



## ALCALDÍA DE PASTO

Despacho del Alcalde

DECRETO 0231 DE 2022  
( 21 JUN 2022 )

POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE PASTO

### EL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE PASTO

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las señaladas en la Constitución Política particularmente las otorgadas en el artículo 2, 209 y 315, y en la Ley 136 de 1994, modificada por la Ley 1551 de 2012, La Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1383 de 2010, y la Ley 1503 de 2011, y lo establecido en la Resolución Nacional 2273 de 2014 expedida por el Ministerio de Transporte "Por medio del cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones", y

### CONSIDERANDO

Que de conformidad al inciso segundo del artículo 2 de la Constitución Política de Colombia, las autoridades de la Republica están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades.

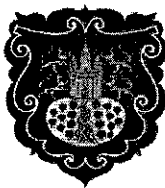
Que a los mandatarios locales como autoridades de tránsito, Artículo 7 Ley 769 de 2002, les corresponde velar por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público, sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

Que el inciso segundo del artículo primero del Código Nacional de Tránsito Terrestre Ley 769 de 2002, preceptúa que en desarrollo de lo dispuesto en el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Que el inciso segundo del párrafo tercero del artículo 6 de la Ley 769 de 2002, preceptúa que los Alcaldes, dentro de su respectiva jurisdicción, deberán expedir las normas y tomar las medidas necesarias para mejorar el desplazamiento de personas, animales y vehículos por las vías públicas.

Que a través de la Ley 1450 de 2011 (Planes Nacionales de Desarrollo 2010-2014, 2014-2018 Y 2018-2022), el Estado Colombiano instauro la Seguridad Vial como una política de Estado prioritaria del Gobierno Nacional, por lo que a los mandatarios locales les corresponde ejecutar las acciones pertinentes para su concreción, implementación, ejecución y seguimiento.

Que el Gobierno de Colombia ha definido como una prioridad y como una Política de Estado la Seguridad Vial; en ese contexto, a través del Ministerio de Transporte, se ha establecido un Plan Nacional de Seguridad Vial – PNSV 2013-2021, que se presenta y se estructura fundamentalmente desde experiencias internacionales y recomendaciones que sobre la materia han proferido diversos organismos multilaterales, quien presentó el



**ALCALDÍA DE PASTO**

Despacho del Alcalde

DECRETO 0231 DE 2022

( )

21 JUN 2022

POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE PASTO

Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción, con el objetivo de reducir en un 50% para 2030 las muertes y traumatismos graves provocados por el tránsito y declaró en su resolución 74/299 el "Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030".

Que es obligación del Municipio de Pasto, establecer una política de movilidad segura para todos los ciudadanos, generando mecanismos y estrategias medibles mediante indicadores de resultados, promoviendo la generación de una comunidad segura a través de la disminución del riesgo mediante programas de prevención, atención y tratamiento.

Que mediante Decreto 0630 del 12 de septiembre del 2012 se creó el Consejo Municipal de Seguridad Vial en el Municipio, el cual fue modificado a través del Decreto No.0565 del 23 de noviembre del 2017, estableciendo cómo será su integración y funciones, contemplando en su Art. 4. Funciones del Consejo Municipal de Seguridad Vial. "Aprobar el Plan Municipal de Seguridad Vial que le presente la Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal".

Que el 15 de junio de 2022 se llevó a cabo el Comité Local de Seguridad Vial, en el cual se aprobó por los miembros de dicho Comité, la adopción del "Plan Local de Seguridad Vial - Pasto Ciudad en Movimiento", de conformidad al producto final entregado por la consultoría de formulación, elaboración e implementación del Plan Local de Seguridad Vial para el municipio de Pasto.

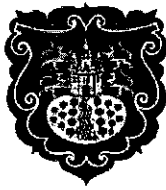
Que corresponde al alcalde, como máxima autoridad de tránsito en el municipio de Pasto, adoptar el Plan Local de Seguridad Vial para el Municipio, logrando de esta manera institucionalizar esta herramienta y dar continuidad a las acciones planteadas para garantizar la Seguridad Vial en el mismo.

En mérito de lo expuesto,

**DECRETA**

**ARTÍCULO PRIMERO.-** Adoptar en todas sus partes el Plan Local de Seguridad Vial del municipio de Pasto, el cual hace parte integral del Presente Decreto, como una herramienta que establece las estrategias, proyectos y actividades tendientes a generar unas condiciones de movilidad seguras, equitativas, eficientes y sostenibles, de manera que contribuya a mejorar la calidad de vida de la comunidad, la competitividad de la región y las políticas de seguridad vial.

**ARTÍCULO SEGUNDO. -** En concordancia con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, el presente Plan Local de Seguridad Vial - PLSV tendrá vigencia hasta el año 2024 y podrá ser objeto de



**ALCALDÍA DE PASTO**  
Despacho del Alcalde

DECRETO N° 0231 DE 2022  
( 21 JUN 2022 )

**POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE PASTO**

revisión y/o actualización cada dos (2) años, si se requiere, teniendo en cuenta las políticas del Gobierno Nacional.


**ARTÍCULO TERCERO.** - El presente Decreto rige a partir de la fecha de su expedición y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Dado en San Juan de Pasto, a los 21 JUN 2022.

**PUBLÍQUESE COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE**

  
**GERMAN CHAMORRO DE LA ROSA**  
Alcalde Municipal de Pasto

Aprobó:

  
ANGELA PANTOJA  
Jefe de Oficina Jurídica Despacho


Aprobó:

  
LUIS ALFREDO MARTÍNEZ  
Jefe de Oficina Jurídica STTM

Revisó:

  
JAVIER BASTIDAS HIDALGO  
Profesional Universitario Oficina Jurídica


Revisó:

  
RODRIGO FERNANDO BASTIDAS TOBAR  
Subsecretario de Seguridad Vial y Control Operativo.

Revisó:

  
LIZZETH ALEJANDRA BENAVIDES GARCÍA  
Abogada SSVCO

Proyectó:

  
MÓNICA YALINE JIMÉNEZ QUIROZ.  
Profesional Contratista STTM.

# Plan Local de Seguridad Vial Pasto Ciudad Em Movimiento

## PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL

### Resumen Ejecutivo Versión 2 Final



Fuente: CDM Smith Inc.

29 de Agosto de 2013



**Plan Local de Seguridad Vial  
Pasto Ciudad En Movimiento  
2013-2020**

**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)

**CDM  
Smith.**



## Tabla de Contenido

1.	Antecedentes.....	6
2.	Resumen del diagnóstico de la seguridad vial del municipio de Pasto .....	7
2.1	Condición actual del Municipio en Seguridad Vial .....	7
2.2	Resultados de las Inspecciones de Seguridad Vial .....	18
2.3	Georreferenciación de los siniestros viales .....	24
3.	Objetivo, misión, visión y principios básicos del Plan Local de Seguridad Vial .....	30
3.1	Objetivo .....	30
3.2	Visión .....	30
3.3	Misión .....	30
3.4	Principios básicos.....	30
4.	Acciones recomendadas.....	32
4.1	Programas y acciones relacionados con los aspectos institucionales-Pilar 1.....	32
4.1.1	Planificación, gestión y control de la seguridad vial en general.....	32
4.1.2	Fortalecimiento de la institucionalidad para la gestión de la seguridad vial en el municipio.....	32
4.1.3	Financiación de la seguridad vial .....	33
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.....	33
4.1.5	Aplicación y adecuación de la normatividad para la protección de los usuarios vulnerables y de las personas con movilidad reducida.....	33
4.1.6	Control de las infracciones y los factores causantes de los siniestros viales .....	34
4.1.7	Modernización del sistema para la vigilancia y el control de la movilidad del municipio y aumento de la capacidad operativa.....	34
4.1.8	Normatividad para la seguridad vial.....	34
4.1.9	Participación multisectorial en la prevención de la siniestralidad vial.....	35
4.2	Programas enfocados en el comportamiento humano.....	35
4.2.1	Investigación y seguimiento del comportamiento ciudadano en materia de seguridad vial .....	35
4.2.2	Educación y concientización de adultos .....	35
4.2.3	Educación y formación escolar en seguridad vial.....	35
4.2.4	Formación e información de colectivos o grupos de interés ciudadano.....	36
4.2.5	Generación de conciencia colectiva sobre los riesgos de los siniestros de tránsito.....	36
4.2.6	Pactos empresariales por la seguridad Vial.....	36

4.2.7	Sensibilización para la conducción segura de vehículos .....	37
4.2.8	Plan de seguridad de motociclistas .....	37
4.2.9	Trabajo con seguridad vial.....	37
4.3	Programas y acciones relacionados con estrategias sobre los vehículos-Pilar 3 .....	37
4.3.1	Promoción y control de la revisión de los vehículos automotores .....	37
4.3.2	Acciones para desestimular la modificación de las características originales de los vehículos .....	38
4.3.3	Elección de vehículos con equipamiento de seguridad activa y pasiva de los vehículos.....	38
4.3.4	Control de la instalación, porte y funcionamiento de los cinturones de seguridad en los vehículos.....	38
4.3.5	Uso obligatorio de los sistemas de retención infantil .....	38
4.3.6	Plan de chatarrización de vehículos obsoletos.....	39
4.3.7	Vehículos de transporte público seguros .....	39
4.3.8	Vehículos de transporte escolar seguros .....	39
4.4	Programas enfocados en las estrategias sobre la infraestructura – Pilar 4 .....	39
4.4.1	Elementos para la planeación, diseño y construcción de infraestructura vial segura .....	39
4.4.2	Las Auditorias de Seguridad Vial como una práctica obligatoria .....	40
4.4.3	La seguridad vial como requisito en los proyectos viales.....	40
4.4.4	Diagnóstico y priorización de las acciones correctivas sobre la infraestructura vial en operación ..	40
4.4.5	Infraestructura segura para peatones y personas con movilidad reducida.....	41
4.4.6	Movilidad para los ciclistas .....	41
4.4.7	Adaptación de la infraestructura para controlar la velocidad vehicular .....	41
4.4.8	Ampliación y recuperación del sistema de señalización vial de la ciudad .....	41
4.4.9	Modernización y ampliación del sistema de semaforización.....	42
4.4.10	Programa para el mantenimiento, conservación y seguimiento de la red vial.....	42
4.4.11	Responsabilidad en seguridad vial de las Secretarías a cargo de la planificación, o construcción de vías y de sistemas de transporte público colectivo .....	42
4.5	Programas y acciones relacionados con atención y/o rehabilitación a víctimas por siniestros de tránsito – Pilar 5.....	43
4.5.1	Atención inicial oportuna de la víctimas de los siniestros de tránsito .....	43
4.5.2	Mejoramiento de la atención hospitalaria .....	43
4.5.3	Sistema de información de las víctimas de los siniestros de tránsito .....	43
4.5.4	Seguimiento a la rehabilitación de las víctimas de los siniestros de tránsito .....	43
4.5.5	Programa de defensa de derechos de las víctimas .....	43

5.	Costos y Plan de Implementación .....	44
6.	Programa de comunicación y difusión .....	50
6.1	Objetivos general.....	50
6.2	Objetivo de comunicación interna .....	50
6.3	Objetivo de comunicación externa.....	50
6.4	Objetivos de difusión.....	51
6.5	Estrategias y herramientas para la comunicación y difusión del PLSV .....	51
6.5.1	Mensaje de comunicación.....	51
6.5.2	Comunicación interna.....	52
6.5.3	Comunicación externa.....	52
6.5.4	Difusión y promoción .....	53
7.	Conclusiones y recomendaciones .....	55

## Índice de Tablas

Tabla 1	Plan de acción aspectos institucionales.....	45
Tabla 2	Plan de acción comportamiento de los usuarios.....	46
Tabla 3	Plan de acción relacionado con los vehículos.....	47
Tabla 4	Plan de acción relacionado con la infraestructura .....	48
Tabla 5	Plan de acción relacionado con la atención y rehabilitación de víctimas.....	49

## Índice de Gráficas

Gráfica 1.	Muertes Pasto vs otras ciudades colombianas 2011 .....	8
Gráfica 2	Tasa de Muertes por cien mil habitantes.....	8
Gráfica 3	Muertes en siniestros de tránsito por actor vial.....	9
Gráfica 4.	Muertes en siniestros de tránsito por sexo, 2004-2011 .....	9
Gráfica 5.	Heridos en siniestros de tránsito .....	10
Gráfica 6.	Heridos en siniestros de tránsito por actor vial 2011.....	11
Gráfica 7.	Heridos en siniestros de tránsito por sexo 2011.....	11
Gráfica 8.	Patrón de la siniestralidad en Pasto 2007 – 2011 .....	12
Gráfica 9.	Patrón de mortalidad por siniestros de tránsito en Pasto 2007 – 2011 .....	13
Gráfica 10.	Patrón de la morbilidad por siniestro de tránsito en Pasto 2007 - 2011.....	14
Gráfica 11.	Mapa de calor - Siniestralidad municipio de Pasto.....	26
Gráfica 12	Mapa de calor - Siniestros Equivalentes .....	27
Gráfica 13	Mapa de calor Siniestros equivalentes, mayores concentraciones.....	28
Gráfica 14	Mapa 1 Autocorrelación espacial – Sitios más críticos HH .....	29



# 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 mérito 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 concretó 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.

