



**ALCALDÍA DE PASTO**

Despacho

**DECRETO 0191 DE 2023**  
( 25 OCT 2023 )

**POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL  
2023 - 2033 PARA EL MUNICIPIO DE PASTO**

**EL ALCALDE MUNICIPAL DE PASTO**

En el ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y en especial las conferidas por los numerales 1º y 10º del artículo 315 y 365 de la Constitución Política, artículo 2º de la Ley 105 de 1993, el artículo 5º de la Ley 336 de 1996, los artículos 3º y 7º de la Ley 769 de 2002, Decreto 1079 de 2015, la Ley 1503 de 2011, el artículo 29 de la Ley 1551 de 2012, y el Decreto número 1430 de 2022 expedido por el Ministerio de Transporte y,

**CONSIDERANDO:**

Que el artículo 2º de la Constitución Política de Colombia dispone que son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación.

Que el artículo 24 de la Constitución Política, en concordancia con el artículo 1º de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 1º de la Ley 1383 de 2010, disponen que 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 peatones y personas con discapacidad, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Que el artículo 209 de la Constitución Política ordena que la función administrativa debe estar al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento, entre otros, en los principios de eficacia y economía.

Que el artículo 315, numerales 1º y 2º de la Constitución Política, atribuye al alcalde municipal, hacer cumplir la Constitución, la Ley, los Decretos del gobierno, las Ordenanzas y los Acuerdos del Concejo Municipal, en aras de propender por el cumplimiento del Estado Social de Derecho, conservando así el orden público en concordancia con el ordenamiento jurídico.

Que el literal b del artículo 2º de la Ley 105 de 1993, establece uno de los principios rectores del transporte, la intervención del Estado, el cual dispone que corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Que el artículo 5º de la Ley 336 de 1996, dispone que el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

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



**ALCALDÍA DE PASTO**

Despacho

DECRETO 0191 DE 2023  
( 25 OCT 2023 )

**POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL  
2023 - 2033 PARA EL MUNICIPIO DE PASTO**

orden estatal. Así mismo el Ministerio de Transporte reglamentará todo lo pertinente al transporte turístico contemplado en la Ley 300 de 1996.

Que el Artículo 2.2.1.1.2.1. del Decreto 1079 de 2015 “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”, estipula que son autoridades de transporte competentes en la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución.

Que los artículos 3º y 7º de la Ley 769 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre, establece que son autoridades de tránsito, entre otros, los alcaldes Municipales, que velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vías públicas y privadas abiertas al público y que 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 2º del párrafo 3º del artículo 6º 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 optimizar el ordenamiento del tránsito de los diferentes actores viales.

Que el párrafo 1º del artículo 4º de la Ley 769 de 2002, establece que el Ministerio de Transporte debe elaborar un Plan Nacional de Seguridad Vial para disminuir la accidentalidad en el país, que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control e ilegalidad.

Que el artículo 29 de la Ley 1551 de 2012, dispone que los alcaldes ejercerán las funciones que les asigna la Constitución, la ley, las ordenanzas, los acuerdos y las que le fueren delegadas por el Presidente de la República o Gobernador respectivo y en ese sentido tienen competencia para expedir los actos administrativos necesarios para conservar el orden público en el municipio.

Que mediante Decreto 1430 de 2022, el Gobierno Nacional adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031, bajo el modelo de Sistema Seguro como enfoque que continuará guiando la gestión de la seguridad vial.

Que de conformidad con el artículo 4º del Decreto 1430 de 2022, los Planes Locales de Seguridad Vial que diseñen e implementen las entidades territoriales deberán armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031. Dicha armonización deberá ser llevada a cabo dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición del Decreto.

Que el párrafo del artículo 4º del Decreto 1430 de 2022, establece que, en todo caso, cada una de las entidades territoriales deberán atender las acciones particulares definidas en el Anexo durante el diseño e implementación de sus Planes Locales de Seguridad Vial, a partir de las características de los niveles de siniestralidad y condiciones particulares de su territorio.

Que la pérdida de vidas humanas y también de afectación a la fauna es un problema que viene afectando a los países a nivel mundial y es considerado como una situación de salud pública del cual sobrevienen efectos negativos en el desarrollo económico y social de las



**ALCALDÍA DE PASTO**

Despacho

DECRETO 0191 DE 2023  
( 25 OCT 2023 )

**POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL  
2023 - 2033 PARA EL MUNICIPIO DE PASTO**

regiones. Según datos de la OMS cerca de uno, coma dos (1,2) millones de personas pierden la vida en siniestros viales y cincuenta (50) millones aproximadamente resultan lesionados por este evento, y el noventa por ciento (90%) de las muertes ocurren en los países emergentes.

Que, según los reportes del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en Colombia se registraron cerca de ocho mil treinta (8.030) fallecimientos en siniestros viales en el 2022, incrementando esta cifra en un veinticuatro por ciento (24%) aproximadamente con respecto al año anterior. De igual forma, a nivel territorial, el municipio de Pasto registró 69 muertes por siniestros viales, y la cantidad de personas lesionadas fue de 640 personas, en ese mismo año.

Que el Plan Nacional de Seguridad Vial es una carta de navegación que orienta y propicia medidas concertadas, indicativas e integrales en todo el territorio nacional. En ese sentido, el Plan Local de Seguridad Vial deberá estar en armonía y concordancia con lo dispuesto en el Plan Nacional y podrá ser actualizado de conformidad con las necesidades de cada ente territorial.

Que el Plan Nacional de Seguridad Vial (2022 – 2031) tiene como objetivo avanzar hacia el enfoque de Sistema Seguro, incluye una estrategia nacional que se enmarca a través de ocho áreas de acción las cuales son: velocidades seguras, vehículos seguros, infraestructura vial segura, cumplimiento de normas de tránsito, comportamiento seguro, atención integral a víctimas, gobernanza y gestión de conocimiento. Así mismo, incluye dentro de su estructura el principio de corresponsabilidad el cual plantea acciones compartidas que involucran a ciudadanos e instituciones en un fin, que es la protección y el respeto por la vida.

