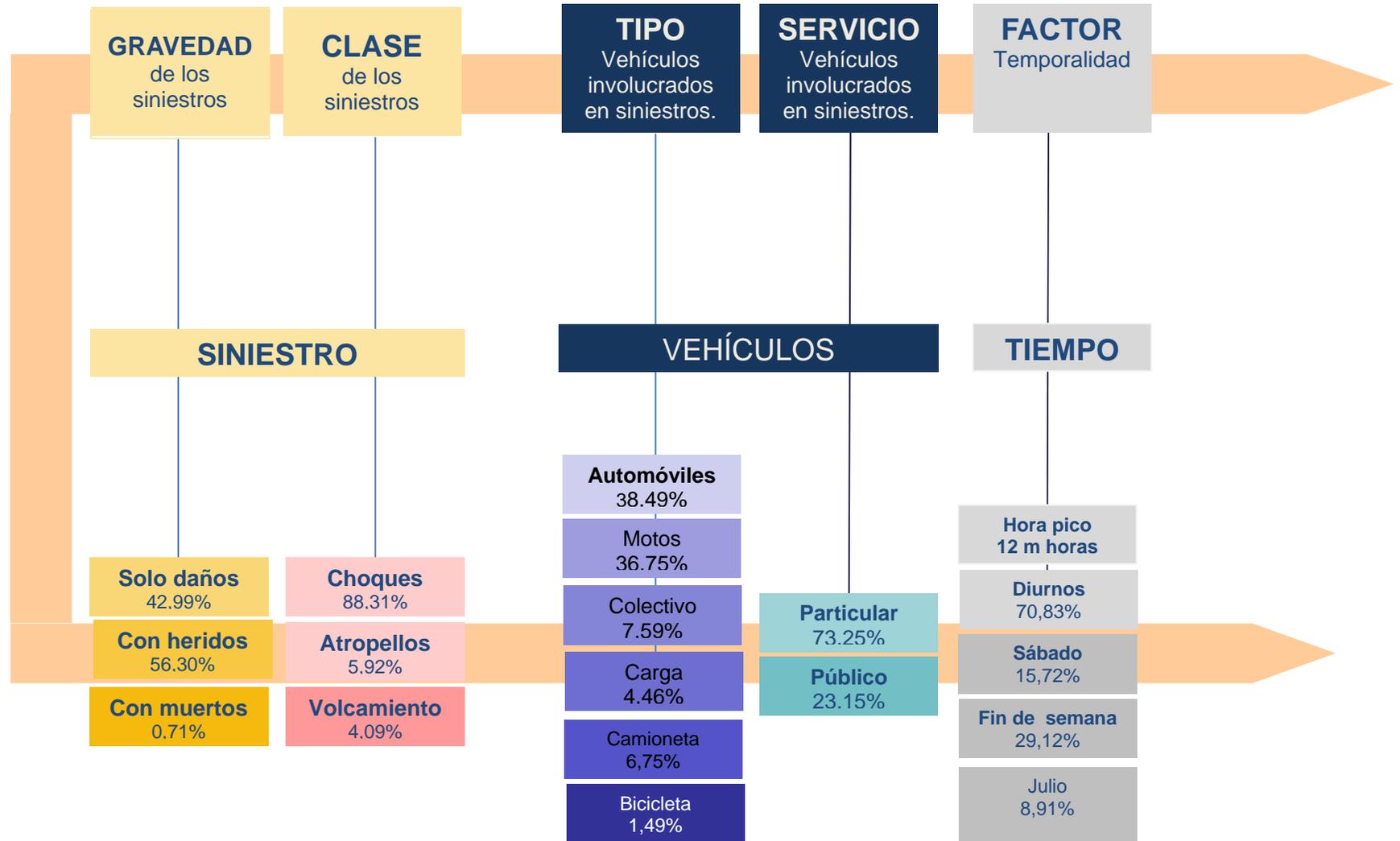
Usuarios por edad: la mayor concentración en morbilidad corresponde a Adultos de 29 a 39 años, quienes participan con el 51% de los heridos en siniestros de tránsito.

Usuarios por Genero: El 66% de los heridos en siniestros de tránsito son hombres.

Tipo de vehículo involucrado: Las motocicletas son los vehículos más involucrados en los siniestros con heridos (48,28%), seguidos por las bicicletas con el 10%.

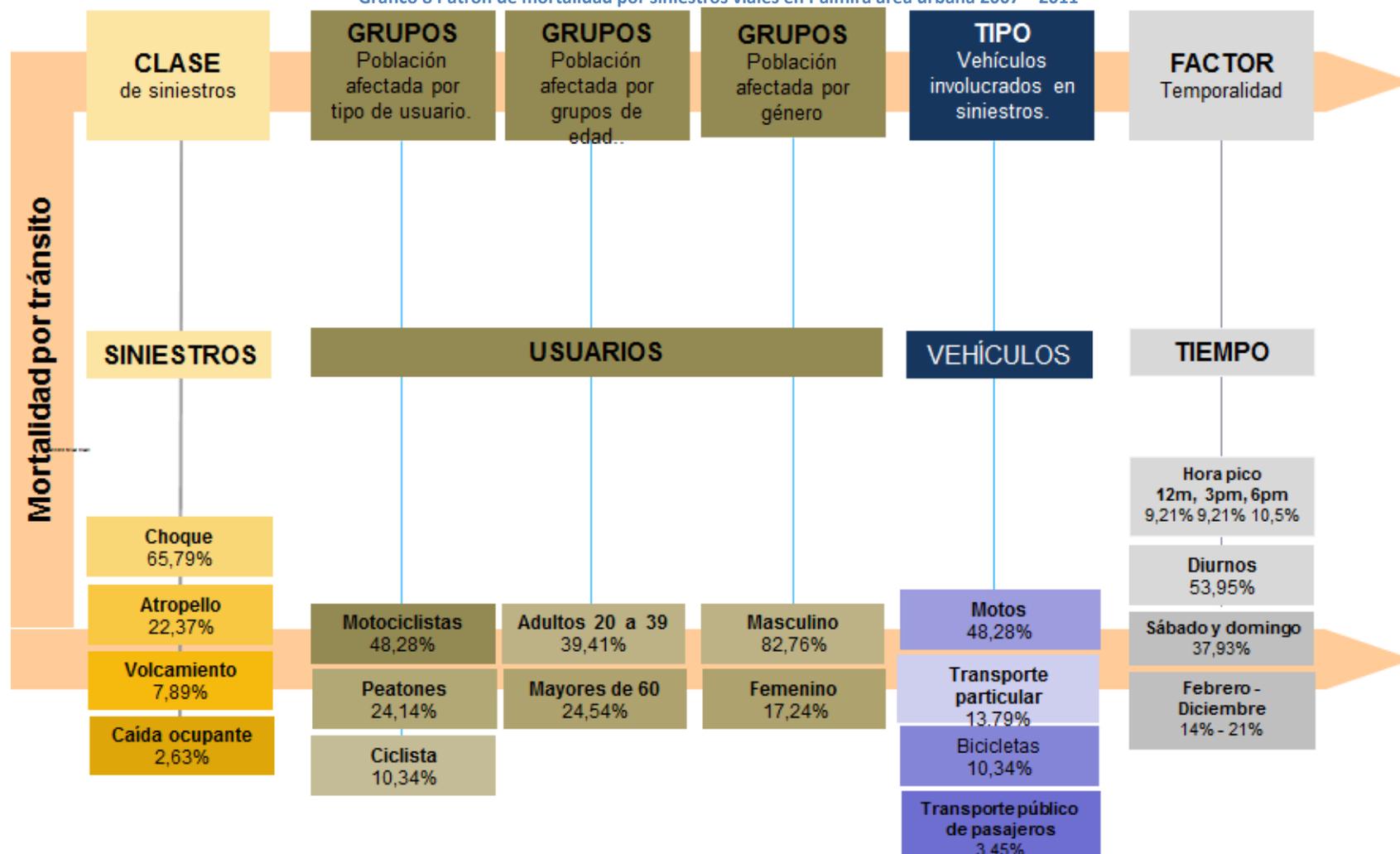
Factor temporalidad: La mayor concentración de siniestros con heridos, ocurren en el día, con picos entre las 7 am y 8:00 am y entre las 11:00 am y 8:00 pm. El mes con mayor morbilidad es marzo con el 12%, seguido por Mayo con el 11%. En los fines de semana ocurren el 29% de los siniestros de tránsito con heridos.

Gráfico 7 Patrón de los siniestros viales totales en Palmira área urbana 2007 – 2011



Fuente: Registro Nacional de Accidentes de Tránsito

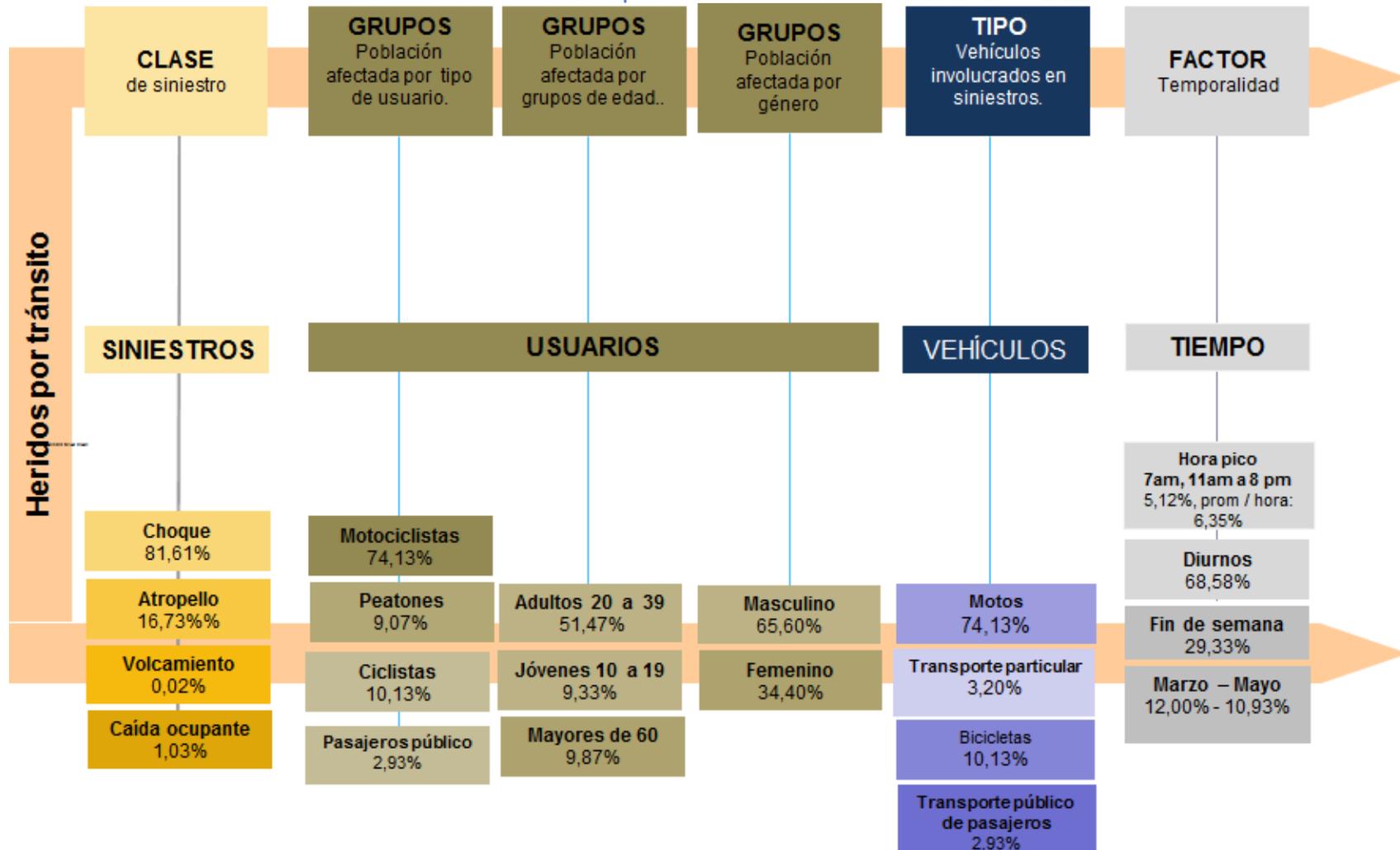
Gráfico 8 Patrón de mortalidad por siniestros viales en Palmira área urbana 2007 – 2011



Fuente: Registro Nacional de Accidentes de Tránsito

Nota: La distribución según tipo de usuario, género, vehículo, día, semana y mes corresponden al año 2011, por edad al periodo 2004 al 2011

Gráfico 9 Patrón de la morbilidad por siniestros viales en Palmira área urbana 2007 – 2011



Fuente: Registro Nacional de Accidentes de Tránsito

Nota: La distribución según tipo de usuario, género, vehículo, día, semana y mes corresponden al año 2011, por edad al periodo 2004 al 2011

A continuación se presenta un resumen por pilar de los principales aspectos que afectan la seguridad vial del municipio:

Pilar 1: Aspectos Institucionales

Gestión institucional en la seguridad vial: El marco normativo del Municipio de Palmira es amplio, y contiene normas que reflejan el compromiso de las autoridades locales en los temas específicos de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, mediante la implementación de políticas en seguridad vial. Es así como a través del Acuerdo No. 034 de 2009, se adoptó el Plan Vial de Tránsito y Transporte, en concordancia con lo establecido en la Ley 1083 de 2006, mediante la cual se estableció que los municipios con Planes de Ordenamiento Territorial, deben adoptar los planes de movilidad.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 40 del Decreto 026 del 8 de febrero de 2013 por el cual se reorganiza la estructura administrativa del Municipio de Palmira, a la Secretaría de Movilidad le fueron asignadas entre otras funciones, las de implementar, ajustar y orientar la ejecución del Plan Integral de Movilidad, vigilar, controlar, intervenir y ejercer la autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, en el cumplimiento de las políticas planes, programas y normas de tránsito y transporte en el Municipio; formular, implementar y orientar el desarrollo del Plan Municipal de Seguridad y Educación Vial.