Es en este contexto, CDM Smith se permite presentar el Resumen Ejecutivo del Plan **"PASTO CIUDAD EN MOVIMIENTO"**, el cual es el resultado del Contrato mencionado anteriormente

## 2. Resumen del diagnóstico de la seguridad vial del municipio de Pasto

---

### 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 de 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 abarcan el 72% de la población, poseen las tasas más altas de mortalidad por siniestros de tránsito (20,1 muertos por cada 100.000 habitantes) y en ellos se generan alrededor del 80% de las víctimas mortales de los siniestros de tránsito del mundo. Esta 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.

La seguridad en las vías es un tema de interés en el municipio de Pasto desde el 12 de septiembre de 2012, cuando mediante el Decreto 630 de 2012 se creó el concejo municipal de seguridad vial, y donde se viene trabajando en distintas áreas para el fortalecimiento y protección de los usuarios. Los esfuerzos de la Secretaría de Tránsito y de las instituciones ligadas a ésta, están concentrados en el conocimiento y difusión de los factores de movilidad segura, de sus características institucionales y culturales.

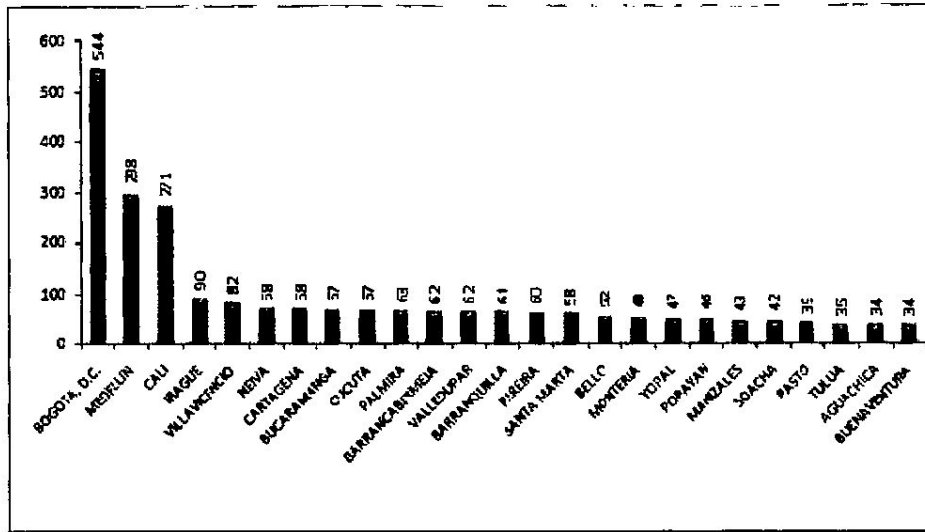
Se cuenta con estudios y análisis de siniestralidad en puntos críticos y en comunas con la mayor cantidad de siniestros, contando con registro de índices.

Son importantes los avances logrados por la STT en cuanto a registro y análisis de la siniestralidad a través del observatorio del delito, que adelanta una labor importante con los registros de siniestralidad, sin embargo, es necesario fortalecer dicha institución de manera que se puedan planear todas las acciones y se encaminen los esfuerzos en continuar y complementar la labor desarrollada con la implementación de bases georreferenciadas de información.

Dentro de los índices de mortalidad, la ciudad de Pasto se encuentra en la posición vigésima segunda del país, con el 0.7% del total de muertos. Por otro lado, respecto a la población total del país, ocupa la decimoquinta posición en Colombia, con el 0.9% del total de la población (ver Gráfica 1).

## Resumen del diagnóstico de la seguridad vial del municipio de Pasto

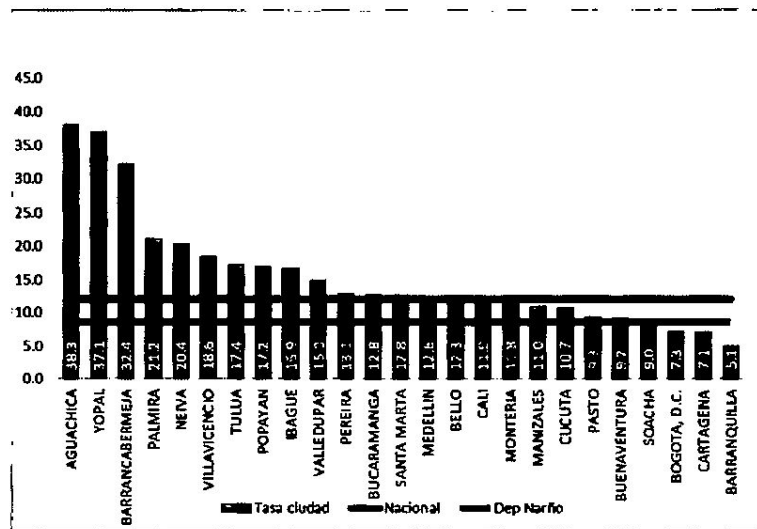
Gráfica 1. Muertes Pasto vs otras ciudades colombianas 2011



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

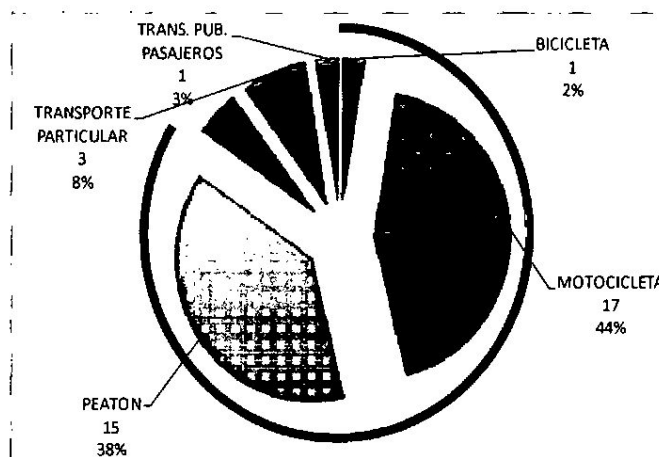
En la Gráfica 2 se observa que el municipio de Pasto presenta una tasa de 9.3 muertes por cada 100 mil habitantes en el año 2011, menor a la tasa nacional de 12 muertes por cada 100 mil habitantes.

Gráfica 2 Tasa de Muertes por cien mil habitantes



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

Gráfica 3 Muertes en siniestros de tránsito por actor vial



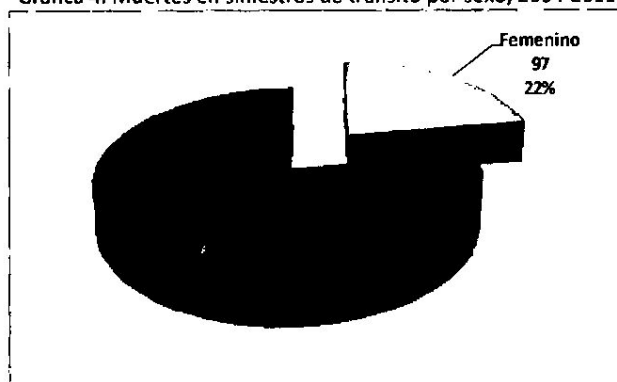
Fuente: Elaboración propia a partir de las bases de datos del Registro Nacional de Siniestros de Tránsito-Ministerio de Transporte.

De acuerdo con la Gráfica 3, el 44% de las víctimas fatales en siniestros de tránsito dentro la ciudad de Pasto son usuarios de motocicleta, convirtiéndose en el actor vial de mayor vulnerabilidad, seguido por los peatones con el 38% y usuarios de bicicleta con el 2%, para el año 2011. Estos tres usuarios vulnerables de la vía representan el 85% de las muertes en siniestros de tránsito del Municipio. Cabe resaltar que el tercer medio de movilización más afectado es el transporte particular en automóvil con 8%.

El análisis por edades muestra tendencias de los afectados en siniestros de tránsito. El 45% de las muertes en el periodo de 2004 a 2011 está en el rango de 18 a 40 años, el 11% son menores de edad y el 33% son personas mayores de 50 años.

En cuanto al género de las muertes en siniestros de tránsito, el 78% de las personas fallecidas son hombres, por tanto el 22% restante son mujeres como se evidencia en la Gráfica 4.

Gráfica 4. Muertes en siniestros de tránsito por sexo, 2004-2011

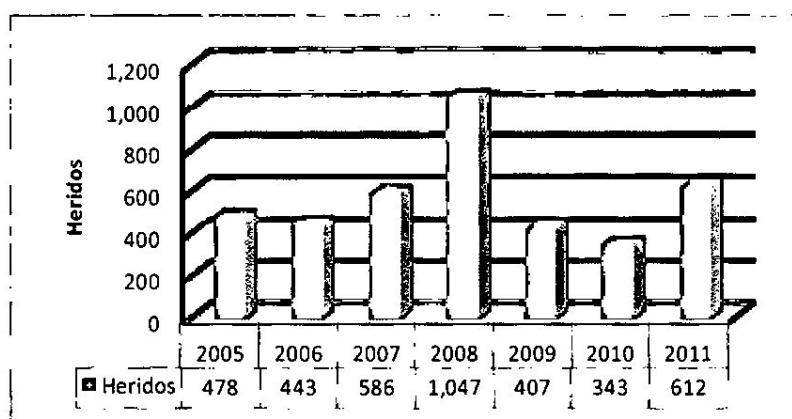


Fuente: Elaboración propia a partir de las bases de datos de muertes por causa externa del Instituto Nacional de Medicina Legal

## Resumen del diagnóstico de la seguridad vial del municipio de Pasto

En lo que respecta a la evolución de los heridos en siniestros de tránsito se tiene la Gráfica 5., donde se observa un aumento de víctimas entre los años 2005 y 2008 de 116%, que se explica por el considerable incremento del parque automotor en dicho periodo, impulsado por el fenómeno de las "pirámides"<sup>1</sup>, lo que llevó inexorablemente a un aumento en el número de siniestros de tránsito. Ante esta situación, la ciudad de Pasto adoptó medidas de vigilancia y control que permitieron reducir los índices de siniestralidad en los siguientes años, presentándose una disminución en el número de heridos entre 2008 y 2011 de 41%.

Gráfica 5. Heridos en siniestros de tránsito



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

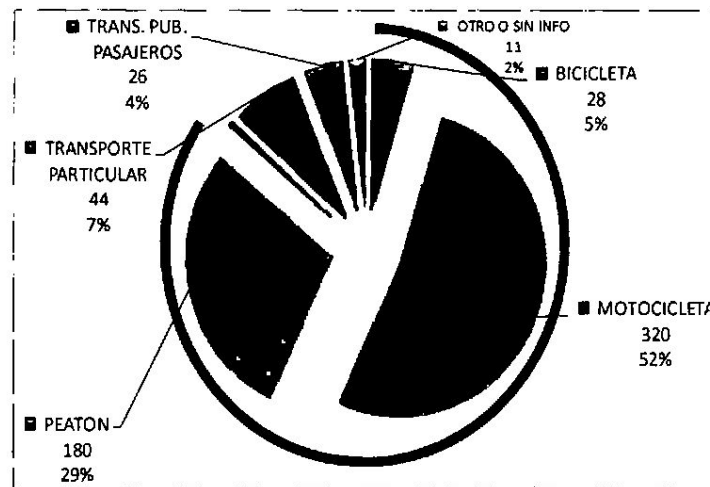
Con base en la información anterior, el balance total de heridos por siniestros de tránsito entre el año 2005 y el 2011 equivale a 3,916 heridos.

En cuanto a la tasa de heridos por cada 100.000 habitantes, para el año 2011 se tiene un valor de 146.6 y por cada 10.000 vehículos matriculados, el valor es de 66.4. De la misma manera, según el análisis de heridos en siniestros de tránsito por actor vial y con base en la Gráfica 6, el 52% de los heridos en siniestros de tránsito en Pasto son usuarios de motocicleta convirtiéndole nuevamente en el actor vial más afectado en lo que a víctimas no fatales se refiere, seguido por los peatones con 29% y usuarios de bicicleta con el 5%. De tal forma, el 86% de los afectados por heridas no fatales en siniestros de tránsito en la ciudad son usuarios vulnerables. Y al igual que con las muertes, el automóvil es el tercer actor vial más afectado con heridos, teniendo una participación del 7%.

<sup>1</sup> Empresas que bajo diferentes Gráficas, ofrecían grandes retornos de inversión a sus clientes y que han sido acusados por las autoridades colombianas de actividades ilegales, tales como esquemas piramidales, captación ilegal de dinero y lavado de dinero.

## Resumen del diagnóstico de la seguridad vial del municipio de Pasto

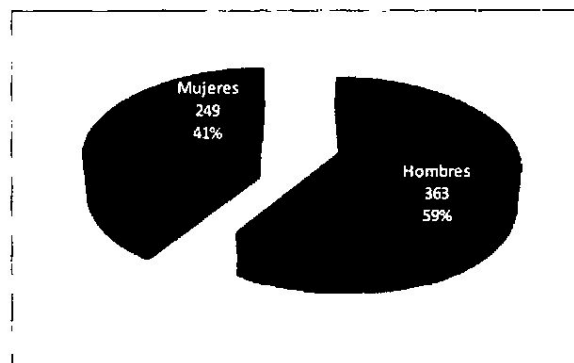
Gráfica 6. Heridos en siniestros de tránsito por actor vial 2011.



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

En cuanto al género de los heridos en siniestros de tránsito, el 59% de las personas son hombres, por tanto el 41% restante son mujeres como se evidencia en la Gráfica 7.