Que como alcance de las acciones propuestas en el Plan Nacional de Seguridad Vial (2022 – 2031), el Gobierno a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, ha dispuesto al público en general la guía metodológica para la elaboración de los Planes Locales de Seguridad Vial, la cual además de otros documentos vigentes, incluso de carácter internacional, será tomada como referencia para la construcción e implementación del Plan Local de Seguridad Vial en el territorio.

Que el municipio de Pasto ha identificado diferentes necesidades para abordar de una manera más eficiente las afectaciones que conlleva la siniestralidad, nuevas áreas de acción donde se complementan aspectos como velocidades seguras, cumplimiento de normas de tránsito y gestión del conocimiento.

Que la presente adopción del Plan Local de Seguridad Vial del municipio de Pasto se realizó con apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de acuerdo con los lineamientos y disposiciones del Plan Nacional de Seguridad Vial, encaminado a desarrollar un conjunto de programas y acciones de construcción consensuada, para la prevención, disminución y mitigación de los siniestros viales.

Que el Plan Local de Seguridad Vial del municipio de Pasto, garantiza la sumatoria de esfuerzos y acciones, enfocadas a reducir la siniestralidad vial de todos los actores viales de manera integral, pero además se constituye en un conjunto de valores que permiten crear



ALCALDÍA DE PASTO

Despacho

DECRETO 0191 DE 2023  
( 25 OCT 2023 )

**POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL  
2023 - 2033 PARA EL MUNICIPIO DE PASTO**

una cultura de educación vial, orientado a lograr un escenario ideal donde todos cumplan las normas de tránsito que se deben comprender como leyes universales de convivencia.

Que con fundamento en los principios que orientan la protección de la vida en los desplazamientos, las estrategias contenidas en el Plan Local de Seguridad Vial del municipio de Pasto, adoptan los enfoques del sistema seguro y visión cero, con el objetivo de identificar y gestionar los diversos factores de riesgo a los que están expuestos los actores viales. Reconoce la falibilidad y vulnerabilidad del ser humano, así como la necesidad apremiante de proteger a las personas de sufrir lesiones graves o fatales en accidentes de tránsito. (World Resources Institute, 2018). Los principios que caracterizan el Plan Local de Seguridad Vial del municipio de Pasto son los siguientes:

- *Enfoque de Sistema Seguro: se basa en la premisa que los errores humanos pueden ocasionar siniestros viales, por tanto, se deben abordar de manera integral para reducir los factores que contribuyen a estos y minimizar la gravedad de las lesiones y muertes resultantes. Se reconoce que existen múltiples causas que interactúan entre sí. Por tanto, se busca gestionar de manera integral la mitigación de estos factores multicausales, con el objetivo de disminuir la probabilidad de que ocurran y reduzcan la gravedad de las consecuencias, protegiendo la vida en las vías. (Plan Nacional de Seguridad Vial, 2022).*
- *Visión cero: es un enfoque que busca reducir al mínimo los siniestros viales y las fatalidades que ocurren. Se basa en la idea de que ninguna pérdida de vidas en las vías es aceptable y que la seguridad vial debe ser considerada como un valor fundamental en la planificación y gestión del territorio, en función de las necesidades de desplazamiento de las personas. Promoviendo un entorno y sistema seguro donde se toleren cero siniestros y fatalidades en la vía, trabajando activamente para proteger la vida de los actores viales.*
- *Corresponsabilidad: implica que tanto ciudadanos (cada individuo como actor vial) como las instituciones, actores públicos (tomadores de decisión a nivel departamental o municipal) y privados (academia, empresarios, organizaciones, industria) comparten la responsabilidad de proteger la vida y la integridad de las personas en el espacio público, en las vías. Lo que conlleva adelantar acciones compartidas, reguladas y oportunas a las condiciones del contexto, por lo que, se debe trabajar en conjunto para lograr que se cumplan las normas establecidas para garantizar una convivencia segura, desde la toma de decisiones responsables (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022).*

Que por medio de Decreto municipal 0630 del 12 de septiembre de 2012 se creó el Consejo Municipal de Seguridad Vial para el municipio de Pasto, con el objeto de asesorar, decidir, coordinar y/o articular a las entidades y organismos de carácter público y privado responsables de la seguridad vial del municipio de Pasto, e implementar y monitorear el Plan municipal de Seguridad Vial.



**ALCALDÍA DE PASTO**

Despacho

DECRETO 0191 DE 2023  
( 25 OCT 2023 )

**POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL  
2023 - 2033 PARA EL MUNICIPIO DE PASTO**

Que posteriormente y con el fin de actualizar y ampliar el Consejo y Comité de Seguridad Vial para contar con la participación de las entidades y autoridades del Municipio de Pasto para la ejecución de las políticas públicas de Seguridad Vial, a través del Decreto municipal 565 de 23 de noviembre 2017 se modificó el Decreto municipal 0630 del 12 de septiembre de 2012.

Que como consta en Acta No.002 del 14 de marzo del 2023, fecha en la que se llevó a cabo la Segunda Sesión Ordinaria del Consejo Municipal de Seguridad Vial – Plan de Acción 2023 se socializó y aprobó el Diagnóstico Participativo, como insumo, y el Plan Local de Seguridad vial 2023 -2031 para el municipio de Pasto.

Que la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal, tomando como insumo el Diagnóstico Participativo, formuló el Plan Local de Seguridad Vial para el municipio de Pasto, incluyendo, entre otros, el diagnóstico, la estrategia territorial para la seguridad vial, los programas y acciones a realizar, así como una estimación de costos para su implementación, la cual deberá ser ajustada por las variaciones económicas aplicables y la concordancia de las acciones a realizar acorde a los Planes de Desarrollo Territoriales vigentes, así como a las asignaciones presupuestales para cada vigencia.

Que el proyecto de decreto que se adopta mediante el presente fue puesto en consulta pública en el portal SUCOP para comentarios de la comunidad del 13 al 23 de octubre de 2023, sin que recibiera comentarios por parte de la comunidad.

Que, por lo anterior, le corresponde al alcalde como máxima autoridad de tránsito en el municipio de Pasto, adoptar el Plan Local de Seguridad Vial para el municipio de Pasto, logrando de esta manera institucionalizar esta herramienta e iniciar las acciones planteadas para garantizar la seguridad vial en el mismo.