El artículo 41 del mismo decreto dispuso como funciones de la Dirección de Seguridad Vial y Registro, como parte de la estructura organizacional de la Secretaría de Movilidad:

- “Ejecutar las políticas, planes y programas para garantizar y fortalecer la seguridad vial y su control en el Municipio”;
- “Desarrollar y promover el sistema de información que permita hacer seguimiento, análisis y georreferenciación de accidentabilidad, actores involucrados y costos para elaborar acciones programadas de prevención y control”;
- “Vigilancia, seguimiento, evaluación a los contratos de concesión o de cualquier tipo que el Municipio realice para mejorar la seguridad vial y el control de la movilidad”; y
- “Efectuar las campañas de formación y cultura ciudadana que permita racionalizar el uso vial y el espacio público para la movilidad, así como prevenir los siniestros de tránsito”.

En el artículo 32 del Acuerdo No. 034 de 2009, por el cual se adopta el Plan Vial de Tránsito y Transporte, se menciona el desarrollo integral del sistema de educación en Seguridad Vial, enfatizando en la corresponsabilidad y autorregulación por parte de la población, especialmente en las zonas rurales. Esto indica que la Administración Municipal busca concientizar a los ciudadanos en reglas básicas de convivencia, enfocada principalmente a la seguridad vial, para que sean los mismos ciudadanos quienes se autorregulen y de esta manera contribuyan en la difusión, implementación y respeto por la política creada por el Gobierno Nacional en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

El 31 de diciembre de 2012, mediante el Decreto No. 313, el Alcalde municipal creó el Comité de Seguridad Vial, dándole el carácter de asesor, “encargado de coordinar y articular a las entidades y organismos de carácter público y privado, responsables de la implementación del Plan Local de Seguridad Vial (...)”.

El Decreto No. 022 del 6 de febrero de 2013, el Alcalde, en uso de las facultades conferidas por los artículos 1, 2, 24, 79 de la Constitución Política, así como de los Artículos 1, 6 y 7 de la Ley 769 de 2002 estableció al presente año, como el “año de la seguridad vial y la bicicleta”. La expedición de este Decreto también es acorde con lo establecido en la Ley 1083 de 2006, pues en la misma se dispone que se deben adoptar los Planes de Movilidad, con el fin de dar prelación a la movilización de modos alternativos de transporte, como la bicicleta. Dicho Decreto convoca a todos los actores de la sociedad a vincularse con la política de seguridad vial y las estrategias ambientales, para que presenten iniciativas, proyectos, actividades cuyo propósito sea el de incentivar el uso de bicicletas como modo de transporte y mejorar la seguridad vial.

Sistema de información sobre seguridad vial: El Observatorio de Seguridad, Convivencia y Cultura Ciudadana de Palmira cumple un importante papel en el manejo de la información de siniestralidad de tránsito en el municipio. Es primordial dotar al municipio de un registro de información único, creando una entidad que se encargue de esta gestión o fortaleciendo la capacidad del OSCCC, para que asuma otras funciones en el manejo de la información, como lo son el seguimiento a víctimas, monitoreo de factores de riesgo, georreferenciación espacial de siniestros y el aseguramiento de la calidad de los datos.

Control y protección de usuarios vulnerables: Se requiere mayor fortaleza en asegurar el cumplimiento de la normatividad que protege a los usuarios y en especial a los más vulnerables. En el control infracciones de tránsito, hace falta gestión para lograr la eficiencia de las entidades competentes. Aunque de acuerdo con la información obtenida, las labores de control se han incrementado en los últimos meses, el equipo o tecnología y personal dedicado al control es insuficiente, situación que genera deficiencias en el control y gestión del tránsito de la ciudad.

Vigilancia y control: Hay un bajo control de los factores de riesgo en siniestralidad como lo son: control de velocidad, control de consumo de alcohol, control del uso de cinturón, etc. A pesar que existe un convenio interadministrativo, parece haber una falta de coordinación entre la autoridad administrativa local y la Policía Nacional para la gestión de la seguridad vial.

Investigación y participación ciudadana: La evidencia de investigación sobre seguridad vial es muy escasa, es importante reforzar los convenios vigentes con universidades para promover la investigación. Hay una baja participación ciudadana y del sector privado en el mejoramiento de la seguridad vial.

Pilar 2: Comportamiento de los usuarios

Conocimiento del comportamiento ciudadano: Hay desconocimiento de las conductas de los diferentes actores viales y no hay investigación sobre este particular.

Educación y formación vial: Es evidente las deficiencias en el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los usuarios. Los peatones, ciclistas y motociclistas se encuentran expuestos a una gran cantidad de conflictos con el resto de actores viales. En general la ciudadanía no percibe la existencia de riesgos en el sistema de movilidad, ni identifica sus condiciones de vulnerabilidad, especialmente los peatones, ciclistas y motociclistas. En el sector privado no existen campañas de educación vial.

Uso de elementos de seguridad: Se evidencia la utilización inadecuada de cascos para motociclistas, la poca utilización del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil.

Pilar 3: Vehículos

Revisión técnico mecánica: Escaso control en el cumplimiento de la obligación en la revisión técnico mecánica de los vehículos. Se evidencia la necesidad de ejercer labores de supervisión sobre los Centros de Diagnóstico Automotor CDA que operan en el Municipio.

Modificación de las características de los vehículos: Escaso control sobre la circulación de vehículos en condiciones inseguras o con modificaciones peligrosas que se alejan del diseño de fábrica.

Equipamiento de seguridad en los vehículos: Se evidencia el desconocimiento de los usuarios sobre las ventajas de los sistemas de retención infantil y de los otros elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos, reflejado por el no uso o uso indebido de los mismos. Hay escasos de control sobre el porte y buen uso de equipos y sistemas de seguridad.

Vehículos de transporte público: Se desconoce la edad y el estado del parque automotor de transporte público.

Vehículos de transporte escolar: Se desconoce la edad y el estado del parque automotor de transporte escolar. Se evidencia la utilización de vehículos que no cumplen con la normatividad para este tipo de transporte y de personal no especializado en el manejo de vehículos escolares.

Pilar 4: Infraestructura

Planeación, diseño y construcción de proyectos viales: Es evidente la falta de planificación y gestión de la seguridad vial como un tema transversal que influye en el diseño de proyectos viales. El sector de transporte público requiere de la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público Colectivo de Pasajeros (SETPC), estudio que actualmente está siendo liderado por las tres (3) empresas de transporte público colectivo del Municipio.

Es importante anotar que actualmente los estudios de Auditorías de Seguridad Vial no son una práctica común en la planificación, diseño, construcción y operación de los proyectos de infraestructura vial que adelanta el Municipio.

En la ciudad de Palmira se evidencia preocupación por reglamentar el uso del suelo, y dado que conforme lo dispuesto en el numeral 7 del artículo 313 de la Constitución Política, los concejos municipales están facultados para reglamentar lo que concierne. El Alcalde ha presentado un proyecto de Acuerdo “por medio del cual se adopta el Estatuto de Espacio Público”, que está siendo discutido actualmente en el Concejo Municipal. Mediante dicho proyecto, se busca solucionar el inadecuado uso del suelo y de los recursos naturales, que incide fundamentalmente en el diseño e intervención de las áreas de recreación, vías, zonas verdes, separadores viales y andenes, y surge a raíz de un estudio elaborado por la Universidad Nacional de Colombia, donde se concluyó que existe un deterioro progresivo de los espacios públicos en el centro de la ciudad, que afectan la seguridad y movilidad de las personas que circulan por el sector. Como resultado del mencionado estudio, las autoridades locales proponen la peatonalización de algunas zonas del centro de la ciudad, integrando las áreas regionales y locales, entre otros aspectos plasmados en el documento de “exposición de motivos”.

Operación de la red vial: No hay diagnósticos recientes sobre el estado de la red vial. La glorieta de Versalles muestra un diseño operacional inadecuado donde se presentan variados conflictos entre los actores viales, desfavoreciendo la seguridad vial especialmente de los peatones y los ciclistas. Los separadores entre calzadas en los principales corredores viales presentan interrupciones y deterioro que facilita el cruce indebido de vehículos y peatones. No se han hecho intervenciones en los puntos críticos de siniestralidad.

No existe un tratamiento especial para el peatón, es importante revisar una serie de aspectos, que den cumplimiento a la normatividad vigente y garanticen la accesibilidad y el movimiento seguro de estos usuarios vulnerables. Deficiente señalización, escasa o inexistente señalización vertical, deficiente señalización horizontal.

Ausencia de paraderos de transporte público colectivo, que permitan por medio de bahías sobre las vías arterias y secundarias, en las áreas señalizadas, hacer maniobras seguras de ingreso y salida, sin reducir considerablemente la capacidad de la vía, caso que se presenta si los vehículos hacen las paradas sobre la vía. Actualmente se observa que los vehículos de transporte público se estacionan en la calzada, ocasionando deficiencias operacionales.

Tránsito de peatones y ciclistas: La infraestructura para peatones es escasa. No hay corredores peatonales que permitan su movilidad segura. En el centro de la Ciudad se presentan una gran cantidad de conflictos entre peatones y vehículos en las intersecciones entre calles y carreras. Los puentes peatonales existentes muestran una baja utilización por parte de peatones. No hay ciclo- infraestructura segura que segregue y proteja la circulación de los ciclistas.

Control de velocidad: La calle 42 que da ingreso a la ciudad por el sur-occidente, muestra altas velocidades de operación al igual que la entrada norte por la carrera 28. Hace falta mayor control en los corredores afectados por el exceso de velocidad de vehículos.

Señalización y dispositivos de control de tránsito: No hay diagnósticos recientes sobre el estado de la señalización y dispositivos de control de tráfico. Es evidente el deterioro y la falta de mantenimiento de la señalización horizontal y vertical. El sistema de semaforización no ha sido modernizado. No se ha implementado el uso de equipos de foto-detección para control de infracciones. La señalización horizontal existente está bastante deteriorada y hay tramos en que su visibilidad es nula. La señalización horizontal o la demarcación del pavimento, son medidas de bajo costo, que disminuyen la probabilidad y severidad de los siniestros, ya que proveen una guía visual del trazado.

Mantenimiento de la red vial: No hay diagnósticos recientes sobre el estado general de la red vial. No hay establecidos programas y planes de mantenimiento de la red vial.

Pilar 5: Atención y rehabilitación a víctimas de siniestros de tránsito

En general se evidencian los siguientes problemas asociados a la atención y rehabilitación de víctimas de siniestros de tránsito:

- Deficiente coordinación entre las entidades encargadas de la atención inmediata en siniestros.
- Se evidencia la importancia de fortalecer la coordinación con el CRUE Departamental
- No existen planes de atención de emergencias en siniestros de tránsito
- La capacidad del parque automotor de ambulancias es reducida
- Hay escases de pie de fuerza en la Policía para la atención inmediata de los siniestros
- No se realiza el seguimiento a víctimas, para efectos de asesoría jurídica, de rehabilitación física y psicológica, y para efectos de registro de información y manejo estadístico.

Si bien es cierto, que existen muchas intervenciones que pueden salvar vidas, la voluntad y el compromiso político son elementos esenciales, y sin ellos los esfuerzos resultan en vano. Es de suma importancia recordar que todos debemos actuar, la seguridad vial es un tema que nos toca a todos; como usuarios de la vía y como ciudadanos merecemos un sistema de movilidad que nos brinde todas las condiciones de comodidad y seguridad.

2.2 Resultados de las inspecciones de seguridad Vial

Los tres (3) tramos críticos fueron seleccionados por el Comité Local de Seguridad Vial, teniendo en cuenta el segundo criterio que se plantea en la metodología aprobada: “Un segundo tipo de punto crítico hace referencia a los lugares donde el riesgo de que ocurra un siniestro es más alto, en este tipo de análisis entran los sitios conflictivos, en donde se generan las cuasi-colisiones, y que según, los criterios y experiencia del Comité Local de Seguridad Vial (CLSV) del Municipio, merecen de un análisis particular. En este caso el proceso metodológico se basa en la idea de Hyden (1987) de que un conflicto de tránsito puede ser definido como un siniestro potencial”.

En este orden de ideas, la selección de los tres tramos críticos se realizó a partir de la experticia, las necesidades y prioridades planteadas por el equipo técnico del CLSV. Los tres tramos del perímetro urbano corresponden a vías nacionales adscritas al INVIAS, y atraviesan el Municipio de Norte a Sur y de Oriente a Occidente.