Gráfica 7. Heridos en siniestros de tránsito por sexo 2011



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

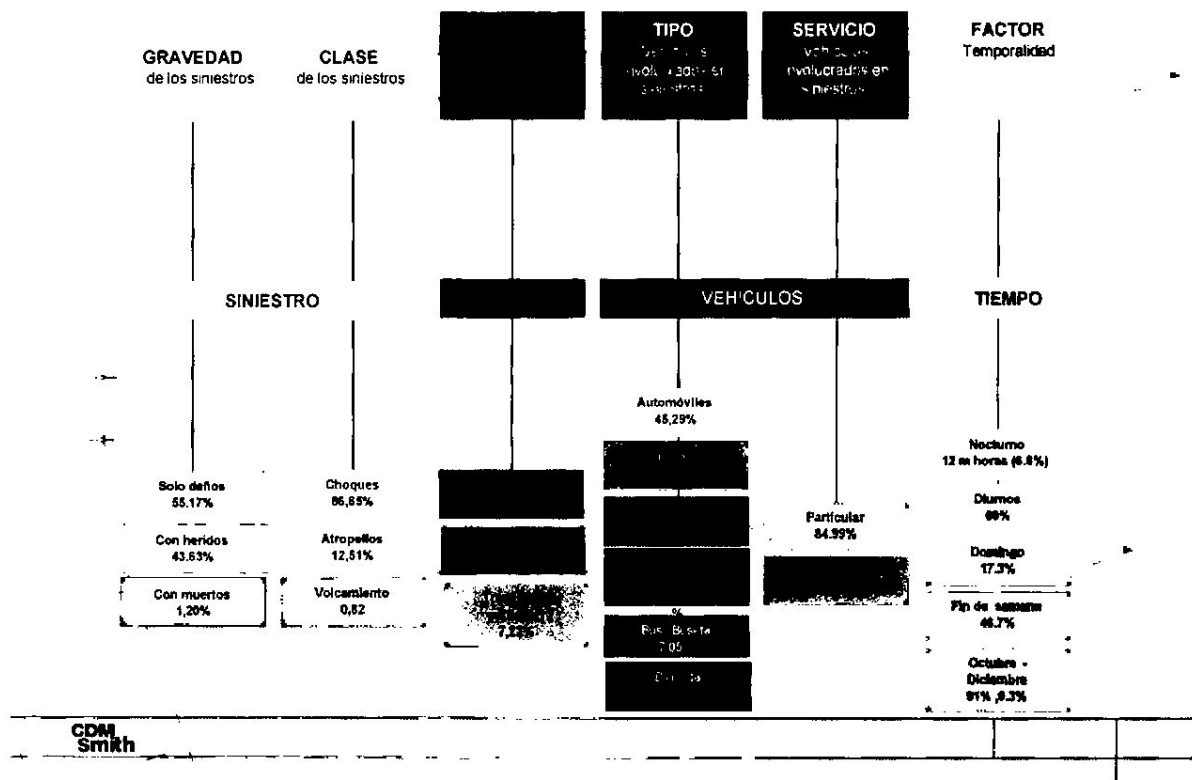
El 30% de los heridos son hombres entre 15 y 34 años y en esta misma franja las mujeres presentan el 20% de los heridos totales.

En general los motociclistas y los peatones son los más afectados en los siniestros de la ciudad de Pasto, los fines de semana y el mes de enero corresponden a los periodos de tiempo con más víctimas fatales. Los automóviles y las motocicletas se ven implicados en los siniestros de tránsito en porcentajes altos cercanos al 70% del total de vehículos involucrados en siniestros.

Las Gráficas 8, 9 y 10 presentan un resumen de la siniestralidad de tránsito en la ciudad de Pasto.

Gráfica 8. Patrón de la siniestralidad en Pasto 2007 – 2011

## Patrón de la siniestralidad en Pasto, 2007 – 2011

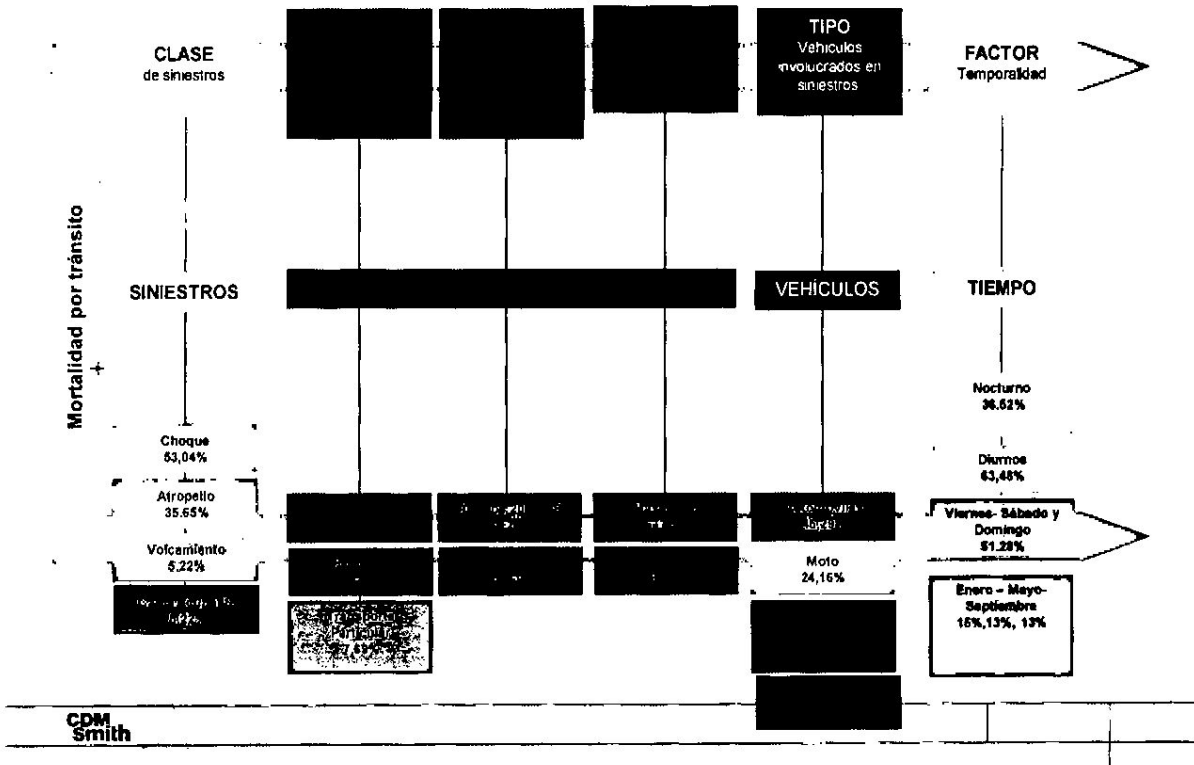


Fuente: Elaboración propia

Cabe resaltar que la clase de siniestro más frecuente es el choque, con un 87% del total de casos. Los adultos entre los 20 y los 39 años tienen un alto porcentaje de participación con un 48.28% del total de muertes. La mayor parte de los siniestros con víctimas fatales ocurre durante el día.

Gráfica 9. Patrón de mortalidad por siniestros de tránsito en Pasto 2007 – 2011

## Patrón de la mortalidad por siniestros de tránsito en Pasto 2007 – 2011



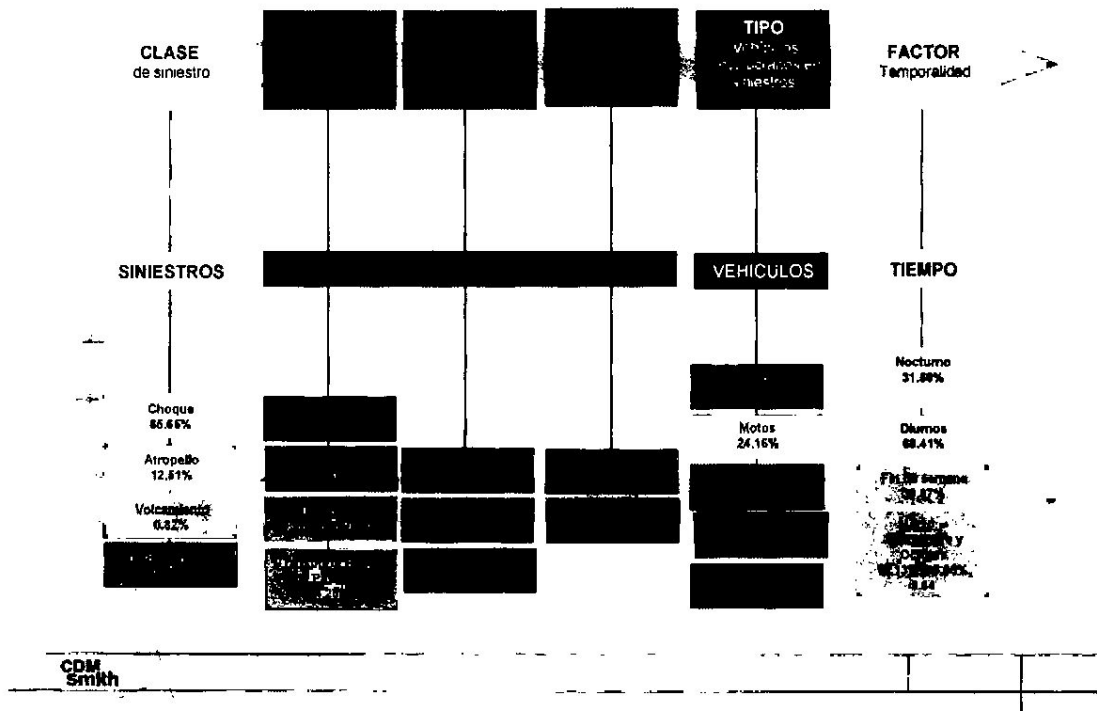
Fuente: Elaboración propia

Dentro de los siniestros la morbilidad (ver Gráfica 10) en su mayoría se debe a choques entre vehículos y por atropellos, los motociclistas y los peatones siguen siendo los grupos poblacionales más afectados. La más alta morbilidad se presenta en los meses de marzo, septiembre y octubre.



Gráfica 10. Patrón de la morbilidad por siniestro de tránsito en Pasto 2007 - 2011

## Patrón de la morbilidad por siniestros de Tránsito en Pasto, 2007 – 2011



Fuente: Elaboración propia.

En la actualidad el problema principal de la movilidad en el municipio se encuentra en la falta de conciencia con respecto al peatón; la falta de espacios de movilidad segura para este actor lo obligan a realizar movimientos inseguros que ponen en riesgo su integridad, más aún si se tiene en cuenta que en los sitios de confluencia de tránsito (vehicular y peatonal) la prioridad definida por los usuarios está lejos de poner adelante al peatón y los vehículos se toman el primer lugar de prioridad en las vías de la ciudad.

Los conductores de vehículos transitan sin ningún tipo de precaución, no se tiene conocimiento o respeto por las normas de tránsito y de convivencia a nivel de movilidad. No se utiliza el cinturón de seguridad ni los dispositivos de protección (para los conductores de motos y bicicletas). Las maniobras que se realizan son

inseguras, ya que se hacen sin tener en cuenta a los demás usuarios, generando una competencia por el espacio donde se transita.

El mal comportamiento de los conductores de motocicletas es notorio y pone en peligro a todos los actores de la movilidad que comparten las vías. Además el uso del casco no es el correcto y el transporte de niños en este tipo de vehículos es una situación muy común, así como el mototaxismo que origina las cifras más altas de siniestralidad para los motociclistas.

La velocidad promedio utilizada por los conductores no es adecuada, en algunos sitios se observan excesos de velocidad en la parte urbana del municipio y existen tramos largos en los que se pueden desarrollar altas velocidades en horas de poco flujo vehicular.

No existen zonas de parqueo suficientes, ni políticas relacionadas con planes de estacionamiento, lo cual obliga al conductor a estacionar su vehículo en tramos de vía destinados al tránsito, además de utilizar las áreas de espacio público peatonal para estos fines, reduciendo aún más los espacios destinados al uso por parte del peatón.

El transporte informal existente está constituido por el mototaxismo, el cual está generando situaciones de inseguridad para los usuarios de este tipo de transporte debido a las maniobras riesgosas que hace el conductor al transitar por las vías y que ponen en peligro la integridad de sus pasajeros y de los demás usuarios vulnerables. Los conductores de estos vehículos permanecen con el casco en los brazos, lo cual puede agravar cualquier tipo de siniestro debido a su no uso. La administración municipal ejerce control sobre las motos, con horarios y zonas de restricción, buscando proteger a los usuarios.

En cuanto a la infraestructura, el municipio de Pasto tiene una conformación vial tradicional desde su fundación, con calles angostas y el espacio público para el peatón limitado; aunque gran parte de la ciudad tiene una conformación reticular, hay una baja capacidad vial, tanto para peatones como para vehículos, lo que se traduce en congestión y riesgo de siniestro. Los peatones en ocasiones tienen que movilizarse sobre las calzadas y éstas, con gran congestión vehicular especialmente en la zona centro, no ofrecen seguridad en la movilidad; las motocicletas y vehículos estacionados en el espacio público empeoran las condiciones existentes de baja movilidad y seguridad vial para los peatones. No existe infraestructura para personas con movilidad reducida y para bicicletas la infraestructura es casi inexistente; hay ciclorrutas en zonas muy densas de peatones y actividad comercial, que no ofrecen condiciones de movilidad segura para los ciclistas.