En mérito de lo expuesto,

**D E C R E T A:**

**ARTÍCULO PRIMERO.** - Adopción. Adoptar el Plan Local de Seguridad Vial 2023 – 2033 del municipio de Pasto - PLSV, contenido en el Anexo Técnico, el cual hace parte integral del presente Decreto.

**ARTÍCULO SEGUNDO.** - Seguimiento. El Consejo Municipal de Seguridad Vial será el órgano encargado de realizar el seguimiento, supervisión y coordinación de la implementación del Plan Local de Seguridad Vial en el municipio de Pasto.

**ARTÍCULO TERCERO.** - Socialización. La Secretaría de Tránsito realizará la socialización del Plan Local de Seguridad Vial del municipio de Pasto que se adopta mediante el presente decreto a todas las dependencias de la administración



**ALCALDÍA DE PASTO**  
Despacho

**DECRETO 0191 DE 2023**  
( 25 OCT 2023 )

**POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL  
2023 - 2033 PARA EL MUNICIPIO DE PASTO**

municipal, así como a las entidades que se encuentren involucradas para su correcta difusión y cumplimiento.

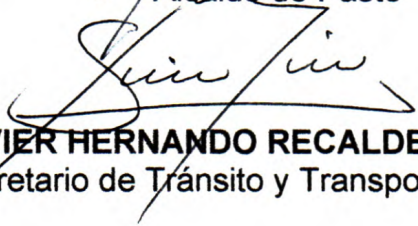
**ARTÍCULO CUARTO. -** Modificaciones. El Plan Local de Seguridad Vial del municipio de Pasto podrá ser objeto de revisión y/o actualización, si se requiere, teniendo en cuenta las políticas y necesidades del Gobierno Nacional, Departamental y/o Municipal, así como los cambios que se presenten en políticas, directrices y normatividad de seguridad vial, tránsito, movilidad y transporte.


**ARTÍCULO QUINTO. -** Vigencia. El Plan Local de Seguridad Vial – PLSV, tendrá una vigencia de diez (10) años, contados a partir de la publicación del presente Acto Administrativo. No obstante, el mismo podrá ser objeto de revisión y/o actualización como se detalló en el artículo anterior.

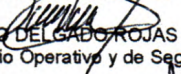
**PUBLÍQUESE, COMUNIQUESE Y CÚMPLASE.**

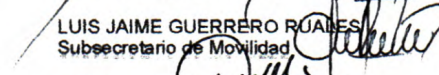
Dado en san Juan de Pasto, a los veinticinco (25) días del mes de octubre de 2023.

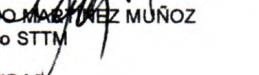
  
**GERMÁN CHAMORRO DE LA ROSA**  
Alcalde de Pasto


  
**JAVIER HERNANDO RECALDE MARTÍNEZ**  
Secretario de Tránsito y Transporte Municipal

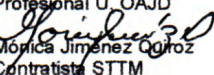
Revisó y aprobó:   
ANGELA PANTOJA MORENO  
Jefa Oficina Asesora Jurídica del Despacho

  
JHON JAIBO DELGADO ROJAS  
Subsecretario Operativo y de Seguridad Vial

  
LUIS JAIME GUERRERO RUALES  
Subsecretario de Movilidad

Revisó:   
LUIS ALFREDO MARTÍNEZ MUÑOZ  
Asesor Jurídico STTM

Revisó:   
JAVIER BASTIDAS  
Profesional U. OAJD

Proyectó:   
Mónica Jiménez Quiroz  
Contratista STTM



ALCALDÍA DE PASTO

*PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023*

## SAN JUAN DE PASTO



**OCTUBRE 2023**



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

Contenido

1	Introducción.....	7
2	Antecedentes .....	10
3	Marco conceptual.....	12
4	Metodología .....	15
5	Plan Local de Seguridad Vial de Pasto .....	19
5.1	Diagnóstico .....	19
5.1.1	Caracterización.....	19
5.1.2	Siniestralidad .....	29
5.1.3	Puntos críticos .....	35
5.1.4	Resultados del diagnóstico por área de acción .....	38
5.2	Estrategia territorial para la seguridad vial .....	41
5.2.1	Objetivos y metas del PLSV .....	41
5.2.2	Programas y acciones .....	43
5.2.3	Coordinación entre áreas de acción del PNSV y las acciones del PLSV 73	
5.2.4	Adopción y Plan de seguimiento del PLSV.....	79
5.3	Costos y Fuentes de financiación del PLSV.....	97
5.3.1	Costos de implementación .....	97
5.3.2	Fuentes de financiación.....	98
5.4	Conclusiones y recomendaciones.....	102
5.4.1	Conclusiones .....	102
5.4.2	Recomendaciones.....	106
6	Bibliografía .....	108
7	Anexos .....	110





ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

Índice de figuras

Figura 3-1. Áreas de acción para consolidar el enfoque seguro .....	14
Figura 4-1. Metodología de la consultoría .....	17
Figura 5-1. Localización general del municipio de Pasto .....	19
Figura 5-2 Pronóstico de población y de pirámide de edades.....	20
Figura 5-3. PIB y principales actividades .....	21
Figura 5-4. Estructura orgánica del municipio de Pasto .....	22
Figura 5-5. Red vial Pasto según administrador.....	26
Figura 5-6. Parque automotor del municipio de Pasto .....	27
Figura 5-7. Infracciones en los últimos 6 años por tipología vehicular .....	28
Figura 5-8. Tasa de fallecidos según departamentos 2021 (Fallecidos por cada 100.000) .....	29
Figura 5-9. Proporción de fallecidos en Colombia según actor vial, 2021.....	30
Figura 5-10. Histórico de fallecidos por siniestros viales (2017 - 2022) .....	31
Figura 5-11. Proporción de fallecidos en Pasto según actor vial (2017-2022) .....	31
Figura 5-12. Proporción de fallecidos según sexo de la víctima (2017-2022) .....	32
Figura 5-13. Fallecidos según sexo y grupo etario (2022) .....	32
Figura 5-14. Histórico de siniestralidad (lesionados y solo daños) 2016-2021 .....	34
Figura 5-15. Previsualización siniestralidad vial del Pasto .....	35
Figura 5-16. Puntos críticos Pasto en zona urbana (ONSV, PLSV, Cartografía social) .....	36
Figura 5-17. Puntos críticos Pasto en zona rural (ONSV, PLSV, Cartografía social) .....	37
Figura 5-18. Mapa de vulnerabilidad faunística INVIAS (Pasto).....	38
Figura 5-19. Problemas priorizados .....	39
Figura 5-20 Áreas, programas y acciones del PLSV .....	82
Figura 5-21. Proporción de costos del PLSV por área de acción .....	98