Tabla 1. Tramos inspeccionados

Inicio	Fin
Tramo 1: Carrera 1 y Calle 42	
Intersección Calle 31 con Carrera 1	Glorieta de Versalles
Tramo 2: Carrera 28	
Carrera 28 con Calle 42	Carrera 28 con Calle 80
Tramo 3: Calle 42 Ingreso ciudad de Cali	
Calle 42 en la glorieta de Versalles	Calle 42 desde el vivero Marinela

2.2.1. Principales hallazgos del tramo 1

Glorieta Versalles

- Glorieta que presenta actualmente conflictos operacionales, debido al flujo en circulación, a las características geométricas y operacionales de la intersección y a las secciones de entrecruzamiento. Debido a la presencia de vehículos de dimensiones considerables (Trenes de caña) y a la trayectoria que describen sus giros se genera un colapso total en el funcionamiento de la glorieta y condiciones muy desfavorables para la circulación de usuarios vulnerables (ciclistas y motociclistas). Dentro de los requisitos funcionales y geométricos previos, que se deben tener en cuenta para entrar a considerar la glorieta, como una solución a una intersección, es que el porcentaje de vehículos pesados no exceda el 15 %. La operación satisfactoria de una glorieta depende, en gran medida, del comportamiento de los conductores al entrar y salir de la calzada de la glorieta.
- Presencia de peatones, motocicletas estacionadas y ventas ambulantes que invaden los carriles de circulación, ocasionando pérdida en la capacidad de la misma, deficiencias operacionales y

atropellos. Actualmente las características operacionales y de tránsito de la glorieta dificultan el paso y conectividad de los peatones en todos los ramales de la misma. Existe un paso a desnivel o puente peatonal que garantiza el cruce seguro en uno de los accesos de la glorieta, situación que no da solución al movimiento y conectividad de los peatones en los otros ramales. Una de las desventajas de las glorietas es que no son adecuadas en aquellos lugares donde existe movimiento grande de peatones a través de la intersección, ya que su paso interrumpe el tránsito de vehículos.

- Los vehículos de transporte público realizan paradas para el ascenso y descenso de pasajeros en la salida de la glorieta Versailles hacia la carrera 28, sentido Sur-Norte, zonas en donde está restringido el estacionamiento. Este tipo de comportamientos genera deficiencias operacionales, atropellos y choques, debido a la diferencia de velocidades y a las maniobras de entrecruzamiento entre vehículos estacionados y vehículos en marcha.
- Ausencia de señalización horizontal o demarcación
- Operación del flujo vehicular mediante semáforos, este tipo de control anula el principio básico de las glorietas, que es la circulación continúa.
- Presencia de motociclistas, ciclistas y vehículos que circulan a diferentes velocidades en las zonas de entrecruzamiento, y crean secciones de conflicto, debido a la configuración geométrica de la glorieta, a las características operacionales y a los movimientos que presenta en todos los accesos.

Carrera 1 y Calle 42 hasta llegar a la carrera 28

- Tramo de vía en zona urbana en donde no existen bermas ni andenes, situación que impide el tránsito seguro de peatones, tanto en el día como en la noche.
- Señalización horizontal o demarcación en mal estado.
- Altos flujos de peatones, motociclistas y ciclistas que circulan sin segregación ni protección.
- Se observan a lo largo del tramo vehículos que se estacionan sobre la calzada, la vía no cuenta con bahías que permitan el estacionamiento provisional.
- Ausencia de paraderos para transporte público colectivo, que permitan por medio de bahías sobre las vías arterias y secundarias, en las áreas señalizadas, hacer maniobras seguras de ingreso y salida, sin reducir considerablemente la capacidad de la vía.
- Ubicación de defensas metálicas discontinuas, con alturas insuficientes, con terminales o extremos agresivos y peligrosos al tránsito. Presencia de defensas metálicas que han sido impactadas y no han sido remplazadas. Su condición actual no representa un sistema de contención, por lo contrario, se convierte en un obstáculo peligroso más en las márgenes de la vía.

- Presencia de terminales comúnmente llamados “cola de pez”, dispositivos que resultan perjudiciales y peligrosos, debido a la probabilidad de ocasionar “enganchamientos” y penetraciones en el habitáculo de los vehículos.
- Peatones que circulan longitudinalmente a riesgo, sin la protección del andén y del sardinel, en una vía en donde fácilmente se alcanzan velocidades de 60 km/h.

2.2.2. Principales hallazgos del tramo 2

Carrera 28 entre calles 59 y 80

- No existen bermas ni andenes que permitan la circulación longitudinal y conectividad de los peatones en condiciones seguras y confortables.
- Los peatones deben cruzar a riesgo una calzada de aproximadamente 9 metros de ancho, sin ningún tipo de refugio para el resguardo en su circulación transversal a la vía.
- La señalización horizontal existente está bastante deteriorada y hay tramos en que su visibilidad es nula. La señalización horizontal o la demarcación del pavimento, son medidas de bajo costo, que disminuyen la probabilidad y severidad de los siniestros, ya que proveen una guía visual del trazado.
- Ausencia de paraderos de transporte público colectivo, que permitan por medio de bahías sobre las vías arterias y secundarias, en las áreas señalizadas, hacer maniobras seguras de ingreso y salida, sin reducir considerablemente la capacidad de la vía, caso que se presenta si los vehículos hacen las paradas sobre la vía. Actualmente se observa que los vehículos de transporte público se estacionan en la calzada, ocasionando deficiencias operacionales.

Carrera 28 entre calles 42 y 59

- Ubicación de postes de iluminación sobre el andén, a una distancia aproximada de 0,5 metros. Para vías con velocidad de operación mayor o igual a 60 km/h se recomienda que la distancia entre el poste y la calzada no sea inferior a 1,5 metros. Si existe un andén adyacente a la calzada, el poste se debe ubicar detrás del andén. La ubicación de estos elementos de iluminación reduce el ancho efectivo de los andenes, se recomienda que el ancho del andén no sea inferior a 1,5 metros.
- Presencia de árboles de diámetros considerables y postes de alumbrado en el separador central y en el separador entre calzadas. Se observan peatones intentando cruzar las calzadas a riesgo, utilizando el separador entre ellas como refugio peatonal, este elemento no cuenta con las condiciones infraestructurales ni geométricas apropiadas para albergar peatones y personas con movilidad reducida. Con el fin de no afectar la capacidad de la vía y evitar colisiones con objetos fijos laterales, los obstáculos en los márgenes de las vías deben ubicarse a una distancia mínima del borde de la calzada, dependiendo del tipo de vía y de las características del obstáculo. Como distancia mínima para vías colectoras se recomienda 1 metro.

- Presencia de ciclistas que transitan por la calzada principal, existiendo una calzada de servicio, en donde las velocidades de operación resultan menores. Actualmente no existe infraestructura adecuada para la segregación y protección de este tipo de usuarios vulnerables. Se recomienda que debido a las ventajas que presenta este tipo de transporte, y con el ánimo de incentivar su uso, se proporcionen espacios con infraestructura que conecten y garanticen el movimiento seguro y confortable de este tipo de usuario, alejado de vehículos motorizados.
- Motociclistas que realizan maniobras de giros en la carrera 28 sobre los cruces peatonales del separador central, generando conflictos con los vehículos que hacen el tránsito por la vía y con los peatones que usan el paso asignado para ellos. Se pueden presentar atropellos, colisiones y deficiencias operacionales.

2.2.3. Principales hallazgos del tramo 3

- No hay zonas que permitan hacer cruces seguros a los peatones, los cruces se hacen a riesgo utilizando el separador entre calzadas como refugio peatonal, es de resaltar que esta estructura no cuenta con las dimensiones adecuadas para que funcione como refugio.
- Presencia de señal vertical preventiva de cruce de peatones en la vía en donde no existe demarcación ni utilización de dispositivos con fase semafórica para el cruce protegido de peatones. En los casos en donde el cruce peatonal se deba hacer a riesgo, debe ir acompañado de demarcación o señalización horizontal tipo sendero peatonal. Se recomienda instalar cruces peatonales a nivel cada 200 o 250 metros protegidos con semáforos peatonales y con la señalización horizontal y vertical que prevenga y advierta a los usuarios de la presencia de este tipo de cruce.
- Presencia de postes de iluminación sobre el separador central a menos de 0,5 metros de la calzada, en una vía en donde las velocidades de operación son de aproximadamente 60 km/h.
- Presencia de señales verticales que han perdido su visibilidad debido a la falta de mantenimiento.
- Presencia de arbustos y vegetación en el separador central, situación que limita y obstaculiza la visibilidad de los peatones, que actualmente cruzan por cualquier punto de la vía sin protección ni segregación.
- Superficie de rodadura en mal estado, la presencia de baches, hundimientos, material agregado suelto, ocasiona la desestabilización en la marcha de los vehículos, además de, maniobras bruscas de los vehículos que evitan caer en este tipo de imperfecciones, situación que genera choques y deficiencias operacionales.
- Aperturas en el separador central que permiten hacer maniobras peligrosas de giros en “U” y cruce de calzadas a los ciclistas y motociclistas.

2.3 Georreferenciación de los siniestros

A partir de la base de datos del RNAT se realizó la tarea de georreferenciar los siniestros de tránsito, obteniéndose los siguientes resultados:

En este aparte se analizará la distribución espacial de los siniestros de tránsito en el territorio del municipio de Palmira, comenzando por la distribución geográfica según corresponda al área urbana o rural y posteriormente de acuerdo con su ubicación en la red vial. La administración municipal no dispone de la información de siniestros georreferenciada, los siniestros fueron localizados geográficamente por el equipo de CDM Smith.

Nivel de georreferenciación, referente a la ubicación de los siniestros en la malla vial:

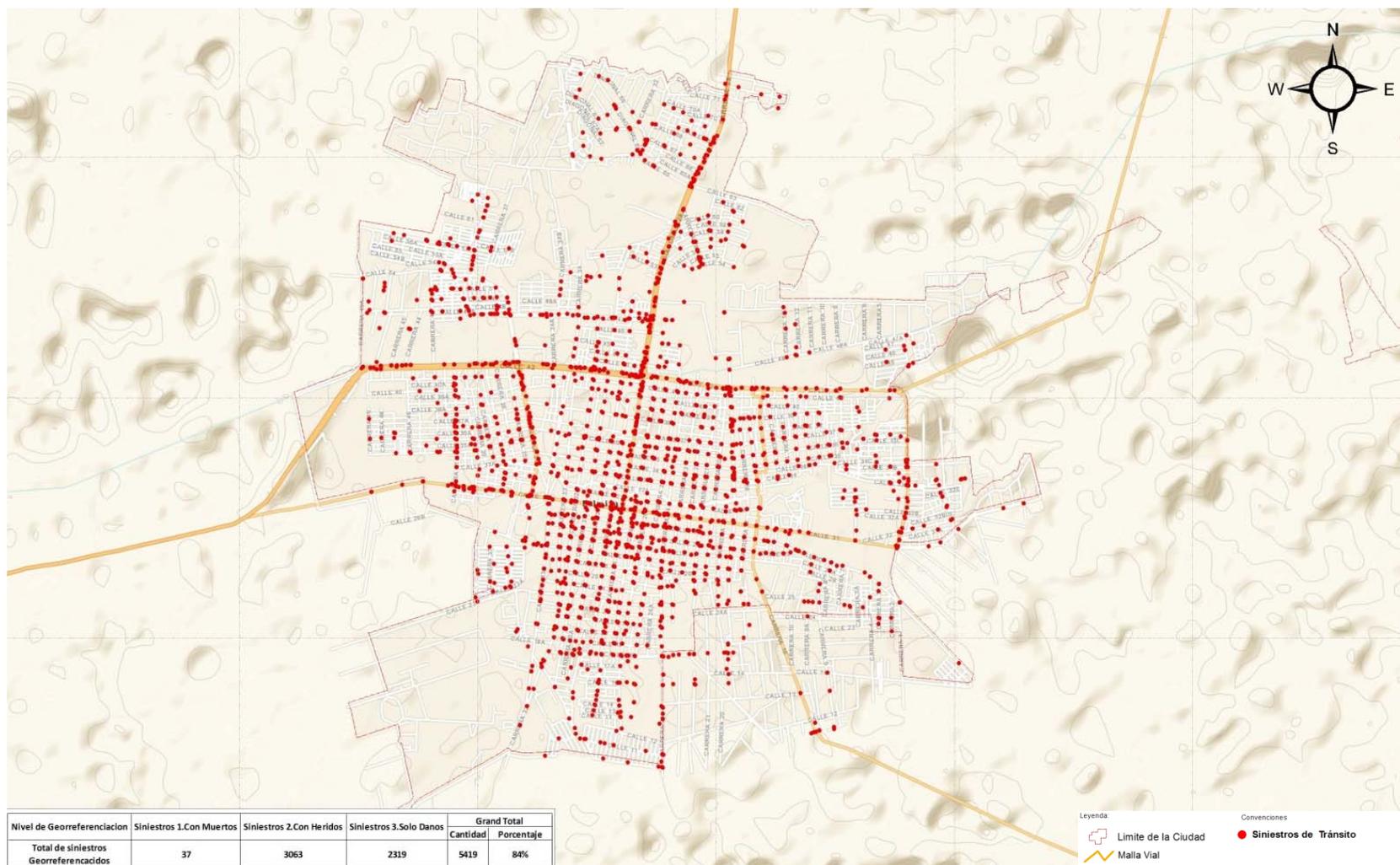
- El 76% tiene una exactitud del 100%
- El 8% tiene una exactitud entre el 80% y 99%
- El 16% no fue posible georreferenciar

En el mapa de *siniestros totales* (Ver Mapa 1), podemos observar la acumulación de los sitios donde ocurrieron siniestros de tránsito desde el año 2009 hasta el año 2011. La mayor concentración está en el centro de la ciudad donde se visualizan 2 ejes perpendiculares: la calle 31 y carrera 28, ejes en que la agrupación de siniestros es más acentuada. Esta zona de concentración céntrica, está limitada hacia el norte por la calle 42, a partir de la cual disminuye la concentración hacia el norte, con excepción de la carrera 28, que muestra una alta concentración en inmediaciones de la glorieta Versailles, en su intersección con la calle 47 y entre las calles 65 y 70. La Calle 42 también muestra una agrupación elevada de siniestros, sobre todo en sus intersecciones con: las carreras 35, 32 y 28.