Sobre la condición actual de la seguridad vial se menciona lo siguiente:

### **Aspectos Institucionales**

Es importante resaltar los esfuerzos y el compromiso que se ha llevado a cabo por la administración con la creación del Consejo Municipal de Seguridad Vial, el cual involucra a diferentes sectores de la administración y de la sociedad civil, y que con el apoyo de la Secretaría de Tránsito Transporte, creó el observatorio del

delito, que entre otras actividades analiza y centraliza la información de siniestros viales, pero no cuenta con los recursos suficientes para un control y adecuado manejo de la información.

Aunque la seguridad vial es un tema de interés, no se ha desarrollado de manera mancomunada y con la participación activa de las demás entidades tanto públicas como privadas convocadas a ser protagonistas y aportar a la solución de los problemas ocasionados por los siniestros viales, por lo que es necesario continuar y aumentar la participación de toda la sociedad desde lo público.

Las normas, procesos y procedimientos municipales relacionados con la Seguridad Vial deben crearse, complementarse, ajustarse e implementarse de manera que se logre obtener resultados en función de la disminución de las tasas de morbilidad y mortalidad, orientando medidas especialmente a la protección de los usuarios vulnerables.

Existen deficiencias en el control y vigilancia del tránsito, el personal no alcanza a atender todas las necesidades de la ciudad debido al escaso personal asignado para las mismas, los dispositivos de tecnología que posee el municipio son mínimos.

Existen problemas de articulación y competencia de los entes de control del tránsito, en cuanto a la responsabilidad sobre tramos viales que atraviesan la ciudad, dado que existe una vía nacional que atraviesa el área municipal de Pasto como es la vía Panamericana.

Se evidencia que hay escaso recurso tecnológico y deficiencia en los dispositivos de control semafórico: su grado de obsolescencia y su deficiente funcionamiento no satisfacen las necesidades en materia de seguridad vial y movilidad para los usuarios.

La administración adelanta diferentes procesos para la implementación de sistemas que apoyen el control de infractores, como cámaras para fotomultas y la georreferenciación de siniestros.

La administración ha dedicado recursos a la implementación de campañas en seguridad vial, con la capacitación a instituciones educativas, pero no se ha medido el impacto y los resultados que han tenido sobre la comunidad estudiantil

No se ha tenido en cuenta la participación ciudadana y/o pactos locales con líderes de motos, líderes peatones, líderes ciclistas, fabricantes autos, entre otros, para la implementación de políticas de seguridad vial que den a conocer e impulsen la importancia de la seguridad vial como un aspecto que requiere de la participación de la comunidad, gremios y asociaciones.

### **Segunda línea de acción: Aspectos del comportamiento Humano**

El desconocimiento por parte de los usuarios de las normas de tránsito, el irrespeto de las mismas, así como la no identificación de las prioridades en cuanto a usuarios (peatones, motos, vehículos), son aspectos que demandan la implementación de campañas, con la aplicación de estrategias que permitan la generación de una conciencia colectiva en función de la protección de los actores vulnerables de la movilidad.

También es necesario realizar diagnósticos sobre hábitos de comportamiento humano en relación con los cinturones de seguridad, dispositivos de retención infantil, uso casco, uso de celulares u otros dispositivos.

### **Tercera línea de acción: Estrategias sobre los vehículos**

La implementación de campañas de sensibilización respecto al mantenimiento de los vehículos, al uso de equipamientos de seguridad vial en los mismos y sobre los estándares de seguridad activa y pasiva, no se han llevado a cabo y se encuentran por desarrollar y aplicar en el municipio.

### **Cuarta línea de acción: Estrategias sobre la infraestructura vial**

Se ha identificado una deficiente infraestructura para el tránsito libre y seguro de peatones, en general por deficiencias en el diseño de intersecciones, por la carencia de zonas seguras para el cambio de flujos de tránsito, por andenes muy angostos y obstáculos que restringen al peatón y lo obligan a caminar sobre las calzadas vehiculares.

Existen deficiencias en el diseño y trazado urbano, y es escasa y deficiente la señalización vertical, aspectos que se agravan en muchos casos por la disminución del ancho efectivo de las calzadas, debido al estacionamiento indebido sobre las vías.

### **Quinta línea de acción: Sistema de atención y rehabilitación de víctimas**

No se tienen datos sobre el tiempo de respuesta para acudir a atender a las víctimas cuando ocurren siniestros de tránsito y sobre la atención brindada después del siniestro.

No existe seguimiento o acompañamiento a las víctimas de los siniestros de tránsito, ni una política pública frente a las víctimas y victimarios.

Las anteriores acciones están por desarrollarse y ejecutarse como parte de este Plan.

## 2.2 Resultados de las Inspecciones de Seguridad Vial

Las visitas se realizaron en la ciudad de Pasto a los tres puntos identificados por parte de los responsables de la Seguridad Vial en el municipio, que en este caso fueron los agentes de tránsito, con quienes se adelantó esta actividad el día 22 de marzo de 2013, en condiciones ambientales secas. A continuación se hace una descripción de cada inspección:

- **Calle 22 con Carrera 23:** Se identifica como un punto de alta accidentalidad equivalente, en donde los choques simples con heridos y los siniestros con peatones involucrados marcan las condiciones críticas de este punto.

Por esta intersección de cuatro brazos, con tres accesos y tres salidas, transitan gran cantidad de vehículos de todo tipo, transporte público (busetas), automóviles, camiones de dos ejes (con baja participación en el tránsito), ciclistas, peatones y motociclistas.

La Calle 22 es una vía principal de dos calzadas, con dos carriles por sentido y separador central, que atraviesa la ciudad de Pasto y al final de su trayecto se une con la vía Panamericana. La Carrera 23 es una vía de tres carriles en el punto de la intersección con la Calle 22, pero tiene dos carriles en la mayor parte del trayecto antes de confluir sobre la Calle 22. Por la Carrera 23 transitan vehículos que requieren salir de la zona centro de la ciudad; se registra una pendiente vertical positiva al final del tramo vial. La continuidad de la Carrera 23 por expansión de la misma hacia el oriente, es un proyecto que se encuentra en desarrollo.

La intersección presenta inconvenientes en sus tres accesos:

**Visibilidad:** Existen elementos como árboles y postes de energía que interfieren en la visibilidad, en los separadores centrales norte y sur hay árboles de gran tamaño y postes de energía, así como en el acceso occidental los árboles interfieren la visibilidad de los vehículos y peatones.

**Señalización horizontal y vertical:** No existe señal de límite de velocidad para los vehículos que transitan y tampoco está demarcada horizontalmente la vía; no hay líneas de borde de carril, ni líneas de separación de carril y la señalización vertical es deficiente.

Se observa deterioro en las señales de prohibido parquear, en las salidas norte y sur de la intersección.

**Infraestructura Vial:** Se observa en algunos sitios defectos en el pavimento y no hay infraestructura para peatones o personas con movilidad reducida. Existe una ciclorruta paralela a la Calle 22 con baja demanda de usuarios.

**Operación del tránsito:** En los tres accesos y salidas de la intersección se presenta estacionamiento. Hay peatones pero no tienen infraestructura, ni pasos definidos para los cruces de la vía.

Se observó presencia de ciclistas que transitan sobre la calle 22. No se observaron personas con movilidad reducida cruzando la vía, y no hay infraestructura para su paso seguro.

Hay presencia de transporte público pero sin paraderos definidos, se observaron maniobras de ascenso y descenso de pasajeros en cualquier parte del tramo vial.

Existe una intersección semaforizada en la Calle 22 con Carrera 24, al norte del punto en evaluación, que en horas pico interfiere la operación de la Calle 22 con Carrera 23, bloqueándola y produciendo congestión en el punto.

Existen áreas que son usadas para cargue y descargue a los costados de las vías, lo cual afecta el desenvolvimiento del tránsito.

En general el irrespeto por parte de los conductores y peatones de las normas de tránsito, afecta negativamente la movilidad segura de los participantes del tránsito.

#### **Recomendaciones**

- Limitar la velocidad a 30 km/h
  - Cambio de las señales de pare y prohibido parquear, porque se encuentran deterioradas; reforzar la entrada y salida de la intersección con señales de prohibido parquear.
  - Trasladar los postes y árboles que afectan la visibilidad (separador central y accesos norte, sur y occidental).
  - Restringir el estacionamiento y realizar operativos de control.
  - Adecuar el espacio público para el paso peatonal, con rampas para personas con movilidad reducida.
  - Instalar señalización preventiva e informativa de paso de peatones.
  - Implementar sitios de parada de transporte público y prohibir su parada en otros lugares, utilizando señalización reglamentaria.
  - Reglamentar el uso de zonas y horarios para cargue y descargue.
- 
- **Calle 21 con Carrera 22:** Conforme a lo manifestado por los agentes de Tránsito y Transporte, y como fue identificado en la información georreferenciada de siniestralidad, esta intersección se caracteriza como un punto crítico de siniestros con heridos, con peatones involucrados.

Por esta intersección de cuatro brazos, con dos accesos (norte y oriental), con dos carriles cada uno, y dos salidas (la salida sur con un carril y la salida occidental con dos carriles), transitan gran cantidad de vehículos de todo tipo, transporte público (busetas), automóviles, ciclas, motos, y cuenta con un flujo alto de peatones.

En los alrededores de la intersección, el uso del suelo se caracteriza presentar zonas residenciales, comercio, servicios, dotacionales y se destacan casas de uno y dos pisos, con restaurantes y servicios; este es un punto de entrada a la zona centro.

La Calle 21 es una vía principal de una calzada con dos carriles en sentido norte - sur, que atraviesa la ciudad de Pasto y es el límite de la zona centro con el resto de la ciudad en el sector oriental. La Carrera 22 es una vía de dos carriles en el punto de la intersección con la Calle 21. Por la Carrera 22 transitan vehículos para el ingreso a la zona centro de la ciudad.

La intersección presenta inconvenientes en sus dos accesos:

**Visibilidad:** Existen elementos como árboles y materas que interfieren la visibilidad de los actores del tránsito; en el costado nororiental hay un parque que tiene árboles de gran tamaño y elementos propios del amueblamiento urbano, que interfieren con la visibilidad de los vehículos y peatones, tanto en el acceso norte como en el acceso oriental.

**Señalización Horizontal y Vertical:** No existe limitación a la velocidad para los vehículos que transitan, la vía está parcialmente demarcada con señales horizontales, no hay líneas de borde de carril ni líneas de separación de carril y la señalización vertical es deficiente.

Se observa deterioro en las señales de prohibido parquear en las salidas norte y sur de la intersección.

Existen señales verticales de pare en el acceso oriental, y demarcación de línea de pare y pictograma de pare. No hay señales de prohibido parquear, ni informativas de paso de peatones.

**Infraestructura Vial:** Se observa en algunos sitios defectos en el pavimento, y no hay infraestructura para peatones o personas con movilidad reducida. Hay deficiencias en la geometría dado que no está claramente definida la alineación de la calzada de la Calle 21; con respecto a los dos carriles del acceso norte, uno de ellos se encuentra enfrentado al andén del costado sur y el otro está alineado con el carril de salida.

**Operación del tránsito:** En los dos accesos y salidas principales de la intersección se presenta estacionamiento. Hay peatones pero no tienen infraestructura, ni pasos definidos para los cruces de la vía.

No se observó presencia de ciclistas, ni se observaron personas con movilidad reducida cruzando la vía, quienes no tienen infraestructura para su paso seguro.

Hay alta presencia de transporte público, tanto por la Calle 21 como por la Carrera 22, pero no tienen paraderos definidos; se observaron maniobras de ascenso y descenso de pasajeros en cualquier parte del tramo vial. Los vehículos de transporte público se detienen en ambos sentidos para realizar intercambio de información con los "calibradores de ruta", limitando la visibilidad para observar los vehículos que vienen por la calzada transversal.

Existe una Intersección semaforizada al occidente, la cual genera colas remanentes que llegan a la intersección en cuestión. En la intersección evaluada y a lo largo del día, principalmente en horas picos 12:00m a 3:00 pm, 7:00am a 9:00am, 6:00pm a 7:00pm, se presenta alto flujo vehicular y congestión.

Existen áreas que son usadas para cargue y descargue a los costados de las vías y que afectan el desenvolvimiento del tránsito de forma adecuada.

En general el irrespeto por parte de los conductores y peatones de las normas de tránsito afecta negativamente el desenvolvimiento seguro de los participantes del tránsito.

#### **Recomendaciones**

- Traslado de árboles de los sitios de interferencia.
- Eliminación de materas en el acceso oriental.
- Implementación de dispositivos con el fin de lograr un tráfico calmado.
- Limitar la velocidad a 30 km/h
- Cambio de las señales de pare y prohibido parquear, porque se encuentran deterioradas, y reforzar la entrada y salida de la intersección con señales de prohibido parquear.
- Restringir el estacionamiento y realizar operativos de control.
- Adecuar el espacio público para el paso peatonal, con rampas para personas con movilidad reducida.
- Instalar señalización preventiva e informativa de paso de peatones.
- Implementar sitios de parada de transporte público y prohibir su parada en otros sitios, con señalización reglamentaria.
- Reglamentar el uso de zonas y horarios para cargue y descargue



- Realizar acciones correctivas sobre las deficiencias geométricas.