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

Índice de tablas

Tabla 5-1. Tipología vehicular por estado de la infracción .....	28
Tabla 5-2. Matriz de colisión de fallecimientos por siniestros viales en Pasto (2016-2021) .....	33
Tabla 5-3. Velocidades seguras .....	43
Tabla 5-4 Vehículos seguros.....	46
Tabla 5-5 Infraestructura segura .....	48
Tabla 5-6. Comportamiento seguro.....	50
Tabla 5-7. Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial .....	60
Tabla 5-8. Atención integral a víctimas .....	62
Tabla 5-9. Gobernanza .....	67
Tabla 5-10. Gestión del conocimiento .....	72
Tabla 5-11. Marco de Acción – Correlación Áreas de Acción para la Seguridad Vial - PLSV.....	74
Tabla 5-12. Descripción de los indicadores de gestión y/o producto.....	83
Tabla 5-13 Indicadores de resultado para el PLSV de Pasto .....	96
Tabla 5-14. Costos de implementación del PLSV por área de acción.....	97



## ALCALDÍA DE PASTO

### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

#### Glosario

<b>ANI</b>	
Agencia Nacional de Infraestructura.....	23
<b>ANSV</b>	
Agencia Nacional de Seguridad Vial.....	8
<b>CDA</b>	
Centro de Diagnóstico Automotriz .....	45
<b>CLSV</b>	
Comité Local de Seguridad Vial.....	15
<b>CRUE</b>	
Centro Regulador de Urgencias y Emergencias .....	61
<b>DANE</b>	
Departamento Administrativo Nacional de Estadística.....	19
<b>DITRA</b>	
Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional .....	66
<b>DOFA</b>	
Herramienta de análisis y evaluación estratégica que se refiere a debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas en cuanto a capacidad y respuesta de una organización .....	15
<b>FURIPS</b>	
Formulario Único de Reclamación por parte de las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud.....	65
<b>GMC</b>	
Grupo de Movilización Ciudadana, Ciudadanos o representantes de grupos de peatones, ciclistas, otros medios de movilidad no motorizados, víctimas, motociclistas, organismos de socorro, conductores de transporte público, particular y de carga, representantes de empresas de transporte regionales, representantes sector asegurador, cámaras de comercio y agremiaciones del sector productivo, miembros de organismos no gubernamentales, fundaciones, entidades sin ánimo de lucro, academia, expertos, organismos de apoyo, centros de enseñanza automotriz, centros de diagnóstico automotriz, centros integrales de atención, entre otros .....	16
<b>INMLCF</b>	
Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses .....	65
<b>INVIAS</b>	
Instituto Nacional de Vías .....	69
<b>IPAT</b>	
Informe Policial de Accidentes de Tránsito.....	33
<b>ONSV</b>	
Observatorio Nacional de Seguridad Vial.....	16
<b>PDT</b>	
Plan de Desarrollo Territorial .....	17



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

<b>PESV</b>	
Plan Estratégico de Seguridad Vial .....	43
<b>PLSV</b>	
Plan Local de Seguridad Vial.....	8
<b>RIPS</b>	
Registros Individuales de Prestación de Servicios de Salud.....	65
<b>RNAT</b>	
Registro Nacional de Accidentes de Tránsito .....	33
<b>RUNT</b>	
Registro Único Nacional de Tránsito .....	25
<b>SICLICO</b>	
Sistema de Información de Clínica Forense .....	65
<b>SIEDCO</b>	
Sistema de Información Estadístico, Delincuencial, Contravencional y Operativo de la Policía Nacional.....	65
<b>SIMIT</b>	
Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito ..	26
<b>SIRAS</b>	
Sistema de Información de Reporte de Atenciones en Salud a Víctimas de Accidentes de Tránsito .....	65
<b>SPOA</b>	
Sistema de Información de la Fiscalía General de la Nación para el Sistema Penal Oral Acusatorio .....	65



ALCALDÍA DE PASTO

## **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

### **1 Introducción**

Este documento constituye la propuesta de actualización del Documento Técnico de Soporte (DTS) para el Plan Local de Seguridad Vial (PLSV) de la Entidad Territorial (ET) de Pasto. Dicha propuesta se enmarca en el contrato número 103 de 2022, cuyo objetivo es: “BRINDAR ASISTENCIA TÉCNICA A LAS ENTIDADES TERRITORIALES DEFINIDAS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL EN LA ACTUALIZACIÓN DEL DTS DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL, CON ENFOQUE TERRITORIAL”, suscrito entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y el Consorcio Territorial 004.

El DTS se desarrolla en armonía con los programas, estrategias y acciones establecidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) para el período 2022-2031, según lo estipulado en el Decreto 1430 de 2022. Además, toma en consideración el sistema seguro y los principios de la gestión de la seguridad vial aplicables en el país.

Para la elaboración del Plan Local de Seguridad Vial (PLSV) se tomaron en cuenta los resultados de los productos de información secundaria existente en la ET, la normativa en seguridad vial vigente y aplicable a la consultoría, así como también las observaciones y aportes recibidos durante la socialización ante el Comité Local de Seguridad Vial y el Grupo de Movilización Ciudadana “Por la Seguridad Vial” de la ET. Todo este proceso se ha llevado a cabo siguiendo la metodología propuesta, los términos de referencia del estudio y la Guía Metodológica para la Elaboración de los Planes Locales de Seguridad Vial (PLSV) y/o Planes Departamentales de Seguridad Vial (PDSV) 2022, proporcionada por el Ministerio de Transporte a través de la ANSV.