En el Mapa de siniestros equivalentes (Mapa 2), se localizan los siniestros aplicando los factores de equivalencia utilizada en estudios de puntos críticos de peatones realizados para la Corporación Fondo de Prevención Vial, de la siguiente manera: Siniestro equivalente = lesionados * 1.5 + fallecidos * 12. De la aplicación de ese criterio a los registros de siniestros del 2009 a 2011 (RNAT), se obtuvieron los siguientes resultados: con valor de siniestros equivalentes entre 1.5 y 24, 1,504 sitios, entre 24 y 49,5, 2 sitios, entre 46,6 y 69, 0 sitios y entre 69,1 y 91,5, 1 sitio. Estos últimos considerados como los más críticos por tener siniestros equivalentes superiores a 24 se pueden observar en el Mapa de siniestros equivalentes sitios más críticos (Mapa 3). Finalmente, en el mapa de *siniestros equivalentes más críticos HH* (Mapa 4), se ubican los puntos más críticos utilizando el índice de Morán según la “Metodología para los análisis espaciales” mencionada. Con este procedimiento se identificaron 16 puntos.

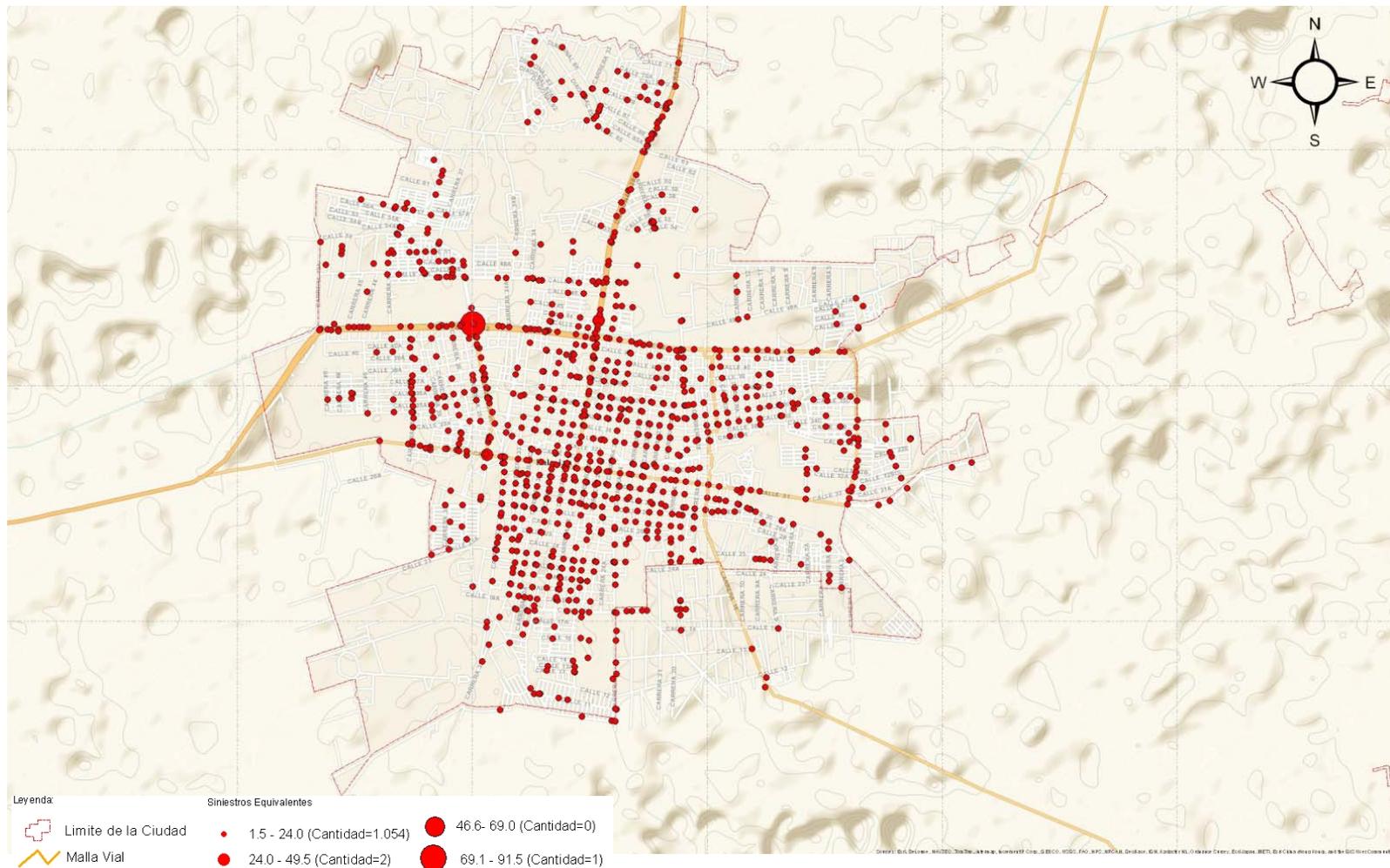
Resumen del diagnóstico de la seguridad vial del municipio de Palmira

Mapa 1. Mapa de localización del total de siniestros ocurridos en la ciudad de Palmira 2009-2011



Fuente: Elaboración propia a partir de Información Geográfica del SIGOT (Sistema de Información Geográfica para el Ordenamiento territorial) y las Bases de Datos de Siniestralidad (RNAT - Ministerio de Transporte)

Mapa 2. Mapa de localización de los siniestros equivalentes ocurridos en la ciudad de Palmira 2009-2011



Fuente: Elaboración propia a partir de Información Geográfica del SIGOT (Sistema de Información Geográfica para el Ordenamiento territorial) y las Bases de Datos de Siniestralidad (RNAT - Ministerio de Transporte)

Resumen del diagnóstico de la seguridad vial del municipio de Palmira

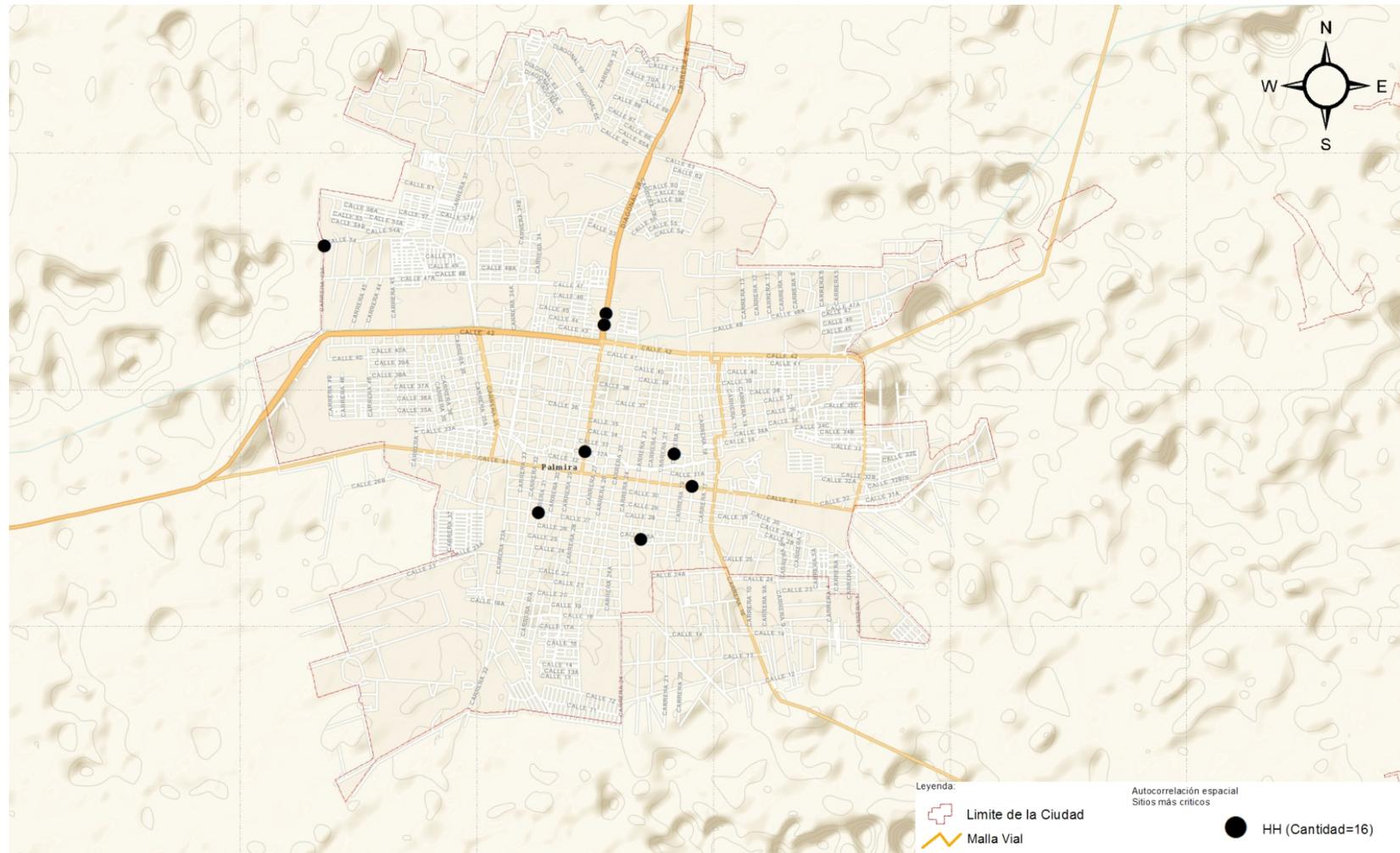
Mapa 3. Mapa de localización de los sitios más críticos de los siniestros equivalentes ocurridos en la ciudad de Palmira 2009-2011



Fuente: Elaboración propia a partir de Información Geográfica del SIGOT (Sistema de Información Geográfica para el Ordenamiento territorial) y las Bases de Datos de Siniestralidad (RNAT - Ministerio de Transporte)

Resumen del diagnóstico de la seguridad vial del municipio de Palmira

Mapa 4. Mapa de localización de los sitios más críticos de los siniestros equivalentes HH ocurridos en la ciudad de Palmira 2009-2011



Fuente: Elaboración propia a partir de Información Geográfica del SIGOT (Sistema de Información Geográfica para el Ordenamiento territorial) y las Bases de Datos de Siniestralidad (RNAT - Ministerio de Transporte)

3. Objetivo, misión, visión y principios básicos del plan local de seguridad vial

3.1 Objetivo

“Construir progresivamente un sistema de movilidad que ofrezca seguridad a todos los usuarios, motivando el compromiso ciudadano, adoptando reglas de conducta con autoridad y dentro de un espacio público apropiado para la circulación eficiente y sostenible, que proteja la vida e integridad física de la población.”

3.2 Visión

El Plan Local de Seguridad Vial de Palmira 2013-2017, tiene una visión orientada a la prevención de la siniestralidad, priorizando sus actuaciones en la sostenibilidad de la seguridad del sistema de movilidad municipal.

3.3 Misión

Crear un modelo de municipio donde la preservación de la vida y la integridad de las personas primen en el uso del sistema de movilidad, procurando que cada una de ellas, aporte a la seguridad propia y a la de los demás.

3.4 Principios básicos

Se definieron cinco (5) principios básicos dentro de los lineamientos estratégicos del Plan Local de Seguridad Vial del Municipio de Palmira:

1. Dentro del sistema de movilidad, la vida y la integridad física prevalecerán por encima de cualquier criterio: El derecho y respeto por la vida propia y la de los demás es inviolable, la integridad física prevalecerá por encima de cualquier otro criterio en el sistema de movilidad.
2. Prevalecerá la seguridad de las personas por encima de la fluidez del tránsito: Toda acción que repercuta en la necesidad de movilizar o transportar, deberá tener como prioridad la seguridad de las personas.
3. El derecho de paso prevalecerá en función de la vulnerabilidad del modo de movilización: Fomentar en la ciudadanía los desplazamientos peatonales y el uso de la bicicleta como modos de transporte, dotando al sistema de una infraestructura segura para este tipo de usuarios.
4. Selección adecuada de las modalidades de transporte público: Prevalecerán las modalidades de transporte público, los cuales deben ser adecuadamente seleccionadas, para que se adapten con su entorno y brinden las mejores garantías de seguridad vial.

5. Convivencia, corresponsabilidad y participación ciudadana: Fortalecerse los procesos educativos de formación e información entorno a la pedagogía vial de todos los actores del sistema de movilidad, procurando que las personas aporten a su seguridad y a la de los demás.

4. Acciones recomendadas

A continuación se presentan los programas con sus respectivas acciones, enmarcados dentro de cada uno de los cinco pilares considerados en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

4.1 Programas y acciones relacionados con los aspectos institucionales- Pilar 1

4.1.1 Planificación, gestión y control de la seguridad vial en general

- Establecer un sistema de planificación de la seguridad vial a nivel municipal que incluya a todos los actores privados y públicos, así como todos los aspectos de la seguridad vial (vías, vehículos, control, usuarios, atención de víctimas, etc.)
- Definir un sistema de indicadores que permita el seguimiento y la evaluación objetiva de las metas contenidas en el Plan Local de Seguridad Vial
- Proporcionar a los responsables políticos y técnicos, en materia de Seguridad Vial Urbana, recursos e instrumentos para planificar la seguridad vial en el municipio
- Crear una Agencia Municipal de Seguridad Vial que se constituya en el soporte interinstitucional y de coordinación municipal
- Declarar la seguridad vial como una política pública municipal que trascienda a todos los programas y proyectos municipales.