El diagnóstico nos permite evidenciar que los riesgos de siniestro en la intersección están asociados con la dificultad para tener una buena visibilidad, por parte de los vehículos que se acercan a la intersección, con una geometría no apropiada y con el irrespeto de los conductores a las normas de tránsito; especialmente se identifica que los vehículos que transitan por la calle 21 (transporte público) no disminuyen la velocidad ante la presencia de peatones en la vía o de otros vehículos que desean cruzar la Calle 21.

- **Calle 19 con Carrera 22:** Este sitio presenta siniestralidad relacionada con choques simples de los vehículos y siniestros con motociclistas. En este punto el espacio público es limitado para los peatones, el ancho no supera un metro, y las edificaciones tienen paramentos a esa misma distancia.

Por esta intersección, localizada en pleno centro, con dos brazos, dos accesos y dos salidas, transitan gran cantidad de vehículos de todo tipo, transporte público (buses), automóviles, ciclas, motocicletas y hay un alto flujo peatonal.

En los alrededores de la Carrera 19 con Calle 22 se tiene identificado el uso del suelo para zonas residenciales, comercio, servicios e institucionales, destacándose casas de uno y dos pisos, restaurantes, bares, así como comercio informal sobre la vía y en los andenes; así mismo sobre la intersección se encuentra el acceso a la universidad Antonio Nariño Sede Centro.

Tanto la Carrera 19 como la Calle 22 poseen dos carriles de aproximadamente 3.10 metros y cada una tiene un solo sentido de circulación, sin embargo, operativamente solo se utiliza un carril por sentido, debido a la condición de espacio público limitado para los peatones, así mismo afecta la limitada visibilidad.

La intersección presenta inconvenientes en sus dos accesos:

**Visibilidad:** La visibilidad entre las vías que confluyen en el sitio es limitada, las construcciones existentes no permiten que los vehículos que se movilizan tanto por la calle como por la carrera, puedan ver a los vehículos que se incorporan al flujo principal, lo que implica que tengan que aparecer prácticamente sobre la vía para lograr una visibilidad apropiada que les permita incorporarse al tráfico.

**Señalización Horizontal y vertical:** No existe limitación a la velocidad para los vehículos que transitan, como tampoco está demarcada horizontalmente la vía, no hay líneas de borde de carril ni líneas de separación de carril y la señalización vertical es deficiente.

Se observa deterioro en las señales de prohibido parquear en las salidas norte y sur de la intersección.

Existe señales verticales de pare en el acceso oriental, demarcación de línea de pare y pictograma de pare. No hay señales de prohibido parquear, ni de información sobre el paso de peatones.

**Infraestructura Vial:** Se observa en algunos sitios defectos en el pavimento y no hay infraestructura para peatones o personas con movilidad reducida. Hay deficiencias en la geometría dado que no está claramente definida la alineación de la calzada: Sobre los dos carriles del acceso norte, uno de ellos se encuentra enfrentado al andén del costado sur, el otro está alineado con el carril de salida.

**Operación del tránsito:** En los dos accesos y salidas principales de la intersección se presenta estacionamiento. Hay peatones pero no tienen infraestructura, ni pasos definidos para los cruces de la vía.

Los peatones, por la alta demanda en ambos sentidos y por el obstáculo que constituyen las ventas informales, tienen que descender sobre la calzada para movilizarse, poniendo en riesgo la vida.

No se observó presencia de ciclistas ni se observaron personas con movilidad reducida cruzando la vía, quienes no tienen infraestructura para su paso seguro.

Hay alta presencia de transporte público tanto por la Calle 19 como por la Carrera 22, pero no tienen paraderos definidos; se observaron maniobras de ascenso y descenso de pasajeros en cualquier parte del tramo vial.

Se presenta estacionamiento de vehículos y de motocicletas tanto por la calle como por la carrera.

Los vehículos que se movilizan por la Calle 19 logran alcanzar velocidades importantes debido a la continuidad del corredor.

En general, el irrespeto por parte de los conductores y peatones de las normas de tránsito, afecta negativamente el desenvolvimiento seguro de los participantes del tránsito.

### Recomendaciones

- Mejorar y aumentar el espacio público para el peatón.
- Implementar dispositivos con el fin de lograr un tráfico calmado.
- Limitar la velocidad a 30 km/h
- Cambiar las señales de pare y prohibido parquear porque se encuentran deterioradas, y reforzar la entrada y salida de la intersección con señales de prohibido parquear.
- Restringir el estacionamiento y realizar operativos de control.
- Adecuar el espacio público para el paso peatonal con rampas para personas con movilidad reducida.
- Instalar señalización preventiva e informativa de paso de peatones.
- Implementar sitios de parada de transporte público y prohibir su parada en otros puntos, con señalización reglamentaria.
- Reglamentar el uso de zonas y horarios para cargue y descargue

## 2.3 Georreferenciación de los siniestros viales

A partir de la base de datos del RNAT se realizó la tarea de georreferenciar los siniestros de tránsito.

A continuación se analizará la distribución espacial de los siniestros de tránsito en el territorio del municipio de Pasto, comenzando por la distribución geográfica según corresponda 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:***

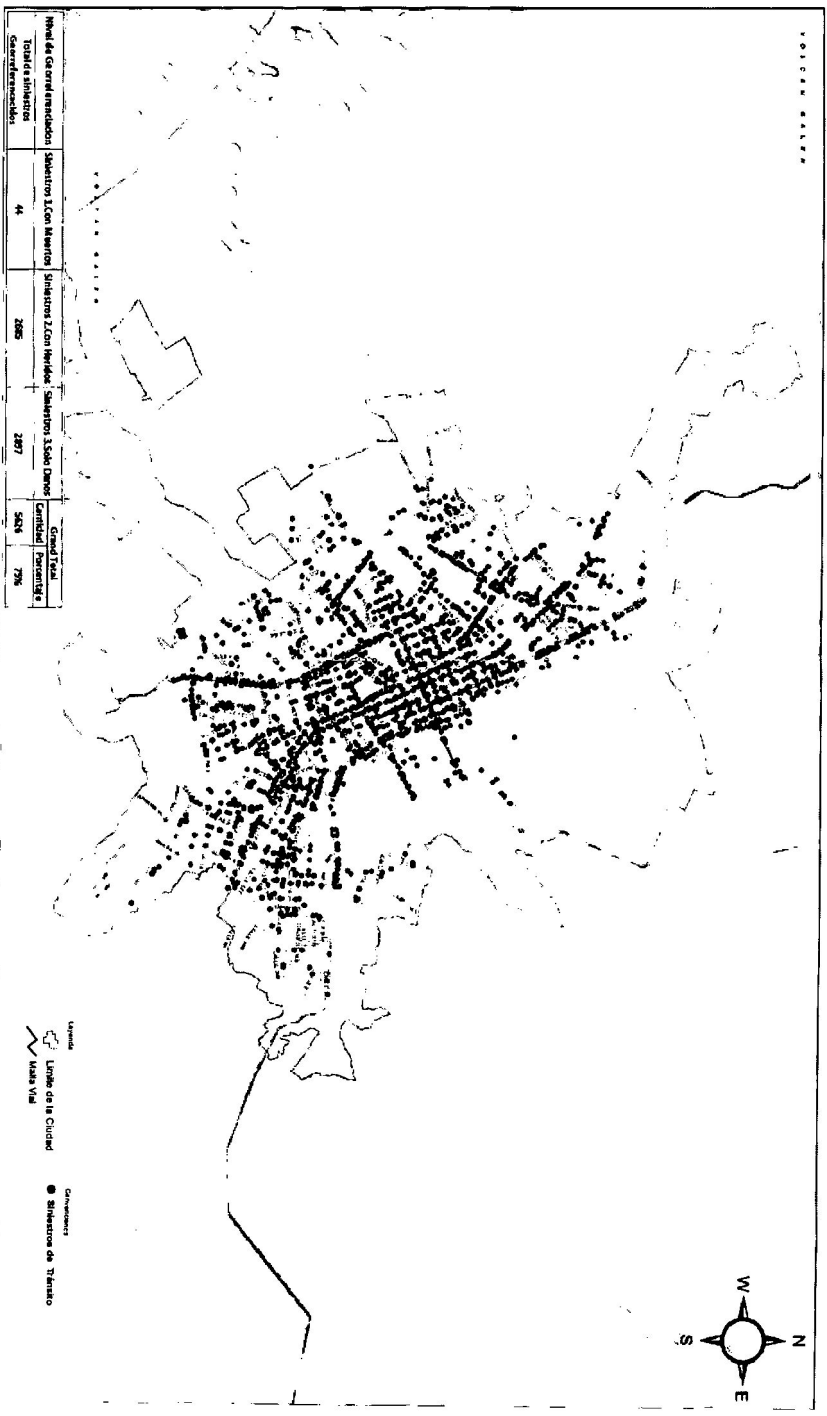
- El 72% tiene una exactitud del 100%
- El 3% tiene una exactitud entre el 80% y 99%
- El 25% no está georreferenciado

En el mapa de *siniestros totales* (Ver Gráfica 11), 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 donde 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 (Ver Gráfica 12), se localizan los siniestros aplicando los factores de equivalencia utilizados 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 (Ver Gráfica 13). Finalmente, en el mapa de *siniestros equivalentes más críticos HH* (Gráfica 14 Mapa 1), 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 Pasto

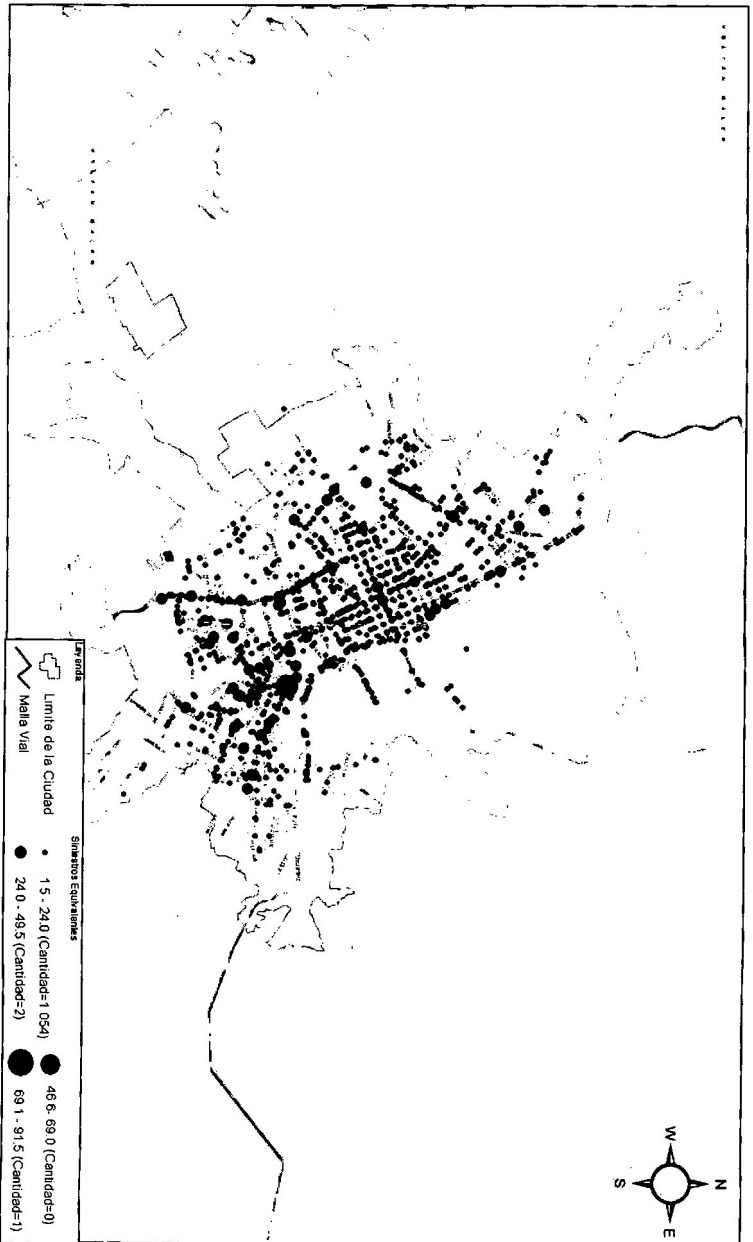
Gráfica 11. Mapa de calor - Sinestralidad municipal de Pasto