Es importante destacar que para la elaboración del documento técnico de soporte se ha tenido en cuenta el marco legal vigente, el cual incluye los siguientes especificados en los términos de referencia del contrato:

- I. Ley 1503 de 2011, “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”.
- II. Resolución No. 2410 de 2015 expedida por el Ministerio de Transporte, “Por la cual se adopta el Programa Integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para el Tránsito de Motocicletas”.



## ALCALDÍA DE PASTO

### **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

- III. Ley 1811 de 2016, “Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito”.

El Documento Técnico de Soporte (DTS) del Plan Local de Seguridad Vial (PLSV) en el municipio de Pasto se desarrolla considerando las competencias y el ámbito territorial de las Entidades Territoriales (ET) vinculadas a la institucionalidad y jurisdicción de dicho municipio. El enfoque principal del diagnóstico participativo, las estrategias y acciones ajustadas está orientado hacia una política de articulación territorial que se alinea con la nueva política de seguridad vial aprobada por el gobierno nacional. Esto se logra teniendo en cuenta las características físicas, sociales, económicas y culturales de la región, así como las condiciones y dinámicas de movilidad y comportamiento propias de la entidad territorial. Además, se han considerado los hallazgos obtenidos a partir del diagnóstico participativo, los cuales han sido utilizados para definir los programas, estrategias y acciones con el objetivo de reducir la frecuencia y gravedad de los siniestros viales en la ET. Se ha dado atención a todos los actores viales, especialmente aquellos más vulnerables, como motociclistas, peatones y ciclistas.

Los principales objetivos del producto 7 en la ejecución del contrato de consultoría son:

- Elaborar el DTS de la ET acorde con el diagnóstico participativo y de acuerdo con los PLSV, insumo de actualización de la ET.
- Establecer los objetivos y metas acordes con los resultados del diagnóstico participativo, teniendo como base el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial de la ET.
- Establecer los objetivos del PLSV a partir de un enfoque que comprenda las dinámicas territoriales de la ET.
- Realizar programas y acciones asociadas a cada línea de acción del plan nacional de seguridad vial (PNSV) vigente. Propuesta de cronograma, presupuestos y fuentes de financiación de las acciones propuestas.
- Elaboración de los indicadores de gestión que permitan hacer seguimiento a la implementación de las estrategias y acciones, alineados con los objetivos y metas planteados.

Finalmente, el Documento Técnico de Soporte (DTS) contiene los objetivos, programas, estrategias y acciones del PLSV que se articulan con el Plan de



**ALCALDÍA DE PASTO**

***PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023***

Desarrollo Territorial (PDT), tal como se establece en el producto 8 de la consultoría. Además, se incluyen las metas correspondientes, un cronograma sugerido, identificación de fuentes de financiación y una referencia a las herramientas que tiene la ET para la adopción del PLSV. También se incorporan indicadores de gestión y resultados que se utilizarán para monitorear la implementación y evaluar el impacto del plan.



ALCALDÍA DE PASTO

## **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

### **2 Antecedentes**

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad en seguridad vial en Colombia. Fue creada mediante la Ley 1702 de 2013 y es una Unidad Administrativa Especial adscrita al Ministerio de Transporte. Su principal objetivo es planificar, articular y gestionar la seguridad vial en todo el país, así como brindar apoyo institucional y coordinación para la implementación, seguimiento y control de estrategias, planes y acciones relacionadas con la seguridad vial a nivel nacional.

Los siniestros viales representan una de las principales causas de muerte en todo el mundo, según datos de la Organización Mundial de la Salud. Cada año, aproximadamente 1,3 millones de personas pierden la vida en las carreteras, y entre 20 y 50 millones sufren traumatismos no mortales (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022).

En respuesta a esta problemática de seguridad vial, el Gobierno Nacional de Colombia ha aprobado la seguridad vial como una prioridad y política de Estado. En este contexto, se ha actualizado recientemente el "Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022-2031", que sirve como marco orientador para la implementación de medidas concertadas e integrales en todo el territorio nacional, con el objetivo de reducir tanto las víctimas fatales como las no fatales en siniestros viales a nivel nacional.

El Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022-2031 refleja el compromiso del Gobierno Nacional para abordar los desafíos en materia de seguridad vial y establecer medidas efectivas que contribuyan a salvar vidas y prevenir lesiones en las vías de Colombia. Este plan se fundamenta en la cooperación interinstitucional, la participación ciudadana y el monitoreo constante de los indicadores de seguridad vial. Su objetivo principal es evaluar el impacto de las medidas implementadas y realizar ajustes necesarios para lograr una mejora continua en la seguridad vial del país.

Dentro de las áreas de acción del PNSV se encuentra la Gobernanza, donde el Gobierno busca impulsar el desarrollo de acciones de seguridad vial y brindar asistencia técnica a las entidades territoriales para adoptar el enfoque del Sistema Seguro. Este enfoque implica la implementación de estrategias presenciales y virtuales que permitan una amplia cobertura y una gestión eficiente de los recursos.

En el municipio de Pasto, el Plan de Desarrollo Municipal (PDM) vigente durante el periodo (2020 - 2023) se ha convertido en una prioridad. Este documento tiene como





## ALCALDÍA DE PASTO

### **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

objetivo abordar las deficiencias existentes en materia de seguridad vial, ya que está estrechamente ligada a la protección de vidas humanas. Dentro del programa “Pasto se mueve seguro, sostenible, incluyente, conectado y transparente” se incluye como meta la actualización del Plan Local de Seguridad Vial, entre otras acciones como la realización de auditorías de seguridad vial y culturización de habitantes en seguridad vial.

En este contexto, se ha suscrito el contrato No. 103 de 2022 entre la ANSV y el Consorcio Territorial 004, con el objetivo de brindar asistencia técnica a las Entidades Territoriales (ET) en la actualización de sus Planes Locales de Seguridad Vial (PLSV) de acuerdo con los lineamientos del PNSV y la política pública definida por el Gobierno Nacional y el Ministerio de Transporte. Esta asistencia técnica tiene como finalidad obtener resultados que reduzcan lesiones y fatalidades en las vías del país.