4.1.2 Fortalecimiento de la institucionalidad para la gestión de la seguridad vial en el municipio

- Definir y adoptar los procesos y procedimientos para la coordinación entre las entidades municipales para el trabajo integral en la prevención, atención y seguimiento de la seguridad vial, aplicado a las funciones propias de cada dependencia.
- Fortalecimiento de la relaciones con las entidades de carácter nacional como el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura y el INVIAS, para la gestión de la seguridad vial.
- Designar suficiente personal para la gestión de la seguridad vial y fortalecer sus conocimientos en seguridad vial.

4.1.3 Financiación de la seguridad vial

- Hacer un diagnóstico de posibles fuentes de financiación para la seguridad vial e implementarlas.

4.1.4 Creación de un sistema de información para el análisis y monitoreo de las características de los siniestros de tránsito, así como de los factores de riesgo

- Adelantar los procesos de coordinación necesarios con el Ministerio de Transporte para lograr el acceso ilimitado al RNAT, con el propósito de realizar los análisis y estudios de siniestralidad que se requieran y eliminar la doble digitación.
- Crear, administrar y gestionar un sistema de información geográfica de los siniestros de tránsito que ocurran en la ciudad; conocer y monitorear los sectores de concentración de siniestros.
- Hacer análisis permanentes sobre las variaciones de las características de los siniestros y de los factores de riesgo, seguimiento que genera un sistema de alerta temprana para diseñar intervenciones que prevengan y contrarresten los posibles efectos negativos.
- Identificar y realizar un seguimiento permanente a los sectores de concentración de siniestros de tránsito, e informar a las áreas técnicas y de control sobre las variaciones que se produzcan.
- Desarrollar mesas de trabajo interinstitucionales con los sectores relacionados como la Policía, tránsito, salud y medicina legal, para coordinar la toma de información, su procesamiento y análisis de los datos.
- Expedir normas locales y desarrollar los manuales de procedimiento correspondientes y suscribir los convenios interinstitucionales que sustenten las decisiones.

4.1.5 Aplicación y adecuación de la normatividad para la protección de los usuarios vulnerables y de las personas discapacitadas (movilidad reducida, e invidentes)

- Aplicar la normatividad existente relacionada con la protección de los usuarios vulnerables y preparar proyectos de normas municipales que incluya aspectos no contemplados.

4.1.6 Control de las infracciones y los factores causantes de los siniestros viales

- Establecer un sistema para el control y vigilancia de la aplicación de la normatividad en materia de protección y priorización de los usuarios vulnerables.
- Hacer programas de compromiso de usuarios para cumplimiento de normas y preparar incentivos o distinciones.

- Desarrollar planes de control continuos sobre las infracciones de tránsito más comunes y que generan más riesgo

4.1.7 Modernización del sistema para la vigilancia y el control de la movilidad del municipio y aumento de la capacidad operativa

- Preparar ejecutar y evaluar planes de control preventivo y reactivo sobre la conducción bajo los efectos del alcohol u otros elementos que alteren la conducción, o superando los límites de velocidad permitidos o utilizando teléfonos celulares u otros elementos electrónicos.
- Aumentar el pie de fuerza para la vigilancia y control del tránsito, de tal manera que responda al tamaño de la ciudad y de su sistema de movilidad.
- Incorporar equipos con tecnología moderna para el control y vigilancia del tránsito y transporte.
- Adquirir y dotar a la Secretaría de Tránsito, de la infraestructura y el soporte para el uso de las nuevas tecnologías.
- Diseñar y ejecutar planes permanentes para la capacitación del personal en el uso de las nuevas tecnologías y sobre seguridad vial en general.
- Diseñar estrategias de control focalizadas sobre los comportamientos indebidos de los usuarios del tránsito.

4.1.8 Normatividad para la seguridad vial

- Expedir las normas y adoptar los criterios técnicos para la regulación de la velocidad. Reducir los límites acorde con flujos peatonales.
- Expedir normas municipales que restrinjan en las horas pico el paso de vehículos pesados que no tengan como destino inmediato el municipio.
- Expedir normas municipales para la protección de la vida de los usuarios vulnerables con sus diferentes necesidades.

4.1.9 Participación multisectorial en la prevención de la siniestralidad vía

- Establecer mecanismos de coordinación con las entidades de carácter privado para el trabajo conjunto de la prevención, atención y seguimiento de la seguridad vial.
- Hacer convenios con universidades para mejorar la investigación en seguridad vial
- Realizar foros y mesas de discusión sobre la problemática de la seguridad vial, buscando la participación de los distintos sectores y su vinculación efectiva al desarrollo del PLSV.

4.2 Programas y acciones relacionados con el comportamiento humano- Pilar 2

4.2.1 Investigación y seguimiento del comportamiento ciudadano en materia de seguridad vial

- Realizar estudios e investigaciones que permitan identificar los comportamientos riesgosos de los usuarios de la vía, que sirvan de sustento a los programas de cultura ciudadana, control y sensibilización.
- Desarrollar procesos sistemáticos de valoración y seguimiento del comportamiento ciudadano que permitan identificar aquellos que inciden en el aumento del riesgo de siniestros y establecer los cambios producidos como resultados de las intervenciones.

4.2.2 Educación y concientización de adultos

- Elaborar programas de educación y concientización de adultos en los riesgos que existen en la vía, para cada tipo de usuario (peatón, conductor de vehículo livianos, motociclistas y ciclistas)
- Realizar campañas de educación sobre actuación inmediata de los espectadores de siniestros de tránsito, y difundir los procedimientos que ejecutan las instituciones durante y después de un siniestro de tránsito.

4.2.3 Educación y formación escolar en seguridad vial

- Complementar el proceso de formación formal con actividades y estrategias para fomentar la adopción de comportamientos seguros por parte de los escolares, como patrullas escolares, tarjetas de compromisos⁴.
- Vigilancia por parte de Secretaria de Educación para verificar que se está impartiendo la instrucción para el desarrollo de conductas y hábitos en materia de seguridad vial, que haya sido incorporada al currículo y se desarrolle a través de todo el plan de estudios.
- Desarrollo de los procesos de capacitación de docentes encargados de impartir la enseñanza en seguridad vial.
- Promover el servicio social educativo en seguridad vial
- Implementar parques educativos fijos e itinerantes de educación vial

⁴ Ley 1503 de 2011 ARTÍCULO 19. TARJETA DE COMPROMISO PERSONAL CON LA SEGURIDAD VIAL. Las Entidades Territoriales emitirán la tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial. Esta tarjeta será para el uso de los funcionarios y servidores públicos, peatones o transeúntes, pasajeros y conductores en general. La tarjeta es un formato que contiene enunciadas las medidas de seguridad vial que el titular se compromete a respetar y aplicar. En el caso de los conductores, la tarjeta será visible en el vehículo automotor o no automotor. La reglamentación de las características de las tarjetas corresponde al Ministerio de Transporte y la definición de los enunciados a la Administración Municipal.

4.2.4 Formación e información de colectivos o grupos de interés ciudadano

- Difundir dentro de los estudiantes universitarios a través de los programas de bienestar y prevención vial, los principios de seguridad vial y de comportamiento seguro.
- Promover la adopción de pactos entre autoridad y ciudadanos para afianzar el respeto de las normas de comportamiento en el tránsito, que involucren la autorregulación y armonicen la cultura ciudadana con el sistema de movilidad.
- Implementar la tarjeta de compromisos en materia de seguridad vial para funcionarios, peatones, pasajeros y conductores, que trata la Ley 1503 de 2011.
- Promover la integración de equipos y/o líderes que puedan generar en los ciudadanos conciencia en el uso seguro del sistema de movilidad, cultura ciudadana y educación vial.
- Desarrollar un programa permanente de capacitación a las empresas y conductores del transporte público (colectivo e individual) y de carga, generando conciencia sobre su responsabilidad en la seguridad vial.

4.2.5 Generación de conciencia colectiva sobre los riesgos de los siniestros de tránsito

- Diseñar e implementar campañas permanentes de educación y sensibilización para promover el comportamiento seguro en las vías, dirigidas a todos los usuarios de la vía, especialmente a los usuarios vulnerables.
- Establecer y desarrollar mecanismos de difusión y divulgación masiva periódica de estadísticas de siniestralidad y cumplimiento de metas municipales.
- Generar eventos de carácter simbólico, cultural o artístico en los puntos críticos de siniestralidad vial, con el propósito de comunicar y hacer pedagogía en materia de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía.

4.2.6 Pactos empresariales por la seguridad vial

- Velar por el diseño y ejecución de los Planes de Seguridad Vial Empresarial que trata la Ley 1503 de 2011.
- Promover los pactos entre autoridad y los demás actores de la movilidad, por ejemplo, con los establecimientos donde se realiza expendio de licor, para desarrollar acciones orientadas al consumo responsable de alcohol.

4.2.7 Sensibilización para la conducción segura de vehículos

- Realizar campañas de sensibilización para promover el uso de los equipamientos de seguridad activa y pasiva en los vehículos.

- Fomentar y controlar la utilización de los sistemas de retención infantil en vehículos particulares
- Promover y controlar el uso adecuado del casco para motociclistas, el cual debe portarse abrochado.
- Promover y controlar la utilización de los cinturones de seguridad tanto en los asientos delanteros como traseros, de acuerdo con lo ordenado por las disposiciones vigentes.
- Diseñar y ejecutar acciones informativas y de sensibilización sobre la importancia del uso de los elementos de seguridad.
- Diseñar y ejecutar acciones informativas y de sensibilización sobre los peligros de la conducción bajo los efectos del alcohol, o superando los límites de velocidad permitidos o utilizando teléfonos celulares.

4.2.8 Plan de seguridad de motociclistas

- Elaborar un diagnóstico sobre la siniestralidad de motos, las condiciones de aprendizaje y uso de la moto, la caracterización de los motociclistas, y las causas de la siniestralidad
- Formular y poner en práctica un plan integral de seguridad para los motociclistas en cuya formulación se tenga en cuenta a todos los actores de la vía.

4.2.9 Trabajo con seguridad vial

- Diagnosticar los siniestros en el medio laboral formal e informal (en especial de los motociclistas).
- Promover los planes de seguridad vial empresariales de la Ley 1503. Especial énfasis en empresas de transporte público y escolar.

4.3 Programas y acciones relacionados con estrategias sobre los vehículos-Pilar 3

4.3.1 Promoción y control de la revisión de los vehículos automotores

- Realización de un diagnóstico sobre los niveles de cumplimiento de la obligación de revisar los vehículos automotores.
- Elaborar un plan y/o convenio con la Superintendencia de Puertos y Transporte para controlar los CDA
- Desarrollar mesas de trabajo para abrir espacios de coordinación con el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte para la vigilancia de los Centros de Diagnóstico Automotor.
- Desarrollar un plan interinstitucional para la vigilancia de la calidad e idoneidad de las revisiones técnico mecánicas.

- Diseñar e implementar acciones informativas y de sensibilización para motivar el cumplimiento de la obligación de revisar los vehículos.
- Diseñar e implementar acciones informativas y de sensibilización para motivar el mantenimiento preventivo de los vehículos.

4.3.2 Acciones para desestimular la modificación de las características originales de los vehículos

- Elaborar un diagnóstico sobre los cambios en las características originales de los vehículos, especialmente de las motocicletas que pueden afectar el funcionamiento seguro del automotor.
- Diseñar y ejecutar acciones informativas sobre el riesgo y los peligros de conducir vehículos que han sufrido modificaciones en sus sistemas originales.
- Diseñar y ejecutar operativos para el control de los vehículos con modificaciones peligrosas para la integridad del conductor.

4.3.3 Elección de vehículos con equipamiento de seguridad activa y pasiva de los vehículos

- Diseñar material informativo para guiar a los compradores de vehículos nuevos, para que elijan vehículos con equipamiento de seguridad pasiva y activa e inviertan en la seguridad de los potenciales usuarios.

4.3.4 Control de la instalación, porte y funcionamiento de los cinturones de seguridad en los vehículos

- Desarrollo de acciones informativas sobre la obligación que los vehículos dispongan del sistema de cinturones de seguridad.
- Elaboración de un plan de control para exigir que los vehículos dispongan de los cinturones de seguridad tanto en las sillas delanteras como traseras, de acuerdo con lo ordenado por las normas vigentes en la materia.

4.3.5 Uso obligatorio de los sistemas de retención infantil

- Realizar un análisis jurídico sobre la legislación nacional o local existente sobre la obligación del uso de sistemas de retención infantil en vehículos de servicio particular y público (transporte especial de escolares).
- Analizar los distintos sistemas de seguridad pasiva de protección del transporte de niños
- Estudiar la viabilidad de la expedición de una norma local sobre el uso obligatorio de los sistemas de retención infantil

4.3.6 Plan de chatarrización de vehículos obsoletos

- Realizar un estudio legal sobre las facultades de las autoridades municipales para reglamentar la chatarrización de vehículos que ofrezcan peligro sobre la vida e integridad física de los usuarios, por sus condiciones de obsolescencia.
- Realizar un programa de participación comunitaria para la socialización de las medidas de chatarrización.
- Elaborar un plan de chatarrización concertado

4.3.7 Vehículos de transporte público seguros

- Realizar un diagnóstico de la caracterización del parque de transporte público, analizando: edad del parque, revisión técnico-mecánica, sistemas de control pasivos y activos, dispositivos de seguridad, etc. Promover el uso de dispositivos tecnológicos que propendan por la seguridad vial de sus conductores y pasajeros
- Elaborar un programa para modernizar el parque automotor, procurando éste cuente con los sistemas de seguridad requeridos.