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

## Resumen del diagnóstico de la seguridad vial del municipio de Pasto

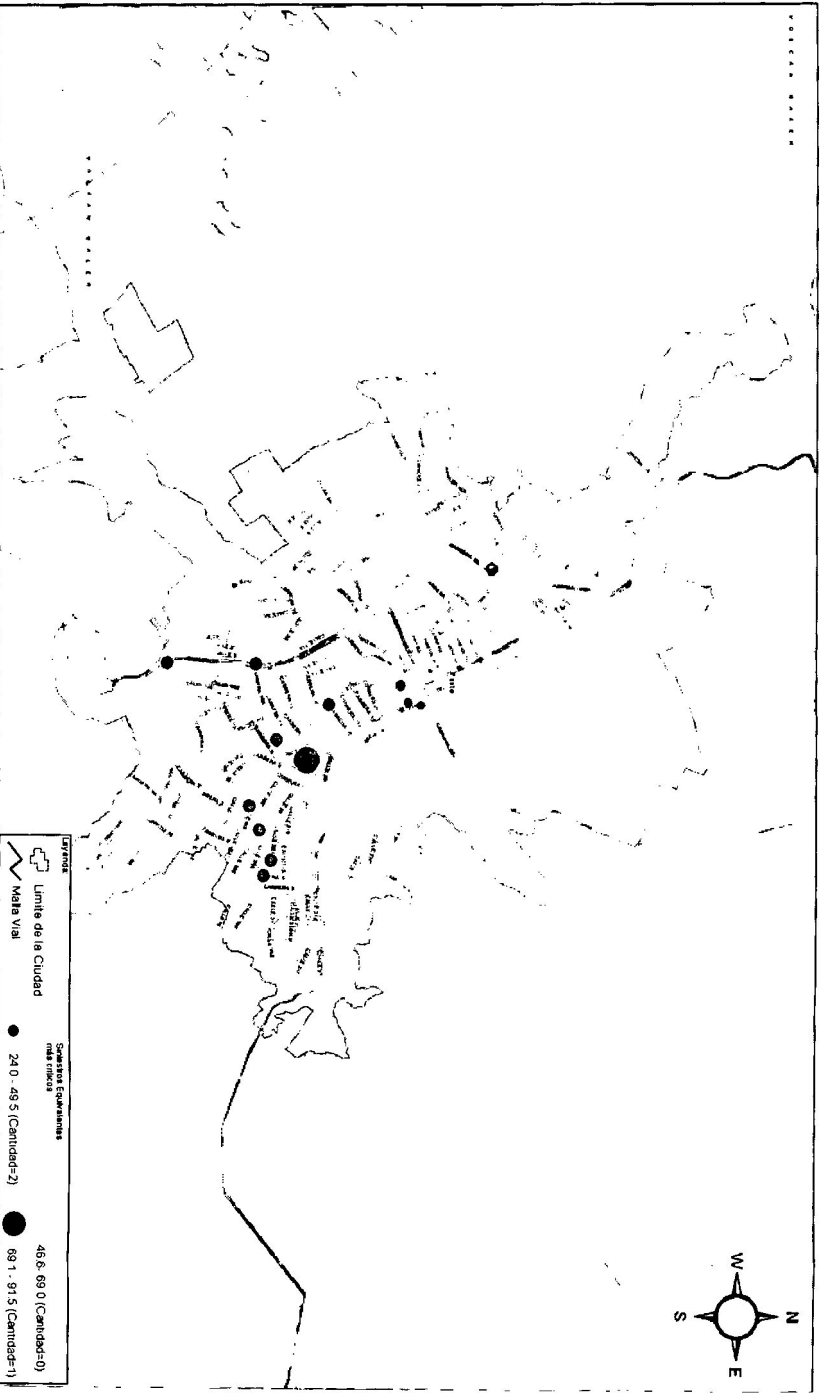
Gráfica 12 Mapa de calor - Sinistros Equivalentes



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

Resumen del diagnóstico de la seguridad vial del municipio de Pasto

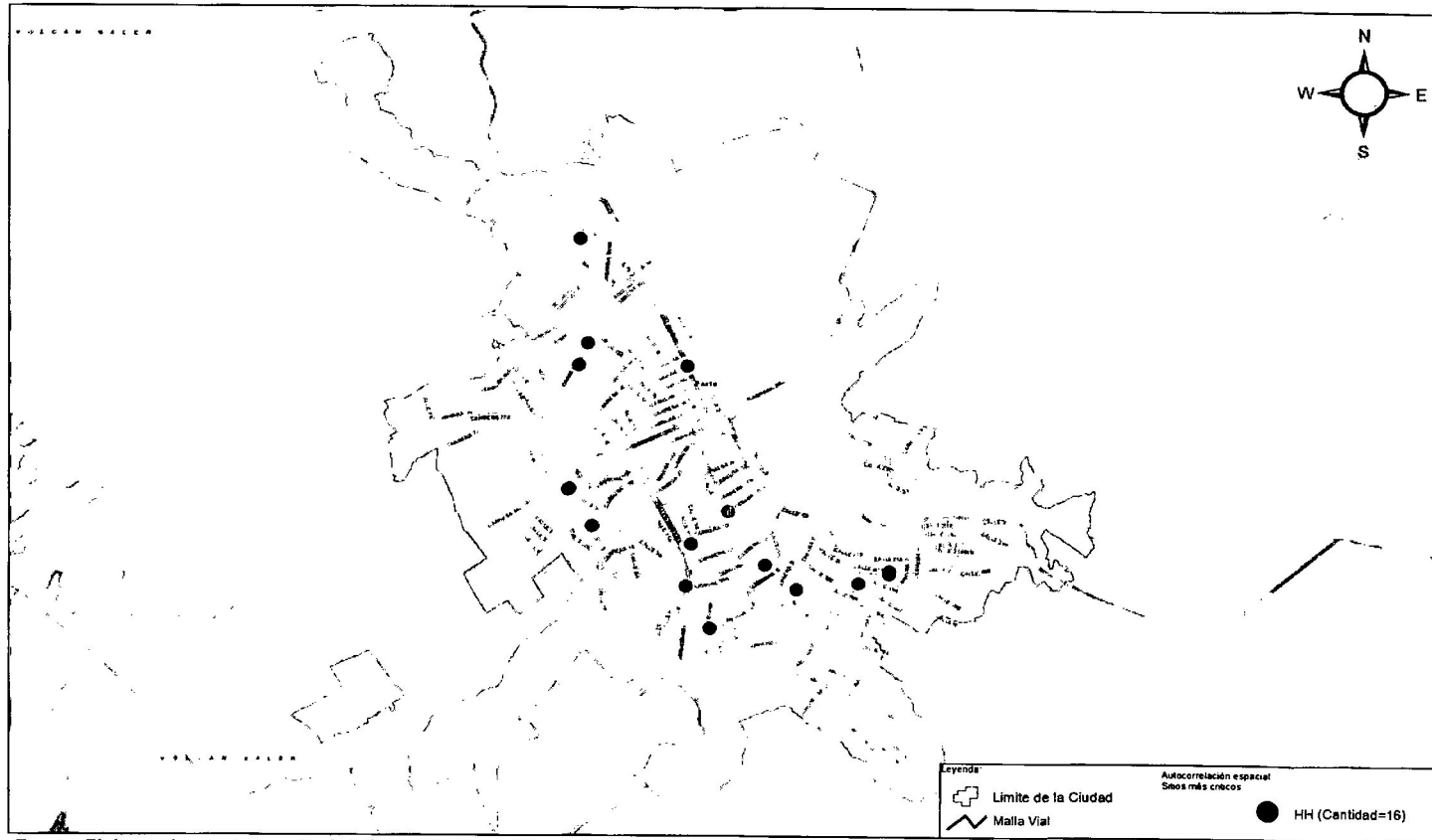
Gráfica 13 Mapa de calor siniestros equivalentes, mayores concentraciones



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 (RVAT - Ministerio de Transporte)

## Resumen del diagnóstico de la seguridad vial del municipio de Pasto

Gráfica 14 Mapa 1 Autocorrelación espacial – Sitios más críticos HH



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**

Lograr que los habitantes del municipio de Pasto, como actores de la movilidad, asuman criterios de corresponsabilidad y autorregulación para la protección a la vida e integridad propia y de los demás, a través de la estructuración de políticas públicas sustentables.

### **3.2 Visión**

Para el año 2021 Pasto será un municipio que ofrezca mejores condiciones de movilidad y calidad de vida para sus habitantes, disminuyendo considerablemente las víctimas de siniestros de tránsito, siendo referente nacional en gestión y ejecución de la seguridad vial.

### **3.3 Misión**

Proteger la vida e integridad de los habitantes del municipio de Pasto con base en directrices, estrategias y compromisos, mediante programas y acciones que aseguren la reducción de víctimas por siniestros de tránsito.

### **3.4 Principios básicos**

Se definieron diez (10) principios básicos dentro de los lineamientos estratégicos del Plan Local de Seguridad Vial del Municipio de Pasto:

1. 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. Para realizar el desplazamiento en la ciudad se requiere adoptar comportamientos seguros acorde con la normatividad y el respeto por la vida e integridad.
3. Prevalecerá la seguridad de los peatones por encima de la movilidad de cualquier otro modo de transporte.
4. Tendrá prioridad el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) brindando condiciones de seguridad, accesibilidad y comodidad.
5. Toda acción de movilizar o transportar, se realizará bajo condiciones mínimas seguridad vial.
6. El respeto por las normas de tránsito es indispensable para salvaguardar la vida y facilitar la movilidad.

7. El derecho de paso prevalecerá en función de la vulnerabilidad del modo de movilización.
8. Adoptar criterios humanos y eficientes para el uso del espacio público socializador facilitando la convivencia en el sistema de movilidad.
9. El diseño urbano propenderá por la humanización del espacio público.
10. La educación permanente será un criterio del PLSV para la formación de nuevos ciudadanos con conciencia en seguridad vial.

## **4. Acciones recomendadas**

Como resultado de esta consultoría, se proponen los siguientes programas y acciones en el Plan:

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.).
- Involucrar el criterio de movilidad segura en los procesos de toma de decisiones de las entidades encargadas de la seguridad vial y de la atención a víctimas por siniestros de tránsito.
- Implementar como prioridad dentro de la planeación del municipio la movilidad y la seguridad vial, priorizando las acciones tendientes a disminuir los siniestros de tránsito.

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

- Crear una entidad líder (comité, grupo coordinador, o dependencia administrativa) de nivel superior que lidere, supervise y formule los programas y las acciones para mejorar la seguridad vial con autoridad sobre los niveles de la Administración Municipal relacionados con la gestión de la seguridad vial.
- Fortalecer los procedimientos de control sobre los planes de manejo de tráfico implementados para el desarrollo de obras 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 ANI y el INVIAS, para la gestión de la seguridad vial.
- Articular las acciones de cooperación con la Policía Nacional, para que se lleven a cabo las acciones necesarias en el mejoramiento de la seguridad vial sobre el corredor de la vía nacional que atraviesa el casco urbano del Municipio de Pasto

- Designar suficiente personal para la gestión de la seguridad vial y capacitarlo en ingeniería de tránsito y seguridad vial.

#### **4.1.3 Financiación de la seguridad vial**

- Fortalecer las instituciones que realizan el control sobre el tránsito y transporte tanto en pie de fuerza como en tecnología, así como en la capacitación del personal en la operación de la tecnología y en el control del tránsito, lo cual permite tener la base de conocimiento para avanzar en el desarrollo del PLSV.

#### **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 del 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 víctimas y generar un sistema de alerta temprana para diseñar intervenciones que prevengan y contrarresten los posibles efectos.
- Identificar y hacer seguimiento 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, tránsito, salud, medicina legal para adoptar definiciones en el tratamiento y análisis de los datos 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 con movilidad reducida**

- Desarrollar un análisis legal sobre la aplicabilidad de la normatividad existente relacionada con la protección de los usuarios vulnerables y preparar proyectos de normas municipales que incluyan 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 existente.
- Aplicar las tarjetas de compromiso<sup>2</sup> con la seguridad vial por parte de los empleados públicos y comunidad en general.
- Desarrollar planes de control continuos sobre las infracciones de tránsito más comunes y que generan más riesgo.
- Hacer programas de compromiso de usuarios para cumplimiento de normas y preparar incentivos o distinciones.

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

- 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.
- 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.
- Incorporar equipos con tecnología moderna para el control y vigilancia del tránsito y transporte.
- Adquirir y dotar a la Dirección 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.
- 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 para la protección de la vida de los usuarios vulnerables con sus diferentes necesidades.

---

<sup>2</sup> Ley 1503 de 2011 ARTÍCULO 19. TARIJETA 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

#### **4.1.9 Participación multisectorial en la prevención de la siniestralidad vial**

- Establecer mecanismos de coordinación con las entidades de carácter privado para el trabajo conjunto de la prevención, atención en y seguimiento de la 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 PMSV.
- Diseñar o aprovechar y ejecutar los mecanismos existentes para vincular manera efectiva y masiva a la comunidad en la adopción de comportamientos seguros cuando se hace parte del tránsito.
- Implementar las tarjetas de compromisos ciudadano y motivar su cumplimiento a través de incentivos y distinciones públicas.
- Hacer convenios con universidades para mejorar la investigación en seguridad vial.

### **4.2 Programas enfocados en el comportamiento humano**

#### **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 vehículos livianos, motociclista, y ciclistas).

#### **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 compromisos.
- Vigilancia por parte de Secretaría de Educación para verificar que se está impartiendo la instrucción para el desarrollo de conductas y hábitos 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.

#### **4.2.4 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 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 de 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 y de carga generando conciencia sobre su responsabilidad en la seguridad vial.

#### **4.2.5 Generación de conciencia colectiva sobre los riesgo 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 de que trata la Ley 1503 de 2011.
- Promover y fortalecer el control y la regulación del uso de los elementos de seguridad del vehículo y de la importancia de mantener los vehículos en buenas condiciones.

#### **4.2.7 Sensibilización para la conducción segura de vehículos**

- Realización de 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 la 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.
- Establecer protocolos para el tránsito peatonal y la conducción de vehículos.

#### **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 y los relacionados con las motocicletas.

#### **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.
- Diseñar un plan de control focalizado con acciones hacia los grupos con mayor proporción de incumplimiento.



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

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

- Identificar 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 de conductor y usuarios.