La ANSV reconoce la importancia de brindar asistencia técnica a las Entidades Territoriales (ET) priorizadas en la actualización de sus Planes Locales de Seguridad Vial (PLSV), en concordancia con sus funciones de planificación, articulación y gestión de la seguridad vial en el país. Además, la ANSV actúa como soporte institucional y de coordinación en la ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones destinadas a alcanzar los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo su territorio.

En este contexto, es relevante hacer referencia a los documentos que promueven y facilitan la implementación de los planes con el enfoque mencionado. Asimismo, la Guía metodológica para la elaboración de planes locales de seguridad vial (ANSV, 2022) sugiere considerar otros procesos de planificación a nivel territorial y sectorial, como los Planes de Ordenamiento Territorial a nivel municipal, departamental y metropolitano, los planes de infraestructura, los planes viales y los planes maestros de transporte y movilidad. Estos procesos involucran a la entidad territorial y pueden tener un impacto significativo en la seguridad vial. La ANSV busca garantizar la coherencia y la integración de los planes locales de seguridad vial con otros instrumentos de planificación existentes, con el fin de lograr una gestión integral y efectiva de la seguridad vial en cada entidad territorial.



ALCALDÍA DE PASTO

## **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

### **3 Marco conceptual**

Tal como plantea la Ley 1702 de 2013, puede entenderse la seguridad vial como “el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesiones de las personas en sus desplazamientos. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los siniestros en la vía”, por tanto, implica adelantar acciones de prevención para minimizar los efectos ocasionados por siniestros viales, en pro de conservar la vida y la salud de las personas en las vías.

En concordancia con lo definido en la ley, el PLSV, es el instrumento de planeación de la seguridad vial, el cual involucra los aspectos técnicos y culturales de movilidad de los distintos actores viales y de la infraestructura vial de los sectores urbanos y rurales, de acuerdo con sus necesidades (Guía Metodológica para la Elaboración de los PLSV, 2022). El PLSV es la carta de navegación que orienta el actuar de los distintos actores viales y reitera el compromiso de las instituciones públicas y privadas, de acuerdo con las necesidades, características, dinámicas y condiciones particulares del territorio, así mismo, contiene las acciones concretas y puntuales definidas para resolver los problemas identificados, con la participación de los ciudadanos.

El PLSV, entonces, debe garantizar la sumatoria de esfuerzos y acciones, enfocadas a reducir la siniestralidad vial de todos los actores viales de manera integral, pero además se constituye en un conjunto de valores que permiten crear una cultura de educación vial, orientado a lograr un escenario ideal donde todos cumplan las normas de tránsito que se deben comprender como leyes universales de convivencia (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022).

Con base a los principios que orientan la protección de la vida en los desplazamientos, las estrategias contenidas en el Plan de Local de Seguridad Vial (PLSV) adopta los enfoques del sistema seguro y visión cero, con el objetivo de identificar y gestionar los diversos factores de riesgo a los que están expuestos los actores viales. Reconoce la falibilidad y vulnerabilidad del ser humano, así como la necesidad apremiante de proteger a las personas de sufrir lesiones graves o fatales en accidentes de tránsito. Se parte de la premisa de que estas lesiones son evitables (World Resources Institute, 2018).



## ALCALDÍA DE PASTO

### **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

**Enfoque de Sistema Seguro:** se basa en la premisa que los errores humanos pueden ocasionar siniestros viales, por tanto, se deben abordar de manera integral para reducir los factores que contribuyen a estos y minimizar la gravedad de las lesiones y muertes resultantes. Se reconoce que existen múltiples causas que interactúan entre sí. Por tanto, se busca gestionar de manera integral la mitigación de estos factores multicausales, con el objetivo de disminuir la probabilidad de que ocurran y reduzcan la gravedad de las consecuencias, protegiendo la vida en las vías. (Plan Nacional de Seguridad Vial, 2022)

**Visión cero:** es un enfoque que busca reducir al mínimo los siniestros viales y las fatalidades que ocurren. Se basa en la idea de que ninguna pérdida de vidas en las vías es aceptable y que la seguridad vial debe ser considerada como un valor fundamental en la planificación y gestión del territorio, en función de las necesidades de desplazamiento de las personas. Promoviendo un entorno y sistema seguro donde se toleren cero siniestros y fatalidades en la vía, trabajando activamente para proteger la vida de los actores viales.

**Corresponsabilidad:** implica que tanto ciudadanos (cada individuo como actor vial) como las instituciones, actores públicos (tomadores de decisión a nivel departamental o municipal) y privados (academia, empresarios, organizaciones, industria) comparten la responsabilidad de proteger la vida la integridad de las personas en el espacio público, en las vías. Lo que conlleva adelantar acciones compartidas, reguladas y oportunas a las condiciones del contexto, por lo que, se debe trabajar en conjunto para lograr que se cumplan las normas establecidas para garantizar una convivencia segura, desde la toma de decisiones responsables (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022).