4.3.8 Vehículos de transporte escolar seguros

- Realizar un diagnóstico de la caracterización del parque de transporte escolar, analizando: edad del parque, revisión técnico-mecánica, sistemas de control pasivos y activos, dispositivos de seguridad, etc.
- Elaborar un programa para modernizar el parque, procurando que éste cuente con los sistemas de seguridad requeridos

4.4 Programas y acciones relacionados con la infraestructura – Pilar 4

4.4.1 Elementos para la planeación, diseño y construcción de infraestructura vial segura

- Revisión de la planeación, diseño y construcción de la infraestructura vial para verificar que todos los elementos de diseño contemplen los principios de seguridad vial.
- Incluir en los procesos de planeación y diseño de proyectos viales y desarrollos dotacionales, los procedimientos para verificar la interacción segura de todos los usuarios potenciales del proyecto.
- Estructurar un sistema que integre los subsistemas de transporte público actuales (Sistema Estratégico de Transporte Público), con las condiciones técnicas que garanticen la construcción de infraestructura y equipamientos para la operación segura del transporte público: Áreas de espera y de abordaje para los pasajeros, sistemas de información al usuario, integración de rutas, malla vial en buen estado, entre otros

- Desarrollar procesos tendientes a favorecer y recuperar el espacio público, la peatonalización y la circulación de ciclo-usuarios en algunos corredores y sectores céntricos de la ciudad.
- Establecer una jerarquización vial que ofrezca seguridad a los usuarios vulnerables y la prioridad para los peatones generando el uso seguro del sistema de movilidad.

4.4.2 Las Auditorías de Seguridad Vial como una práctica obligatoria

- Expedir los actos administrativos necesarios para hacer que las ASV tengan carácter obligatorio en proyectos nuevos en todas sus etapas: planeación, diseño, construcción y operación.
- Elaborar o adoptar una guía para la realización de las Auditorías de Seguridad Vial.
- Diseñar procesos para que se incorporen los técnicos del municipio en la realización de las ASV, como un mecanismo de transferencia de conocimiento.

4.4.3 La seguridad vial como requisito en los proyectos viales

- Expedir los actos administrativos necesarios para incluir los conceptos y principios de seguridad vial en los TDR para la contratación de los estudios de planeación, diseño, construcción de proyectos viales.
- Establecer los procedimientos para verificar que el proyecto corresponde a una la solución integral desde el punto de vista de seguridad vial y movilidad. En caso de desarrollo por etapas, debe considerarse primero la infraestructura dedicada a la seguridad vial de los usuarios vulnerables.

4.4.4 Diagnóstico y priorización de las acciones correctivas sobre la infraestructura vial en operación

- Realizar un diagnóstico sobre el estado actual de la red vial de la ciudad y establecer las condiciones de operación que afectan la seguridad vial, a partir de los registros y análisis de la siniestralidad vial.
- Realizar un diagnóstico de diseño operacional a la glorieta Versalles, que reestructure la interacción entre los actores viales, priorizando la seguridad de los actores más vulnerables y favoreciendo la movilidad sostenible.
- Realizar un diagnóstico del estado actual de los separadores entre calzadas, para reconstruirlos, evaluar la conveniencia de las aberturas o efectuar el mantenimiento correspondiente.
- Realizar las evaluaciones pertinentes en zonas que requieran de manera prioritaria la instalación o mantenimiento de iluminación.
- Desarrollar un programa de tratamiento de puntos críticos de siniestralidad.

- Realizar Inspecciones de Seguridad Vial en los sitios de concentración de siniestros, especialmente los cruces identificados como críticos: carrera 28 con calle 42, carrera 35 con calle 42 y carrera 28 con calle 47.
- Diseñar y operar un sistema de monitoreo, control y seguimiento a las intervenciones sobre los puntos críticos de siniestralidad vial y tomar las medidas que aseguren el cumplimiento del programa de intervención.

4.4.5 Infraestructura segura para peatones y personas con movilidad reducida

- Generar redes peatonales que conecten y permitan la movilidad segura del peatón, con continuidad en el espacio público, pasos seguros, con semáforos peatonales (con ciclos que permitan a usuarios con movilidad reducida cruzar de manera segura) y anchos de andes suficientes para el tránsito de los peatones.
- Revisar e implementar medidas inmediatas que desestimulen el paso a nivel por sitios no seguros, desarrollando medidas que conduzcan al peatón hacia los puentes peatonales y mejoren las condiciones de los pasos peatonales a nivel, en operación.
- Adoptar soluciones orientadas a brindar seguridad al peatón, en especial a las personas con movilidad reducida.
- Desarrollo del espacio público en función de la demanda peatonal con niveles de servicio apropiados y condiciones para personas con movilidad reducida.

4.4.6 Movilidad para los ciclistas

- Estudios, diseños e implementación de redes seguras para ciclistas en función de la proyección de las demanda de bicicletas con niveles de servicio apropiados y que estén en armonía con las zonas de tránsito del peatón, los vehículos y de conformidad con el Plan Maestro de Movilidad.

4.4.7 Adaptación de la infraestructura para controlar la velocidad vehicular

- Adoptar los criterios técnicos para reglamentar la velocidad en el sistema de velocidad.
- Implementar medidas de pacificación del tránsito en los sitios donde los peatones y ciclistas se encuentran en riesgo por la circulación de vehículos a velocidades inapropiadas y con conflictos vehiculares peligrosos.

4.4.8 Ampliación y recuperación del sistema de señalización vial de la ciudad

- Actualizar el diagnóstico sobre el estado y las necesidades de señalización de la red vial de la ciudad.

- Realizar los diseños de señalización respectivos con criterios de seguridad vial, en especial de zonas escolares y zonas de tránsito de peatones.
- Diseño y desarrollo progresivo de un plan de instalación y mantenimiento de la señalización vial.

4.4.9 Modernización y ampliación del sistema de semaforización

- Elaborar un plan de modernización del sistema de semáforos de la ciudad, que incluya las fases peatonales.
- Expandir el sistema a nuevas intersecciones donde prevalezcan los criterios de seguridad vial y protección de los peatones.
- Operar las intersecciones y el sistema de semaforización de manera que se adapte a las necesidades de seguridad vial, en especial a los peatones y personas con movilidad reducida incluyendo las fases peatonales exclusivas, refugios peatonales y señales sonoras.
- Estructuración de un grupo profesional que se encargue de mejorar los tiempos de verde (fases – ciclos – coordinación) en función del tráfico real atendido.
- Estructurar e implementar un subsistema de regulación de tráfico que permita interactuar con sistemas inteligentes de tránsito y transporte.

4.4.10 Programa para el mantenimiento, conservación y seguimiento de la red vial

- Actualizar el diagnóstico sobre el estado de la malla vial y de las necesidades de intervención en concordancia con el PMM
- Diseñar y desarrollar un plan de mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura, priorizando sectores, corredores, intersecciones o tramos, que por su condición crítica desde el punto de vista de la seguridad vial, requieran un tratamiento especial.

4.5 Programas y acciones relacionados con atención y/o rehabilitación a víctimas por siniestros de tránsito – Pilar 5

4.5.1 Atención inicial oportuna de las víctimas de los siniestros de tránsito

- Realizar un diagnóstico sobre el estado actual del proceso de atención a las víctimas de los siniestros de tránsito; revisando tiempo de respuestas, calidad y oportunidad de la atención inicial de urgencia y funcionamiento de la red de urgencias.
- Crear un protocolo de atención y rehabilitación a las víctimas de los siniestros, que contenga acciones específicas de seguimiento del caso, mediante llamadas telefónicas, entrevistas personales, y otras herramientas de comunicación como chat virtual, correo electrónico, entre

otros. Considerar incluir en el protocolo asistencia legal y psicológica para los casos que lo requiera.

- Fortalecer la capacidad operativa de la policía de tránsito en personal y recursos técnicos, para mejorar la atención y disminuir los tiempos de respuesta durante y después del siniestro de tránsito.
- Implementar protocolos de mejoramiento en la atención médica de urgencias y pre-hospitalaria a través de capacitación y sensibilización del personal de atención médica.
- Actualizar permanentemente y difundir a la ciudadanía las rutas de atención de siniestros de tránsito del municipio.
- Implementar un centro regulador de ambulancias que permita disminuir los tiempos de atención de emergencias de siniestros de tránsito.
- Informar y capacitar al primer respondiente en la forma de actuar en el caso que presencie un siniestro de tránsito.

4.5.2 Mejoramiento de la atención hospitalaria

- Coordinar con la Secretaría de Salud un programa de mejora a la atención hospitalaria.
- Establecer un componente unificado de las entidades prestadoras de servicios de urgencias del municipio, que revise de manera permanente los planes de atención de emergencias intrahospitalarias en siniestros de tránsito.

4.5.3 Sistema de información de las víctimas de los siniestros de tránsito

- Crear un sistema de información que permita hacer la trazabilidad a todo el proceso de atención de las víctimas.
- Capacitar permanentemente a las autoridades de tránsito en el diligenciamiento del informe de siniestros y adoptar mecanismo de control y verificación de la información.
- Desarrollar procesos de seguimiento a la rehabilitación de las víctimas y de vigilancia, a los causantes de las lesiones en siniestros de tránsito.

4.5.4 Seguimiento a la rehabilitación de las víctimas de los siniestros de tránsito

- Realizar un diagnóstico sobre el estado actual del proceso de rehabilitación de las víctimas de los siniestros de tránsito. Estudiando la calidad y oportunidad de la atención de rehabilitación, los sistemas de registro de tratamientos, tipo y duración de las incapacidades, secuelas e incapacidades laborales.

- Desarrollar labores de supervisión que garanticen el cumplimiento de los servicios de atención psicológica y rehabilitación física, que deben hacer las EPS a las víctimas de siniestros de tránsito

4.5.5 Programa de defensa de derechos de las víctimas

- Definir el responsable y darle la capacidad para desarrollar esta labor

5. Costos de implementación

A continuación se presenta, a manera de referencia, los rangos de costos⁵ de cada uno de los programas a implementarse:

Tabla 2 Pilar 1-Aspectos institucionales

Programa	Bajo costo (Menor o igual a \$200 millones.)	Mediano costo (Mayores a \$200 millones y menores o iguales a \$700 millones.)	Alto costo (Mayores a \$700 millones.)
Planificación, gestión y control de la seguridad vial en general.	X		
Fortalecimiento de la institucionalidad para la gestión de la seguridad vial en el municipio.		X	
Financiación de la seguridad vial	X		
Planificación, gestión y control de la seguridad vial en general.		X	
Aplicación y adecuación de la normatividad para la protección de los usuarios vulnerables y de las personas discapacitadas (movilidad reducida, e invidentes).	X		
Control de las infracciones y los factores causantes de los siniestros viales.		X	
Modernización del sistema para la vigilancia y el control de la movilidad del municipio y aumento de la capacidad operativa.	X		
Normatividad para la seguridad vial	X		
Participación multisectorial en la prevención de la siniestralidad vial.	X		

⁵ La metodología para la determinación de los rangos de costos se presenta en el Entregable 3 FORMULACIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL de esta Consultoría.

Tabla 3 Pilar 2-Comportamiento humano

Programa	Bajo costo (Menor o igual a \$200 millones.)	Mediano costo (Mayores a \$200 millones y menores o iguales a \$700 millones)	Alto Costo (Mayores a \$700 millones.)
Investigación y seguimiento del comportamiento ciudadano en materia de seguridad vial.	X		
Educación y concientización de adultos	X		
Educación y formación escolar en seguridad vial		X	
Formación e información de colectivos o grupos de interés ciudadano.		X	
Generación de conciencia colectiva sobre los riesgos de los siniestros de tránsito.		X	
Pactos empresariales por la seguridad vial	X		
Sensibilización para la conducción segura de vehículos		X	
Plan de seguridad de motociclistas	X		
Trabajo con seguridad vial	X		

Tabla 4 Pilar 3-Acciones sobre los vehículos

PROGRAMA	Bajo costo (Menor o igual a \$200 millones.)	Mediano costo (Mayores a \$200 millones y menores o iguales a \$700 millones.)	Alto Costo (Mayores a \$700 millones.)
Promoción y control de la revisión de los vehículos automotores.		X	
Acciones para desestimular la modificación de las características originales de los vehículos.	X		
Elección de los vehículos con equipamiento de seguridad activa y pasiva de los vehículos.	X		
Control de la instalación, porte y funcionamiento de los cinturones de seguridad en los vehículos.	X		
Uso obligatorio de los sistemas de retención infantil	X		
Plan de chatarrización de vehículos obsoletos		X	
Vehículos de transporte público seguros	X		
Vehículos de transporte escolar seguros	X		

Tabla 5 Pilar 4-Acciones sobre la infraestructura

PROGRAMA	Bajo costo (Menor o igual a \$200 millones.)	Mediano costo (Mayores a \$200 millones y menores o iguales a \$700 millones.)	Alto Costo (Mayores a \$700 millones)
Elementos para la planeación, diseño y construcción de infraestructura vial segura.		X	
Las auditorias de seguridad vial como una práctica obligatoria.		X	
La seguridad vial como requisito en los proyectos viales	X		
Diagnóstico y priorización de las acciones correctivas sobre la infraestructura vial en operación.		X	
Infraestructura segura para peatones y personas con movilidad reducida.			X
Movilidad para los ciclistas			X
Adaptación de la infraestructura para controla la velocidad vehicular.			X
Ampliación y recuperación del sistema de señalización vial de la ciudad.			X
Modernización y ampliación del sistema de semaforización.			X
Programa para el mantenimiento, conservación y seguimiento de la red vial.			X

Tabla 6 Pilar 5 -Atención y/o rehabilitación a Víctimas

Programa	Bajo costo (Menor o igual a \$200 millones)	Mediano costo (Mayores a \$200 millones y menores o iguales a \$700 millones.)	Alto costo (Mayores a \$700 millones.)
Atención inicial oportuna de las víctimas de los siniestros de tránsito.		X	
Mejoramiento de la atención hospitalaria	X		
Sistema de información de las víctimas de los siniestros de tránsito.	X		
Seguimiento a la rehabilitación de las víctimas de los siniestros de tránsito.	X		
Programa de defensa de derechos de las víctimas		X	

6. Plan de implementación

El PLSV dirigirá las políticas y actuaciones en materia de seguridad vial para los próximos años así como también definirá los roles y compromisos de cada uno de los agentes que intervienen en dicha implementación; por una parte las Administraciones públicas con competencias en la materia deben proporcionar espacios seguros de movilidad para todos los colectivos; en el otro lado, los usuarios deben actuar y comportarse de manera segura en sus desplazamientos.