#### **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 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.
- Implementar el uso de dispositivos tecnológicos como cámaras de monitoreo en los vehículos (entre otras) de servicio público que propenda por la seguridad vial de sus conductores y pasajeros.
- Elaborar un programa para modernizar el parque y que 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 y que éste cuente con los sistemas de seguridad requeridos.

### **4.4 Programas enfocados en las estrategias sobre 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 contemplan 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.

- Desarrollar procesos tendientes a fortalecer el diseño, construcción y operación de la infraestructura segura para el transporte público de pasajeros en sistemas masivos e integrados de transporte público.
- 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 para que las ASV tengan carácter obligatorio en proyectos nuevos en todas sus etapas, planeación, diseño, construcción y operación.
- Elaborar y 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**

- Incluir en el anexo técnico de los pliegos de condiciones o términos de referencia, un capítulo de seguridad vial con conceptos, alcance y logros esperados que se deben tener en cuenta en el diseño y construcción de proyectos viales.
- Expedir los actos administrativos necesarios para hacer 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, e identificar los puntos y sectores críticos de siniestralidad.
- Desarrollar un programa de tratamiento de puntos críticos de siniestralidad.
- Mejorar la Iluminación, para lo cual se debe realizar las evaluaciones pertinentes, para efectos de eliminar potenciales siniestros, sobre zonas que requieran de manera prioritaria este tipo de acciones.
- Realizar Inspecciones de Seguridad Vial en los sitios de concentración de siniestros.
- 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 desestimen el paso a nivel por sitios no seguros, se implementen medidas que conduzcan al peatón hacia los puentes peatonales y se 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.

#### **4.4.6 Movilidad para los ciclistas**

- Estudios, diseños e implementación de la red de ciclorrutas 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 y los vehículos.

#### **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 del PMM.
- 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 fase peatonales en intersecciones.
- Expandir el sistema a nuevas intersecciones para que 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.
- 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 del estado de la red vial y de las necesidades de intervención
- 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.

#### **4.4.11 Responsabilidad en seguridad vial de las Secretarías a cargo de la planificación, o construcción de vías y de sistemas de transporte público colectivo**

- Desarrollar procesos de retroalimentación o reingeniería sobre la aplicación de la ingeniería de tránsito y seguridad vial en la actividad técnica municipal en desarrollo de proyectos viales.
- Estructuración de un sistema que integre los subsistemas de transporte público actuales (Sistema Estratégico de Transporte Público)
- Realizar foros de discusión y análisis sobre la prioridad de los usuarios vulnerables en el sistema de movilidad y el principio de protección de la vida.
- Hacer ajustes a los manuales de funciones y procedimiento a nivel de dependencia y cargo, para la incorporación de los principios y prioridades en la seguridad vial y difundirlos institucionalmente.
- Desarrollar mesas de trabajo para sensibilizar a los encargados de la planeación y ejecución de proyectos viales sobre el principio básico de protección de la vida mediante la eliminación de los riesgos para los usuarios del proyecto.

## **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 la 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 el 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.
- Implementar protocolos de mejoramiento en la atención médica de urgencias y pre-hospitalaria además de capacitación y sensibilización del personal de atención médica.
- Informar y capacitar al primer respondiente en la forma de actuar en el caso que presencia 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.

### **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.
- 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.

### **4.5.5 Programa de defensa de derechos de las víctimas**

- Desarrollar procesos tendientes a crear y fortalecer el seguimiento y acompañamiento a víctimas y victimarios
- Definir el responsable y darle la capacidad para desarrollar esta labor.

## 5. Costos y Plan de Implementación

Es imprescindible establecer mecanismos eficientes de coordinación, seguimiento, evaluación y retroalimentación de las propuestas adoptadas, y ante todo contar con el compromiso político y técnico de las instituciones y organismos nacionales y municipales, así como con el compromiso de los grupos de interés local y de cada uno de los usuarios del sistema de movilidad, que se encuentran relacionados con la implantación del Plan Local de Seguridad Vial. Por lo tanto la efectividad de varias de las propuestas dependerá de la fortaleza desde lo público, lo privado y la consciencia de la ciudadanía.

De lo anterior se desprende que el seguimiento del Plan Local de Seguridad Vial (PLSV) debe ser adelantado por el despacho del Alcalde y por el Comité Local de Seguridad Vial. La coordinación, seguimiento, evaluación y retroalimentación del PLSV deberá establecer una dinámica que permita reformular cualquier elemento planteado en esta propuesta inicial o potenciar los elementos favorables. En este sentido el PLSV es flexible y podrá ser replanteado en un escenario participativo. Se propone que ambos, el despacho de la Alcaldía y el Comité Local de Seguridad Vial, realicen el seguimiento a la implementación del mismo y propongan las modificaciones que se identifiquen necesarias.

A continuación se presenta, a manera de referencia, los rangos de costos<sup>3</sup> de cada uno de los programas a implementarse, cuyo valor total asciende a la suma de \$ 37.050.979.000:

<sup>3</sup> La metodología para la determinación de los rasgos de costo se presenta en el Entregable 3 FORMULACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL de esta consulta

Tabla 1 Plan de acción aspectos institucionales

PILAR	Prioridad	N°	Programa	Plan Nacional								Centro de la Decada			Por fuera de la Decada			Responsable por Sector										COSTO ESTIMADO POR PORGRAMA	COSTO ESTIMADO POR PILAR	
				2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2021	2022	2023	Salud	Educación	Control	Planeación	Espacio Público	Gobierno	Infraestructura	Traslito y Transporte	Privado	Comunidades	Orden Nacional			
	2	1.1	Planificación, gestión y control de la seguridad vial en general.	X	X	X	X	X	X	X	X																	\$	29.393.000	\$ 6.100.593.000
	5	1.2	Fortalecimiento de la institucionalidad para la gestión de la seguridad vial en el municipio	X	X	X	X	X	X	X																		\$	173.134.000	
	6	1.3	Financiación de la seguridad vial			X	X	X	X	X																		\$	19.300.000	
	8	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.			X	X	X	X	X												X						\$	232.951.000	
	4	1.5	Aplicación y adecuación de la normatividad para la protección de los usuarios vulnerables y de las personas con movilidad reducida.			X	X	X	X	X												X						\$	24.446.000	
	7	1.6	Control de las infracciones y los factores causantes de los siniestros viales			X	X	X	X	X	X											X						\$	24.446.000	
	9	1.7	Modernización de sistema para la vigilancia y control de la movilidad del municipio y aumento de la capacidad operativa.			X	X	X	X	X	X											X						\$	5.482.071.000	
	3	1.8	Normatividad para la seguridad vial	X	X	X	X	X	X												X							\$	52.539.000	
	1	1.9	Participación multisectorial en la prevención de la accidentalidad vial.	X	X	X	X	X													X	X	X	X	X	X	\$	62.313.000		

Fuente: Elaboración propia



Tabla 2 Plan de acción comportamiento de los usuarios

PILAR	Prioridad	N°	Programa	Plan Nacional			Dentro de la Decada				Por fuera de la Decada			Responsable por Sector								COSTO ESTIMADO POR PROGRAMA	COSTO ESTIMADO POR PILAR									
				2014		Mediano		2015		2016		2017		2018	2019	2020	2021	2022	2023	Salud	Educación			Control	Planeación	Espacio Público	Gobierno	Infraestructura	Tránsito y Transporte	Privado	Comunidades	Orden Nacional
				1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	3	4	5	6													
	3	2.1	Investigación y seguimiento del comportamiento ciudadano en materia de seguridad vial	X	X	X	X	X	X	X									X											\$ 162.978.000	\$ 883.840.000	
	2	2.2	Educación y concientización de adultos	X	X	X	X	X	X	X									X			X								\$ 67.550.000		
	9	2.3	Educación y formación escolar en seguridad vial	X	X	X	X											X					X		X				\$ 94.244.000			
	6	2.4	Formación e información de colectivos o grupos de interés ciudadano.			X	X	X	X	X	X							X			X		X		X				\$ 118.588.000			
	8	2.5	Generación de conciencia colectiva sobre los riesgos de los siniestros de tránsito			X	X	X	X	X														X						\$ 163.111.000		
	7	2.6	Pactos empresariales por la seguridad Vial	X	X	X	X	X	X	X									X			X		X	X	X				\$ 19.574.000		
	4	1.7	Sensibilización para la conducción segura de vehículos	X	X	X	X	X	X	X									X	X				X						\$ 195.144.000		
	5	2.8	Plan de seguridad de motociclistas			X	X	X	X	X	X	X																		\$ 51.466.000		
	1	2.9	Trabajo con seguridad vial			X	X	X	X															X		X				\$ 11.185.000		

Fuente: Elaboración propia

Tabla 3 Plan de acción relacionado con los vehículos

PILAR	Prioridad	N°	Programa	Plan Nacional							Dentro de la Decada			Por fuera de la Decada			Responsible por Sector	COSTO ESTIMADO POR PROGRAMA	COSTO ESTIMADO POR PILAR										
				Medios							2021	2022	2023	Salud	Educación	Control				Planeación	Espacio Público	Gobierno	Infraestructura	Tránsito y Transporte	Privado	Comunidades	Orden Nacional		
				2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020																			
	4	3.1	Promoción y control de la revisión de los vehículos automotores	X	X	X	X	X	X																	\$	51 466.000	\$	388.358.000
	6	3.2	Acciones para desestimular la modificación de las características originales de los vehículos.	X	X	X	X	X																		\$	38 600.000		
	7	3.3	Elección de vehículos con equipamiento de seguridad activa y pasiva de los vehículos.	X	X	X	X																			\$	25 733.000		
	3	3.4	Control de la instalación, porte y funcionamiento de los cinturones de seguridad en los vehículos	X	X	X	X	X																		\$	38 600.000		
	5	3.5	Uso obligatorio de los sistemas de retención infantil	X	X	X	X	X																		\$	48 250.000		
	8	3.6	Plan de chatarrización de vehículos obsoletos		X	X	X	X	X	X																\$	80 631.000		
	2	3.7	Vehículos de transporte público seguros	X	X	X	X	X	X																	\$	52 539.000		
	1	3.8	Vehículos de transporte escolar seguros	X	X	X	X	X	X																	\$	52 539.000		

Fuente: Elaboración propia

Tabla 4 Plan de acción relacionado con la infraestructura

PILAR	Prioridad	N°	Programa	Plan Nacional			Dentro de la Decada			Por fuera de la Decada			Responsible por Sector	COSTO ESTIMADO POR PROGRAMA	COSTO ESTIMADO POR PILAR														
				Mantenimiento			Operación			2021	2022	2023				Salud	Educación	Control	Planificación	Espacio Público	Gobierno	Infraestructura	Tránsito y Transporte	Privado	Comunidades	Orden Nacional			
				2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022															2023		
	11	4.1	Elementos para la planeación, diseño y construcción de infraestructura vial segura	X	X	X	X	X									X		X	X				\$	42.460.000	\$	29.377.538.000		
	1	4.2	Las Auditorías de Seguridad Vial como una práctica obligatoria	X	X	X	X	X	X										X	X	X				\$			44.604.000	
	2	4.3	La seguridad vial como requisito en los proyectos viales.	X	X	X	X	X											X	X					\$			10.293.000	
	3	4.4	Diagnóstico y priorización de las acciones correctivas sobre la infraestructura vial en operación.	X	X	X	X	X							X		X			X					\$			142.820.000	
	5	4.5	Infraestructura segura para peatones y personas con movilidad reducida		X	X	X	X	X	X	X	X									X		X					\$	4.096.852.000
	9	4.6	Movilidad para los ciclistas					X	X	X	X	X									X	X						\$	1.316.000.000
	4	4.7	Adaptación de la infraestructura para controlar la velocidad vehicular		X	X	X	X	X	X	X	X									X	X	X					\$	1.750.000.000
	6	4.8	Ampliación y recuperación del sistema de señalización vial de la ciudad			X	X	X	X	X											X	X						\$	419.454.000
	7	4.9	Modernización y ampliación del sistema de señalización				X	X	X	X	X										X	X						\$	8.480.000.000
	10	4.10	Programa para el mantenimiento, conservación y seguimiento de la red vial	X	X	X	X	X	X	X											X	X	X					\$	13.000.000.000
	8	4.11	Responsabilidad en seguridad vial de las Secretarías a cargo de la planificación, o construcción de vías y de sistemas de transporte público colectivo	X	X	X	X	X	X	X	X							X		X	X							\$	75.055.000

Fuente: Elaboración propia



Tabla 5 Plan de acción relacionado con la atención y rehabilitación de víctimas

PILAR	Prioridad	N°	Programa	Plan Nacional			Dentro de la Década			Por fuera de la Década			Responsable por Sector								COSTO ESTIMADO POR PROGRAMA	COSTO ESTIMADO POR PILAR									
				2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Salud	Educación	Control	Planeación	Espacio Público	Gobierno	Infraestructura	Transporte y Transporte			Privado	Comunidades	Orden Nacional						
	3	5.1	Atención inicial oportuna de la víctimas de los siniestros de tránsito	X	X	X	X	X	X																			\$	111.511.000		
	5	5.2	Mejoramiento de la atención hospitalaria			X	X	X	X	X																			\$	45.033.000	
	4	5.3	Sistema de información de las víctimas de los siniestros de tránsito			X	X	X	X	X																			\$	55.326.000	\$
	2	5.4	Seguimiento a la rehabilitación de las víctimas de los siniestros de tránsito	X	X	X	X	X	X																				\$	50.180.000	
	1	5.5	Programa de defensa de derechos de las víctimas y victimarios	X	X	X	X	X	X																				\$	38.600.000	
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$
																															\$

Fuente: Elaboración propia



## 6. Programa de comunicación y difusión

Dada la importancia de que el Plan Municipal de Seguridad vial sea conocido por la población en general y por todas las organizaciones públicas y privadas que integran la sociedad, se presentan una serie de lineamientos que se recomiendan tener en cuenta para la comunicación, difusión y promoción del Plan que asegure el éxito del mismo.