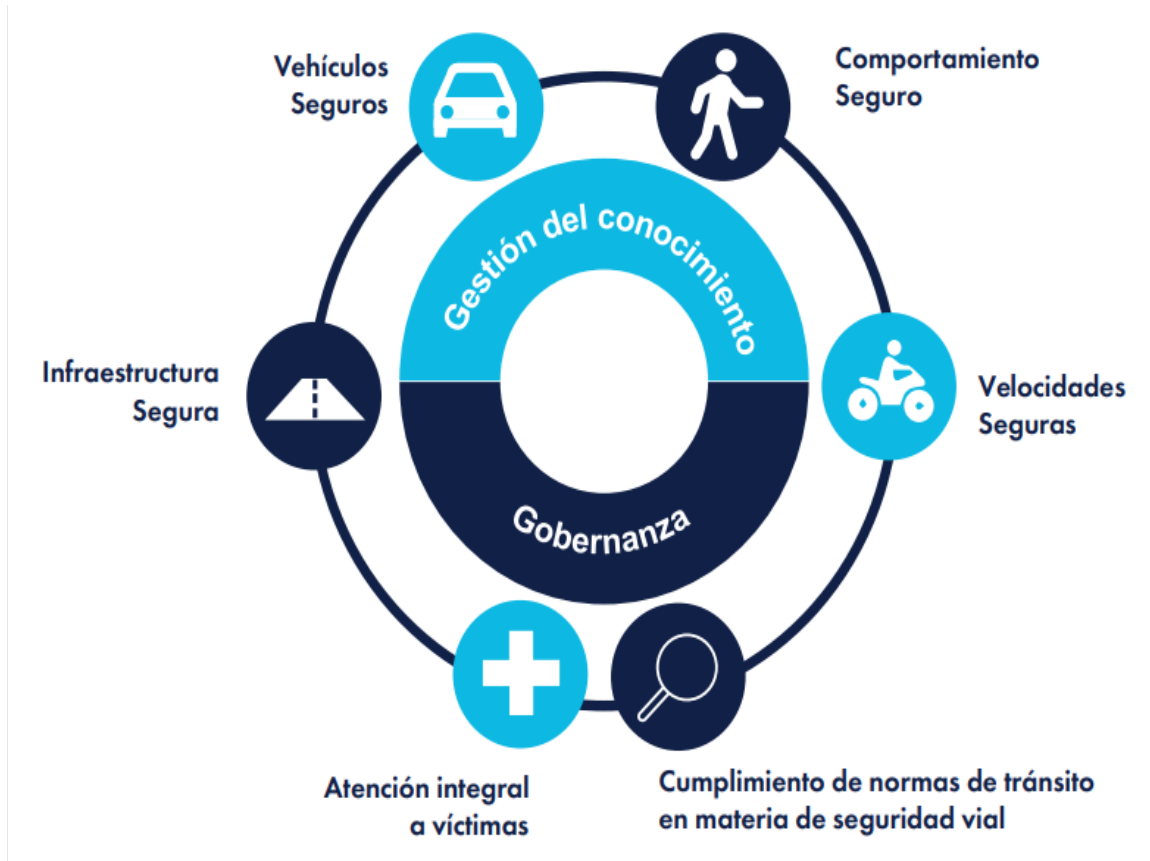
En este sentido, el PLSV se encarga de gestionar los factores de riesgo y brindar un abordaje multidisciplinar a través de las áreas de acción que se presentan en la Figura 3-1.



ALCALDÍA DE PASTO

## PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

Figura 3-1. Áreas de acción para consolidar el enfoque seguro



Fuente: Guía Metodológica para la Elaboración de los PLSV, 2022



ALCALDÍA DE PASTO

## **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

### **4 Metodología**

El proceso metodológico que se realizó para el presente estudio se desarrolló en cuatro fases que se describen a continuación:

- **Fase 1: Contexto y preparación**

Inicialmente, en la fase de contexto y preparación se estructuró el Plan de Trabajo, el cual contiene la hoja de ruta para la ejecución del estudio y en el cual se definió el cronograma de la consultoría. Así mismo en esta fase se realizó contacto con la ET con el objetivo de informar el desarrollo del estudio y realizar la recopilación de toda la información secundaria asociada a siniestralidad, como el PLSV anterior, instrumentos de planeación, documentos previos diagnósticos de seguridad vial, organización institucional, caracterización de la red vial, análisis del crecimiento del parque automotor, dinámicas económicas y sociales del territorio, información contravencional, entre otros aspectos. Esta información y su análisis se encuentra relacionada en el **Producto No 2 Análisis de información secundaria e identificación de los puntos, tramos y áreas**.

Así mismo, dentro de esta fase se estructuraron todas las herramientas metodológicas y documentales que posteriormente se desarrollaron en la Fase 2 de la consultoría, y las cuales consideraron todos los mecanismos de recolección de información primaria. Se definieron mesas de trabajo con los tomadores de decisión, miembros del CLSV y otros actores, los cuales el CLSV consideró importantes incluir para el desarrollo del estudio.

Con los tomadores de decisión se desarrollaron actividades como la realización de un análisis DOFA por cada área de acción del PNSV, cartografía social para identificar puntos, tramos y áreas críticas definiendo la causas directas e indirectas de siniestralidad y finalmente se realizó la conformación del Grupo de Movilización Ciudadana (GMC). Por otra parte, con la comunidad se realizaron actividades con dos grupos de actores viales, motorizados y no motorizados y se desarrollaron actividades como grupos focales a través de preguntas orientadoras en torno al territorio y la seguridad vial, encuesta de caracterización y percepción, y finalmente una validación de los actores relacionados a la seguridad vial en el territorio, esto como insumo de la construcción del mapeo de actores.



## ALCALDÍA DE PASTO

### **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

- **Fase 2: Diagnóstico participativo y borrador de documento de articulación con el PDD**

En la fase dos se desarrollaron las actividades participativas propuestas en el **Producto No 3 Herramientas metodológicas y documentales** que se describieron anteriormente en la Fase 1. Los resultados de la realización de estas actividades fueron el insumo principal para el **Producto No 5 Diagnóstico Participativo** el cual contiene un análisis sobre los puntos, tramos y áreas críticas con información secundaria del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), PLSV y la información obtenida de cartografía social. Así mismo, la construcción del mapeo de actores con la información secundaria y la información primaria obtenida en las mesas de trabajo con los tomadores de decisiones y la comunidad. Finalmente se realizó un análisis de las dinámicas de movilidad y seguridad vial, a partir del comportamiento de los actores viales, características socioeconómicas y necesidad de diferentes actores viales en la entidad previo a la etapa de formulación del PLSV.

Paralelamente, se realizó la construcción del borrador de articulación del PLSV con el PDL.

- **Fase 3: Presentación y socialización del diagnóstico participativo a la entidad territorial.**

Para esta fase, se realizó la presentación de los resultados obtenidos en las actividades investigativas y participativas realizadas en la fase dos, con el fin de obtener comentarios y observaciones por parte del CLSV de la entidad territorial. Finalmente se construye el diagnóstico participativo en su versión definitiva (**Producto No 6 Diagnóstico Participativo**) que contiene todos los aportes de los miembros del CLSV.