Este Plan define acciones/medidas de seguridad vial que se pueden implementar de manera exitosa en el Municipio de Palmira, teniendo presente las necesidades plasmadas en la caracterización y diagnóstico de la situación actual y los 'objetivos específicos' de la ciudad. A continuación se presenta, a manera de referencia, los rangos de periodos de implementación de cada uno de los programas a implementarse:

Tabla 7 Pilar 1 Aspectos institucionales

Programa	Corto plazo (Menor o igual a 1 año)	Mediano plazo (Mayor a 1 año y menor o igual a 2.5 años)	Largo plazo (Mayor a 2.5 años)
Planificación, gestión y control de la seguridad vial en general.	X		
Fortalecimiento de la institucionalidad para la gestión de la seguridad vial en el municipio.		X	
Financiación de la seguridad vial		X	
Planificación, gestión y control de la seguridad vial en general.		X	
Aplicación y adecuación de la normatividad para la protección de los usuarios vulnerables y de las personas discapacitadas (movilidad reducida, e invidentes).	X		
Control de las infracciones y los factores causantes de los siniestros viales.	X		
Modernización del sistema para la vigilancia y el control de la movilidad del municipio y aumento de la capacidad operativa.	X		
Normatividad para la seguridad vial	X		
Participación multisectorial en la prevención de la siniestralidad vial.	X		

Tabla 8 Pilar 2 Comportamiento humano

Programa	Corto plazo (Menor o igual a 1 año)	Mediano plazo (Mayor a 1 año y menor o igual a 2.5 años)	Largo plazo (Mayor a 2.5 años)
Investigación y seguimiento del comportamiento ciudadano en materia de seguridad vial.	X		
Educación y concientización de adultos	X		
Educación y formación escolar en seguridad vial	X		
Formación e información de colectivos o grupos de interés ciudadano.	X		
Generación de conciencia colectiva sobre los riesgos de los siniestros de tránsito.	X		
Pactos empresariales por la seguridad vial	X		
Sensibilización para la conducción segura de vehículos	X		
Plan de seguridad de motociclistas	X		
Trabajo con seguridad vial	X		

Tabla 9 Pilar 3 Acciones sobre los vehículos

PROGRAMA	Corto plazo (Menor o igual a 1 año)	Mediano plazo (Mayor a 1 año y menor o igual a 2.5 años)	Largo plazo (Mayor a 2.5 años)
Promoción y control de la revisión de los vehículos automotores.		X	
Acciones para desestimular la modificación de las características originales de los vehículos.	X		
Elección de vehículos con equipamiento de seguridad activa y pasiva de los vehículos.	X		
Control de la instalación, porte y funcionamiento de los cinturones de seguridad en los vehículos.	X		
Uso obligatorio de los sistemas de retención infantil	X		
Plan de chatarrización de vehículos obsoletos		X	
Vehículos de transporte público seguros	X		
Vehículos de transporte escolar seguros	X		

Tabla 10 Pilar 4 Acciones sobre la infraestructura vial

Programa	Corto plazo (Menor o igual a 1 año)	Mediano plazo (Mayor a 1 año y menor o igual a 2.5 años)	Largo plazo (Mayor a 2.5 años)
Elementos para la planeación, diseño y construcción de infraestructura vial segura.		X	
Las auditorías de seguridad vial como una práctica obligatoria.	X		
La seguridad vial como requisito en los proyectos viales	X		
Diagnóstico y priorización de las acciones correctivas sobre la infraestructura vial en operación.		X	
Infraestructura segura para peatones y personas con movilidad reducida.		X	
Movilidad para los ciclistas		X	
Adaptación de la infraestructura para controlar la velocidad vehicular.		X	
Ampliación y recuperación del sistema de señalización vial de la ciudad.		X	
Modernización y ampliación del sistema de semaforización		X	
Programa para el mantenimiento, conservación y seguimiento de la red vial.			X

Tabla 11 Pilar 5 Atención y/o rehabilitación a víctimas

Programa	Corto plazo (Menor o igual a 1 año)	Mediano plazo (Mayor a 1 año y menor o igual a 2.5 años)	Largo plazo (Mayor a 2.5 años)
Atención inicial oportuna de las víctimas de los siniestros de tránsito.	X		
Mejoramiento de la atención hospitalaria	X		
Sistema de información de las víctimas de los siniestros de tránsito.	X		
Seguimiento a la rehabilitación de las víctimas de los siniestros de tránsito.	X		
Programa de defensa de derechos de las víctimas	X		

7. Programa de comunicación y difusión

Con el objeto organizar de manera estructurada el programa para la comunicación y difusión del Plan Local de Seguridad Vial “Palmira, hacia un sistema de movilidad seguro y sostenible”, este capítulo contiene la conceptualización de las dimensiones que hacen parte de la estrategia de comunicación y difusión que el municipio debe adelantar para divulgar los programas y las acciones contempladas con el objeto de mejorar el desempeño de la seguridad vial en el municipio, lograr los objetivos y las metas; para lo cual es necesario la vinculación tanto del sector público como del sector privado y de todos los grupos de interés mediante una debida información.

7.1 Objetivo general

Buscar la vinculación activa de todos sectores de la vida municipal con el Plan Local de Seguridad Vial “Palmira, hacia un sistema de movilidad seguro y sostenible”, mediante el conocimiento de los programas y acciones que componen este instrumento para gestión de la seguridad vial en el municipio.

7.2 Objetivo de comunicación interna

La estrategia de la comunicación interna tiene como objetivo la sistematización y estructuración de la información de manera que se garantice el conocimiento del Plan Local de Seguridad Vial por parte de toda la organización municipal independientemente de las funciones. Así como, la gestión eficaz y transparente del mismo por parte de las entidades municipales relacionadas con los programas y asegurar una fluida y eficiente comunicación entre los involucrados en su implementación.

7.3 Objetivo de comunicación externa

La estrategia de comunicación externa tiene propósito dar a conocer el Plan Local de Seguridad Vial a los grupos de interés, potenciales actores involucrados, indicando en qué consiste, sus objetivos, programas y acciones y proporcionar una base documental y material de referencia para seguimiento y retroalimentación.

7.4 Objetivos de difusión

La estrategia de difusión tiene como propósito difundir entre sociedad en general a través los medios de comunicación información relacionada con Plan Local de Seguridad Vial.

7.5 Público objetivo de la comunicación interna

En grupo objetivo de la estrategia de comunicación interna para la divulgación de Plan Local de Seguridad Vial “Palmira, hacia un sistema de movilidad seguro y sostenible”, son todas las entidades de carácter público y privado que conforman el Comité Local de Seguridad Vial (CLSV) del municipio:

- Alcaldía Municipal
- Secretaría de Movilidad
- Secretaría de Planeación
- Secretaría de Infraestructura
- Secretaría de Gobierno, Seguridad y Convivencia
- Secretaría de Educación
- Secretaría de Protección en Salud
- Secretaría de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial
- Dirección Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional
- Dirección ejecutiva del Observatorio de Seguridad Vial de la Cámara de Comercio de Palmira
- Dirección regional de la Corporación Fondo de Prevención Vial
- Gremio transportador, donde exista una representación de las diferentes empresas que prestan el servicio de transporte público colectivo, individual y de carga en el municipio.

En este orden de ideas, y de acuerdo con el Artículo 2º del Decreto No. 313, del 31 de Diciembre de 2012, Por medio del cual se crea el comité de seguridad vial para el municipio de Palmira”, el comité municipal de seguridad vial para el municipio de Palmira y las entidades y organismos de carácter público y privado que lo conforman, son los responsables de coordinar y articular las diferentes acciones encaminadas al cumplimiento, control, seguimiento y gestión del Plan Local de Seguridad Vial del Municipio.

Adicionalmente debe asegurarse que todos los empleados de las entidades relacionadas conozcan el Plan.

7.6 Público objetivo de la comunicación externa

De los destinatarios de la comunicación externa hace los sectores de la vida municipal que agrupan la actividad empresarial, comercial, educativa, de usuarios, entidades del orden nacional, como los siguientes:

7.7 Público objetivo de la estrategias de difusión

La difusión de los aspectos principales y beneficios del Plan Local de Seguridad Vial “Palmira, hacia un sistema de movilidad seguro y sostenible”, de dirigirse a la población en general.

7.8 Responsables de las actividades dentro de las estrategias de comunicación

Tabla 12 Actividades para el desarrollo del programa de comunicación interna

Dimensión de la comunicación	Comunicación interna
Objetivo de comunicación	Subir el archivo del PLSV a las páginas web de municipales
Estrategia	Uso de internet
Actividades	Responsable
Contacto con las entidades	Secretaría de Movilidad
Distribución de los archivos	Secretaría de Movilidad
Asignación espacio en las webs y diseños páginas.	Administrador web
Cargue de archivo	Oficina de sistemas entidad
Verificación cargue y funcionamiento	Oficina de sistemas entidad
Verificación páginas con el Plan	Secretaría de Tránsito

Tabla 13 Actividades para el desarrollo del programa de comunicación interna

Dimensión de la comunicación	Comunicación interna
Objetivo de comunicación	Difundir los enlaces de las páginas web del PLSV a todos los funcionarios del Municipio, enviando correos electrónicos.
Estrategia	Uso de internet
Actividades	Responsable
Recopilación y creación de una base de datos con los correos electrónicos de funcionarios	Secretaría de Gobierno
Envío de correos con los link de la Web del PLSV	Secretaría de Gobierno

Tabla 14 Actividades para el desarrollo del programa de comunicación interna

Dimensión de la comunicación	Comunicación interna
Objetivo de comunicación	Conocimiento de los programas del PLSV por Secretaría. Donde en las carteleras de cada Secretaría se fijarán los programas de su competencia, con una breve descripción.
Estrategia	Avisos en Carteleras
Actividades	Responsable
Realizar afiches con los programas de cada Secretaria.	Secretaría correspondiente
Fijación de afiches en carteleras	Secretaría correspondiente

Tabla 15 Actividades para el desarrollo del programa de comunicación interna

Dimensión de la comunicación	Comunicación interna
Objetivo de comunicación	Conocimiento interno del PLSV
Estrategia	Internet, Concurso “Conozco el PLSV de mi Municipio”
Actividades	Responsable
Diseñar un cuestionario con 10 preguntas claves del PLSV	Secretaría de Movilidad
Distribución de los cuestionarios a los correos electrónicos de todos los funcionarios del Municipio	Secretaría de Movilidad
Revisión y calificación de los cuestionarios diligenciados y reenviados a cada Secretaria por sus funcionarios	Secretaría competente
Fijación en cartelera de los Nombres de los funcionarios con calificación superior al 80%	Secretaría competente

Tabla 16 Actividades para el desarrollo del programa de comunicación interna

Dimensión de la comunicación	Comunicación interna
Objetivo de comunicación	Presentar el Plan Local de Seguridad Vial al Consejo de Gobierno Municipal
Estrategia	Sesiones del Consejo de Gobierno
Actividades	Responsable
Citación a sesión del Consejo de Gobierno	Secretaría de Gobierno
Presentación del PLSV	Secretaría de Movilidad
Asignación de funciones y actividades para la ejecución de los programas	Secretarías competentes

Tabla 17 Actividades para el desarrollo del programa de comunicación interna

Dimensión de la comunicación	Comunicación interna
Objetivo de comunicación	Presentación del Plan a Funcionarios de Secretarías
Estrategia	Charlas a los funcionarios de las diferentes Secretarías
Actividades	Responsable
Presentación del PLSV a funcionarios de la Administración Municipal	Secretaría de Movilidad

Tabla 18 Actividades para el desarrollo del programa de comunicación Externa

Dimensión de la comunicación	Comunicación externa
Objetivo de comunicación	Presentación del PLSV a entidades y agremiaciones
Estrategia	Sesiones del Comité Local de Seguridad Vial
Actividades	Responsable
Invitar a los directivos de entidades como: la ANDI, Fenalco, Cámara de Comercio, Fasecolda, Agremiación de Transportadores.	Secretaría de Movilidad
Presentación del PLSV a los grupos de interés, potenciales actores involucrados.	Secretaría de Movilidad