Se destaca la trascendencia de la comunicación interna para que todas las instancias municipales conozcan el Plan y se comprometan al interior de las mismas con la ejecución y logro de los objetivos del mismo.

De igual manera es necesario convocar a los sectores locales cuya participación es importante para la ejecución del Plan, mediante los mecanismos de comunicación externa sugeridos y divulgarlo hacia toda la comunidad como los beneficiarios directos y de quienes se espera la adopción de decisiones positivas en sus comportamientos en el sistema de movilidad.

De acuerdo con lo anterior se tienen los siguientes objetivos en cada nivel de la comunicación y difusión.

### 6.1 Objetivos general

Buscar la vinculación activa de todos sectores de la vida municipal con el Plan Local de Seguridad Vial *Pasto ciudad en movimiento*, mediante el conocimiento de los programas y acciones que componen este instrumento para gestión de la seguridad vial en el municipio.

### 6.2 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 responsables en su implementación.

### 6.3 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, acciones y resultados, y proporcionar una base documental y material de referencia para seguimiento y retroalimentación.

## 6.4 Objetivos de difusión

La estrategia de difusión tiene como propósito difundir entre sociedad en general a través los medios de comunicación información relacionada con el Plan Local de Seguridad Vial *Pasto ciudad en movimiento*, para lograr:

- *Un Plan de seguridad vial visible y relevante*

Posicionar el Plan a nivel local a través de la elaboración y ejecución de la presente estrategia de comunicación que incorpora el diseño de la imagen gráfica del proyecto, la elaboración de material promocional, elaboración y edición de videos, programas de radio así como la asistencia a eventos o reuniones nacionales, internacionales, etc.

- *Un Proyecto sistematizado y replicable*

Documentar en detalle la aplicación de la metodología seguida y de las lecciones aprendidas. Esta documentación del proceso facilitaría su adopción, diseminación y replicabilidad.

Por lo tanto se proponen las siguientes estrategias y herramientas para lograr los objetivos propuestos en el plan *Pasto ciudad en movimiento*.

## 6.5 Estrategias y herramientas para la comunicación y difusión del PLSV

En este capítulo se expresan las estrategias y herramientas para las dimensiones de comunicación y difusión que conforman el programa para la divulgación del Plan Local de Seguridad Vial, con lo cual se espera que la información llegue al mayor número de entidades y personas y se tenga igualmente la mayor cantidad de socios dentro de una gran alianza por la seguridad vial.

### 6.5.1 Mensaje de comunicación

La Administración Municipal y el Comité Local de seguridad vial deben generar un mensaje que encadene todo el proceso de comunicación y resuma la esencia del Plan Local de Seguridad Vial *Pasto ciudad en movimiento* y aglutine a su alrededor a toda la sociedad.

Los mensajes deben estar basados en los propios principios del Plan Local de seguridad vial destacando el valor, los objetivos y el compromiso del Plan; que desde el punto de vista de una comunicación social, son los primeros que llegan al público en general, poniendo en contexto para qué estamos trabajando.

## 6.5.2 Comunicación interna

Para la comunicación interna hacia las entidades municipales se recomienda adelantar las siguientes acciones:

### Consejo de Gobierno Municipal

Se sugiere presentar el Plan Local de Seguridad Vial *Pasto ciudad en movimiento* en una o varias sesiones del Consejo de Gobierno con el objeto de conocer el documento de planificación en detalle y se transmitan las instrucciones necesarias para la difusión y ejecución del Plan. En estas reuniones se darán las directrices para la comunicación interna de Plan y el uso de las páginas web de las entidades para abrir el enlace y colgar el archivo electrónico.

### Uso de internet

El documento debe colgarse en la página web de la Alcaldía de Pasto y en todas las páginas de las entidades municipales. Los archivos deben ser suministrados con acta de entrega electrónica al administrador de la página web de cada institución, como constancia de la realización de la actividad y para verificar si se dispone del enlace y se puede descargar el archivo.

### Uso de correo interno

El documento que contiene el Plan *Pasto ciudad en movimiento* debe ser distribuido a través del correo institucional a un grupo seleccionado de empleados que por sus funciones debe conocer el contenido del documento, con copia a la Secretaría de Tránsito y Transporte como medio de verificación, o si se estima conveniente a todos los empleados de la administración municipal.

### Eventos internos

Deben organizarse foros, talleres, jornadas de sensibilización, mesas de trabajo lideradas por la Secretaría de Tránsito y Transporte para el conocimiento en detalle del Plan Local de Seguridad Vial. A estos eventos se deben convocar a todos los funcionarios de la administración por sectores, porque la participación de los funcionarios es no solo importante para la ejecución del Plan, sino para su actuación segura como ciudadanos cuando hacen parte del sistema de movilidad.

## 6.5.3 Comunicación externa

Para la comunicación externa del Plan Local de Seguridad Vial cuyo público objetivo son los grupos de interés y los potenciales actores involucrados, se propone el desarrollo de las siguientes acciones:

### Comité Local de Seguridad Vial

El Plan *Pasto ciudad en movimiento* debe ser presentado en una o varias sesiones del Comité Local de Seguridad Vial, a las cuales se deben invitar a todos los sectores y grupos de interés cuya participación es importante para la ejecución del Plan.

### Eventos externos

Se deben realizar actos y eventos con la participación de todos los sectores interesados en la gestión de la seguridad vial como son: foros, jornadas de sensibilización, seminarios, conferencias. Al igual que en caso de los funcionarios municipales su participación, no es no solo importante para la ejecución del Plan, sino que deben servir de multiplicadores en sus empresas o sectores de actividad para la actuación segura cuando se hace parte del sistema de movilidad.

### Material de referencia

Es necesario contar con material de referencia que apoye todas las manifestaciones externas, no solo para el conocimiento del Plan sino para la vinculación de la sociedad civil en el logro de los objetivos y metas del Plan. Se debe elaborar un plegable con los objetivos, metas y programas, apoyado en el mensaje institucional que se adopte para la divulgación del Plan, indicando las direcciones de las páginas web de donde se puede descargar.

### Correo directo electrónico

Mediante el levantamiento de una base de datos de los correos electrónico de las distintas entidades e instituciones se debe distribuir el archivo magnético del Plan *Pasto ciudad en movimiento* y solicitar se cuelgue en las páginas empresariales y corporativas.

### Vinculación de las universidades

Se recomienda distribuir a las universidades con sede en el municipio como la Universidad de Nariño, UAN, Mariana, AUNAR, CESMAG, etc., un ejemplar del Plan para consulta en la biblioteca principal de la institución, así como copias electrónicas del PLSV para la biblioteca digital de la universidad.

Igualmente se debe procurar que las Universidades divulguen la existencia del Plan *Pasto ciudad en movimiento* a través de sus carteleras y páginas web y abran un enlace en las mismas para la descarga del archivo electrónico.

## 6.5.4 Difusión y promoción

Para el conocimiento público del Plan Local de Seguridad Vial se puede acudir a las siguientes herramientas:



### Publicidad

Implica el empleo de medios de comunicación masiva como la televisión regional, las emisoras, los periódicos y revistas locales para la difusión de Plan, mediante la ejecución de campañas de divulgación.

### Web y redes sociales

El Plan Local de Seguridad Vial debe contar con una página Web propia o en su defecto se debe abrir un enlace dentro una página existente, como puede ser la del organismo de tránsito municipal. De igual manera se deben hacer los vínculos con las redes sociales (por ejemplo twitter, Facebook, linkedIn, etc.).

### Relaciones públicas y gestión de medios

La oficina de comunicaciones de la Alcaldía debe generar noticias y promover activamente el Plan motivando conferencia y comunicados de prensa, entrevistas con los funcionarios encargados de la difusión del Plan.

Adicionalmente, se debe propender porque los periodistas conozcan los mensajes claves del PLSV, de modo que se pueda informar mejor a la ciudadanía cuando se publiquen noticias relacionadas con Seguridad Vial. Estos mensajes claves son, por ejemplo:

- La Seguridad Vial depende de todas las personas
- Los accidentes de tránsito, en la mayoría de los casos, no son fortuitos sino evitables, por lo tanto se debiera hablar de siniestros de tránsito en lugar de accidentes de tránsito
- La mejora en la Seguridad Vial es un proceso continuo que no se detiene, la cual debe empezar desde la casa, continuar en las escuelas y centros educativos, y perpetuarse a través del ejemplo que los adultos dan a los niños.

## 7. Conclusiones y recomendaciones

Si bien existen muchas intervenciones que pueden salvar vidas y prevenir víctimas, la voluntad y el compromiso políticos son esenciales, y sin ellos poco se puede lograr. Es el momento de actuar. Los usuarios de la vía pública en la ciudad de Pasto merecen poder circular en mejores condiciones y con más seguridad.

El municipio tiene debilidades, evidenciadas en los documentos de diagnóstico y formulación del plan, pero también cuenta con fortalezas y oportunidades significativas para poder llevar a cabo la implementación del Plan Local de seguridad Vial. A continuación se exponen las más representativas.

### Debilidades

- La tendencia mundial que se había manejado hasta hace unos años, en el tema de los siniestros de tránsito, es que dado que son resultado de la interacción vehículo-vía-usuario, era el sector movilidad quien debía resolver el problema. Sin embargo, poco a poco se ha iniciado una cultura y una nueva visión sistémica, en donde todos los sectores pueden intervenir y prevenir estos siniestros. De esta manera, la responsabilidad sobre los diversos aspectos del problema debe estar repartida entre muchos sectores y grupos diferentes.

Es indispensable avanzar en la inclusión de personal técnico y capacitado en la gestión de la seguridad vial, con herramientas tecnológicas y presupuesto para poder desarrollar el PLSV.

Se recomienda a la entidad, que es indispensable una activa participación de todos los sectores involucrados, con el propósito de armonizar y de ser necesario ajustar el presente plan. De lo contrario, se corre el riesgo de no implementarse.

- La ciudad de Pasto no tiene una infraestructura vial con calzadas vehiculares amplias, ni andenes con suficiente capacidad peatonal que permitan el desplazamiento cómodo y seguro del peatón, el desarrollo de proyectos de infraestructura que mejoren los anchos de andenes, espacios para ciclorrutas, y unas redes peatonales que comuniquen la ciudad hacia entre orígenes y destinos, es un relevante eje a desarrollar dentro del plan.

### Oportunidades

- El Plan de Desarrollo tiene programas orientados en mejorar el comportamiento ciudadano en el manejo, recuperación y sostenibilidad del Espacio Público y fortalecer la seguridad vial para mejorar las condiciones de movilidad y transitabilidad de peatones y vehículos. También se tienen planteadas acciones para mejorar el comportamiento ciudadano en el manejo, recuperación y sostenibilidad del Espacio Público y fortalecer la seguridad vial para mejorar las condiciones de movilidad y transitabilidad de peatones y vehículos, programas y acciones encaminados y que van en la misma dirección del PLSV con indicadores de disminución de tasas de morbilidad y mortalidad.

La anterior situación se puede aprovechar en función del desarrollo de los objetivos y programas planteados en el PLSV.

- El municipio ya cuenta con un Concejo Municipal de Seguridad Vial y se han dado importantes avances en el contacto y el intercambio de información y temas que se comparten en función de la seguridad vial con otras instituciones, también la adopción del observatorio del delito ha permitido llevar un seguimiento sobre la atención de víctimas, y el análisis estadístico de la información de siniestralidad ha permitido diagnosticar de forma preliminar la siniestralidad vial. El proceso debe continuar mejorando y depurando la consecución y análisis de la información, con la implementación de nuevos procesos que se incorporen.
- La Secretaría de Tránsito y Transporte tiene el liderazgo en el tema, con el apoyo de la administración con recursos y capacidad técnica y operativa para impulsar el desarrollo e implementación del PLSV.

### **Retos**

Para la Secretaría de Tránsito y Transporte y el delegado del Consejo Municipal de Movilidad le queda el reto de divulgar, consensuar e implementar el presente plan local de seguridad vial, frente a una ciudadanía que no se caracteriza por el respeto a las normas de tránsito.

El diagnóstico de las problemáticas, la construcción de objetivos, metas y demás pueden tener una visión sesgada hacia el sector movilidad por su única participación, lo que generará, muy seguramente, fricciones, desacuerdos, inconformidades y que de ser necesario la Secretaría de Tránsito y Transporte deberá armonizar y ajustar el desarrollo del Plan.

Conseguir los recursos para el desarrollo del plan resultará una tarea importante a desarrollar por parte del Concejo Municipal de Seguridad Vial y en general para la administración municipal siendo siempre los recursos escasos en materia de desarrollo de programas de seguridad vial.

En relación con los aspectos legales, la normativa asociada al transporte permite la imposición de sanciones orientadas y en función de la seguridad vial, sin embargo, el bajo pie de fuerza y de personal que apoya el control y la vigilancia de los vehículos y las empresas de transporte público son necesidades latentes que deben ser priorizadas por el Municipio.