Tabla 19 Actividades para el desarrollo del programa de comunicación Externa

Dimensión de la comunicación	Comunicación externa
Objetivo de comunicación	Presentación del Plan Local de Seguridad Vial al sector privado
Estrategia	Conferencias a Empresas del sector privado
Actividades	Responsable
Contacto con las entidades	Secretaría de Movilidad
Presentación del PLSV	Secretaría de Movilidad

Tabla 20 Actividades para el desarrollo del programa de comunicación Externa

Dimensión de la comunicación	Comunicación externa
Objetivo de comunicación	Presentación del Plan Local de Seguridad vial a Universidades y a entidades educativas con la entrega de copias electrónicas del PLSV para sus bibliotecas.
Estrategia	Conferencias en las Universidades y entidades educativas dirigidas al personal Directivo, Docentes y Estudiantes
Actividades	Responsable
Contacto con las Universidades y entidades educativas	Secretaría de Movilidad y Secretaría de Educación
Presentación del PLSV en conferencias	Secretaría de Movilidad y Secretaría de Educación
Distribución de copias electrónicas del PLSV a Bibliotecas de entidades educativas	Secretaría de Movilidad y Secretaría de Educación

Tabla 21 Actividades para el desarrollo del programa de Difusión y Promoción

Dimensión de la comunicación	Comunicación externa
Objetivo de comunicación	Divulgación publicitaria de los programas del PLSV
Estrategia	Boletines de prensa, con entrevistas al Alcalde y a Funcionarios del Comité Local de Seguridad Vial, enfocadas a conocimiento y el alcance de los programas del PLSV
Actividades	Responsable
Realizar entrevistas	Secretaría de Gobierno
Publicación en la web de la Alcaldía y en los principales diarios del Municipio.	Secretaría de Gobierno

Tabla 22 Actividades para el desarrollo del programa de Difusión y Promoción

Dimensión de la comunicación	Comunicación externa
Objetivo de comunicación	Divulgación publicitaria de los programas del PLSV
Estrategia	Cuñas radiales en las principales emisoras de radio del Municipio
Actividades	Responsable
Emisión de entrevistas radiales realizadas al Alcalde y a los miembros del Comité Local de Seguridad Vial sobre el alcance de los programas del PLSV	Secretaría de Gobierno

Tabla 23 Actividades para el desarrollo del programa de Difusión y Promoción

Dimensión de la comunicación	Comunicación externa
Objetivo de comunicación	Divulgación publicitaria de los programas del PLSV
Estrategia	Volantes informativos sobre los programas del PLSV, para entregar a la Ciudadanía en general
Actividades	Responsable
Diseño e Impresión de Volantes	Secretaría de Gobierno
Entrega de volantes a la Ciudadanía	Secretaría de Movilidad

Tabla 24 Actividades para el desarrollo del programa de Difusión y Promoción

Dimensión de la comunicación	Comunicación externa
Objetivo de comunicación	Divulgación publicitaria de la Web del PLSV
Estrategia	Redes Sociales, Internet
Actividades	Responsable
Vinculación de las redes sociales para promover la lectura de la Web donde está el PLSV	Secretaría de Gobierno

7.9 Conclusiones del plan de divulgación

Como acompañamiento al plan de divulgación debe realizarse un seguimiento apropiado del flujo de información y publicidad, con la implementación de indicadores de gestión.

Se recomienda fortalecer las pautas publicitarias para incrementar la divulgación de las acciones más representativas y los posibles efectos positivos que causarán en la seguridad vial del Municipio.

En el desarrollo del plan de divulgación deben realizarse los ajustes que requiera la Dirección del Plan Local de Seguridad Vial, para reorientar y divulgar las posibles acciones que sean motivo de cambio.

Los beneficiarios finales del PLSV son los usuarios viales, por lo que se recomienda optimizar el flujo de información hacia este amplio sector, lo que implica mayores esfuerzos en la divulgación y publicidad.

Para reforzar el conocimiento de los usuarios viales sobre el estado de la seguridad vial en el Municipio, se recomienda realizar la difusión de la caracterización del Municipio respecto a su siniestralidad vial, principales falencias en seguridad vial, localización de los puntos críticos, y resultados esperados por la implementación y puesta en marcha del Plan local de Seguridad Vial.

Los funcionarios encargados de administrar y poner en marcha el PLSV deben tener un amplio conocimiento de los programas a desarrollar, para lo cual se requiere que la comunicación interna se asegure y se realice con anterioridad a la comunicación externa, brindando así la capacidad necesaria a los funcionarios del Municipio para asesorar y resolver las inquietudes del público objetivo externo.

Se recomienda que la Administración Municipal contrate la asesoría especializada de una Agencia de publicidad, para que diseñe la imagen a proyectar ante la opinión pública, perfeccione las estrategias publicitarias en la divulgación del PLSV y realice el acompañamiento y asesoría publicitaria que se requiera.

8. Conclusiones y recomendaciones

La inseguridad vial a nivel mundial es considerada como un problema de salud pública. Según la Organización Mundial de la Salud se proyecta que si no hubiera una intervención preventiva en todo el mundo, el número anual de muertes por siniestros de tránsito se incrementaría a 2,4 millones para el año 2030; será la quinta causa de muerte por encima de los decesos ocasionados por el VIH o la Violencia (OMS, 2009). En Colombia en el año 2011 murieron 5.792 personas, cifra inquietante teniendo en cuenta que representa más de cinco veces los 1.103 fallecidos en el 2009 por temas de conflictos sociopolíticos (Acción Guerrillera, Militar, Paramilitar, Enfrentamiento Armado....) (INML, 2009).

El análisis de cifras como las anteriores y el conocimiento de las variables que envuelven las muertes en un siniestro de tránsito permiten determinar patrones sobre la problemática misma y generar políticas de prevención, estudios e investigaciones concernientes al tema, que contribuyan a reducir dicho fenómeno.

Los peatones, usuarios de vehículos no motorizados y motociclistas representan a nivel mundial una amplia proporción de las víctimas fatales. Desde el año 2002, en Palmira se han registrado 18.408 casos de siniestros de tránsito, que involucran lesiones personales, víctimas, y daños materiales. En el año 2012 el 52% de los siniestros fueron con heridos (789 Casos), dejando como resultado 1226 personas heridas. El 45% de los siniestros (687 casos) dejaron como resultado sólo daños. Para ese mismo año resultaron 65 víctimas fatales⁶. No obstante, la seguridad vial no ha recibido la suficiente atención a nivel municipal. Una de las razones principales es que la responsabilidad sobre los diversos aspectos de la problemática (incluido los aspectos institucionales, el diseño de los vehículos, el diseño de la infraestructura vial, la planificación urbana y rural, la introducción y aplicación de la legislación en materia de seguridad vial, y el cuidado y tratamiento de las víctimas de choques) no “pertenece” a ningún organismo o entidad específica, por el contrario, está repartida entre muchos sectores y grupos diferentes.

En este orden de ideas, es de resaltar la importancia de disponer con la voluntad política para formular e implementar los programas, acciones y medidas eficaces de seguridad vial que se presentan en este documento. No obstante, los objetivos y programas propuestos deberán reevaluarse finalizado el periodo de aplicación del Plan, estableciendo, de acuerdo a la experiencia obtenida objetivos ambiciosos pero realistas, que involucren la participación de los diferentes organismos de la administración municipal, del sector privado, organismos no gubernamentales, universidades, medios de comunicación y la ciudadanía en general.

⁶ Observatorio de Seguridad, Convivencia y Cultura Ciudadana, Balance 2012

Algunos de los retos que han representado el desarrollo del estudio, ha sido la ejecución de la actividades que hacen parte de la formulación y diseño del Plan Municipal de Seguridad Vial en un tiempo tan limitado (3 meses), situación que afecta considerablemente la planificación y asistencia de todos los organismos relacionados con el transporte, la infraestructura vial, la salud, la educación a las mesas de trabajo, talleres necesarios que garantizan la construcción participativa del plan y generan una estrategia multisectorial y multidisciplinaria en el desarrollo del plan.

No obstante, la administración municipal y los miembros del Comité Local de Seguridad Vial, brindaron su colaboración y apoyo en el desarrollo del proceso, logrando de esta forma la participación activa en la ejecución de las cuatro mesas de trabajo, insumo que es indiscutiblemente necesario en el diseño de un producto integral, que fomente y favorezca la movilidad segura de los diferentes usuarios del sistema.

Si bien es cierto, que existen muchas intervenciones que pueden salvar vidas, la voluntad y el compromiso político son elementos esenciales, y sin ellos los esfuerzos resultan en vano. Es de suma importancia recordar que todos debemos actuar, la seguridad vial es un tema que nos toca a todos; como usuarios de la vía y como ciudadanos merecemos un sistema de movilidad que nos brinde todas las condiciones de comodidad y seguridad.

El objetivo de este informe es que el municipio tenga un punto de partida para el inicio de acciones que tienen en cuenta los diferentes frentes destinados a tratar la problemática de la inseguridad vial, como un tema transversal que requiere de la aplicación de un enfoque global e integrado de todos los sectores y organismos que de una u otra forma pueden intervenir en la prevención de la siniestralidad del municipio.

Dentro de las estrategias municipales para la implementación del plan se considera necesario producir resultados cuantificables, que permitan de una forma ordenada y sistemática la estimación de los indicadores que se recomiendan para la evaluación de las acciones y medidas que hacen parte del plan.

Con el objetivo de generar resultados satisfactorios, se presentan algunas recomendaciones generales, las cuales deberán aplicarse en una amplia variedad de sectores y disciplinas, con un proceso de adaptación a las condiciones y capacidades locales; recomendaciones que quedaron enmarcadas de una forma más desagregada dentro de los programas propuestos en el presente documento y que hacen parte del Plan “Palmira, hacia un sistema de movilidad seguro y sostenible”:

Seguimiento sistemático de la seguridad vial del municipio

Todo problema requiere de la identificación de las causas y los efectos que produce dicha situación, análisis que nos lleva a pensar en la importancia de determinar y caracterizar el problema al que nos enfrentamos. Parte del proceso de la caracterización se adelanta mediante el seguimiento sistemático de las estadísticas de la siniestralidad del municipio; no obstante, es necesario aclarar la importancia de analizar la situación en el contexto y bajo las condiciones a las que se ven enfrentados los usuarios del sistema de movilidad, determinando así, con mayor precisión los factores de riesgo, cuales usuarios de

la vía pública se ven más afectados; en qué zonas (puntos o tramos) existen más problemas; qué políticas, programas e intervenciones específicas en materia de seguridad vial se llevan a cabo; qué estructuras institucionales se ocupan del problema de los siniestros causados por el tránsito; entre otros. La evaluación y seguimiento del PLSV, asegura la buena gestión, el avance de los diferentes procesos y diagnostica el impacto sobre la reducción de la siniestralidad derivados de la ejecución de los objetivos, acciones y estrategias implementadas. Además de, permitir la realización de ajustes sobre la marcha que propicien la Eficacia y Eficiencia en su implementación.

Designación de una entidad líder u organismo coordinador en la administración municipal que oriente las actividades locales en materia de seguridad vial.

Como ya se ha mencionado anteriormente, es de resaltar la importancia de contar con un organismo o entidad dentro de la administración municipal que tenga la autoridad y responsabilidad de velar por la seguridad vial del municipio.

Generar políticas que incentiven la retroalimentación y actualización del Plan Municipal de Seguridad Vial.

Con estrategias de participación multisectorial y multidisciplinaria generar el compromiso del sector público, del sector privado y de la ciudadanía en general en la construcción de una ciudad y un sistema de movilidad con visión futura cero víctimas de siniestros de tránsito.

El Municipio de Palmira se encuentra localizado en la parte sur del Departamento del Valle, dentro del corredor vial que atraviesa de sur a norte el Departamento y que conecta a los municipios que se encuentran en las zonas aledañas, como son: Cali, Yumbo, Buga, Candelaria y el Cerrito. Se recomienda en futuras actualizaciones del Plan Municipal de Seguridad Vial ampliar su cobertura, generando estrategias y programas que involucren la movilidad e influencia directa de los municipios cercanos a Palmira.

Asignación de recursos económicos y humanos como estrategia fundamental para atacar la problemática.

La financiación de programas y la canalización de recursos económicos y humanos garantizan en gran parte el éxito del plan y de todas las acciones complementarias que la administración municipal implemente en pro de la seguridad vial. Aunque la priorización de programas muestra prelación por los proyectos que se pueden realizar con menor costo y menor presupuesto, es equilibrado trabajar en paralelo con los programas a largo plazo, siempre y cuando la financiación lo permita, implementando oportunamente los programas que requieren mayor presupuesto y que influyen sustancialmente en la reducción de la siniestralidad de tránsito, como es el caso de la mayoría de programas de Infraestructura vial.

Aplicación de acciones y medidas integrales destinadas a velar por la seguridad vial

La planificación e implementación de las medidas y acciones que se enmarcan dentro de los 5 pilares del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, y que bajo criterios de contextualización local se formulan en el presente documento, son un punto de partida importante para tratar la inseguridad vial desde diferentes líneas de acción que contribuyen sustancialmente a la reducción de la probabilidad y la gravedad de los siniestros de tránsito que se presentan en el municipio.

Articulación con el Área Metropolitana

Ante la gran influencia que tienen los desplazamientos tanto de usuarios como de vehículos de los demás municipios del Área Metropolitana en las condiciones de seguridad vial del sistema de movilidad municipal, es necesario trabajar para que se integren en un Plan Metropolitano de Seguridad Vial, a partir de diagnósticos locales con una mirada metropolitana