- **Fase 4: Actualización del Documento Técnico de Soporte (DTS) y documento articulador con el Plan de Desarrollo Local y Borrador del acto administrativo**

En esta fase, se realizó la actualización del DTS, la cual partió de los resultados del diagnóstico participativo definitivo obtenido en la fase dos y tres. A partir de esto, se elaboró el presente documento el cual contiene los antecedentes, marco conceptual, diagnóstico general y formulación de los programas y acciones del



## ALCALDÍA DE PASTO

### **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

PLSV. Para la elaboración de este producto inicialmente se realizó una identificación de los problemas obtenidos y posteriormente priorizaron a través de la matriz Vester (Anexo 1). Se procedió a formular los programas y acciones por área de acción (Anexo 3 y 4) en función a la priorización realizada, articulando los problemas encontrados en el diagnóstico y la propuesta de formulación, finalmente se construyó la batería de indicadores y se incluyeron aspectos relacionados a los costos de implementación, fuentes de financiación, conclusiones y recomendaciones. Paralelamente, se realizó la construcción del **Producto N 9 Borrador del acto administrativo de adopción del PLSV**.

Realizada la elaboración del DTS se procedió a socializar con el CLSV y GMC de la entidad con el fin de obtener observaciones y comentarios del documento (Anexo 2), finalmente se procedió a la construcción de la versión definitiva del DTS.

Por otra parte, se realizó documento articulador del PLSV con el PDT (Producto 8), y finalmente se estructuró el informe ejecutivo (Producto 10) que contiene una síntesis del estudio.

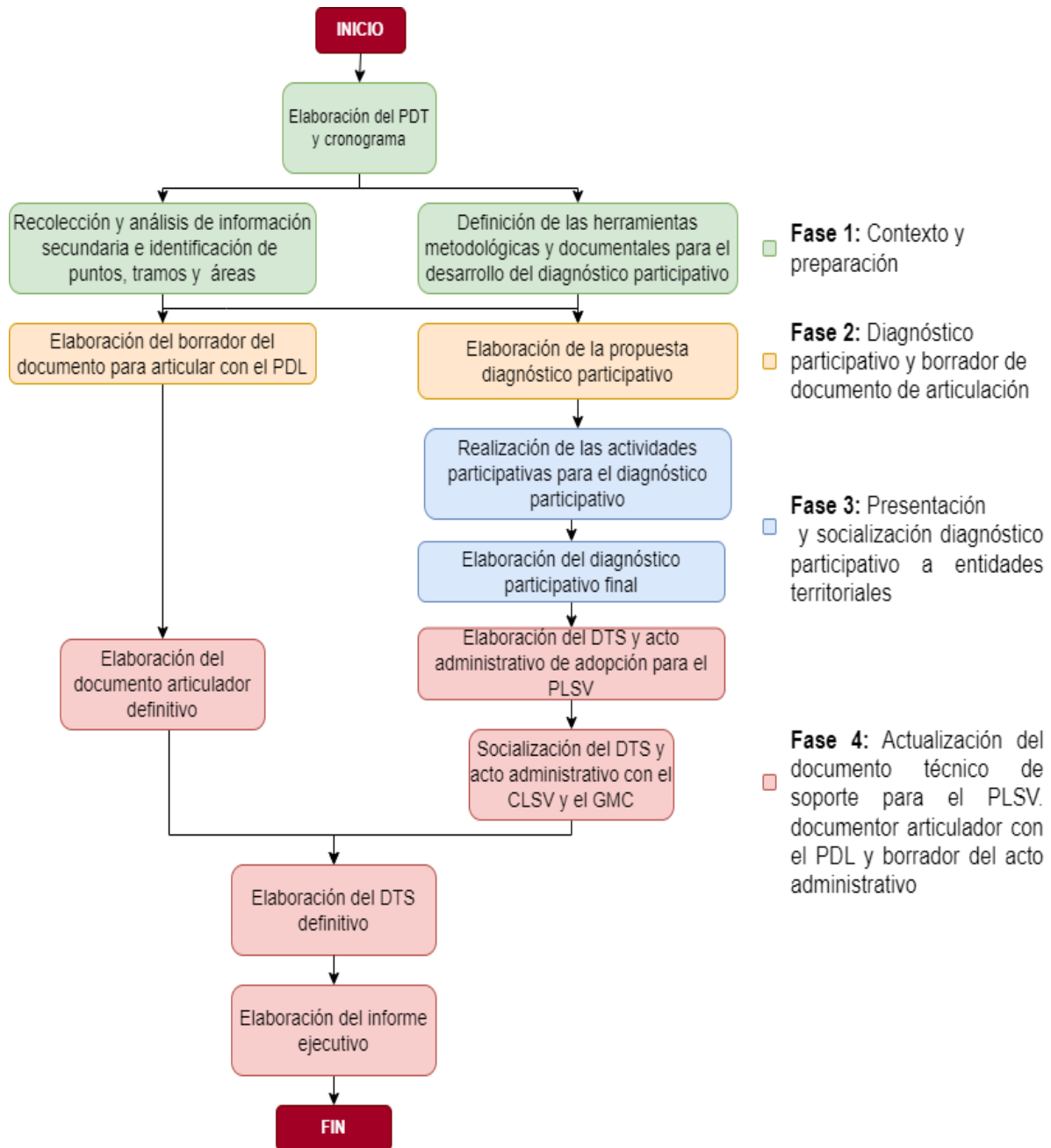
A continuación, se presenta un diagrama de flujo del desarrollo de la consultoría.

*Figura 4-1. Metodología de la consultoría*



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**



Fuente: Elaboración propia





ALCALDÍA DE PASTO

## **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

### **5 Plan Local de Seguridad Vial de Pasto**

#### **5.1 Diagnóstico**

La información presentada en este acápite corresponde a una síntesis del diagnóstico del municipio, en cuanto a caracterización general, siniestralidad y estado de la seguridad vial. El Producto 2 – Análisis de información secundaria y el Producto 6 – Diagnóstico participativo contiene información en mayor detalle de la entidad territorial.

##### **5.1.1 Caracterización**

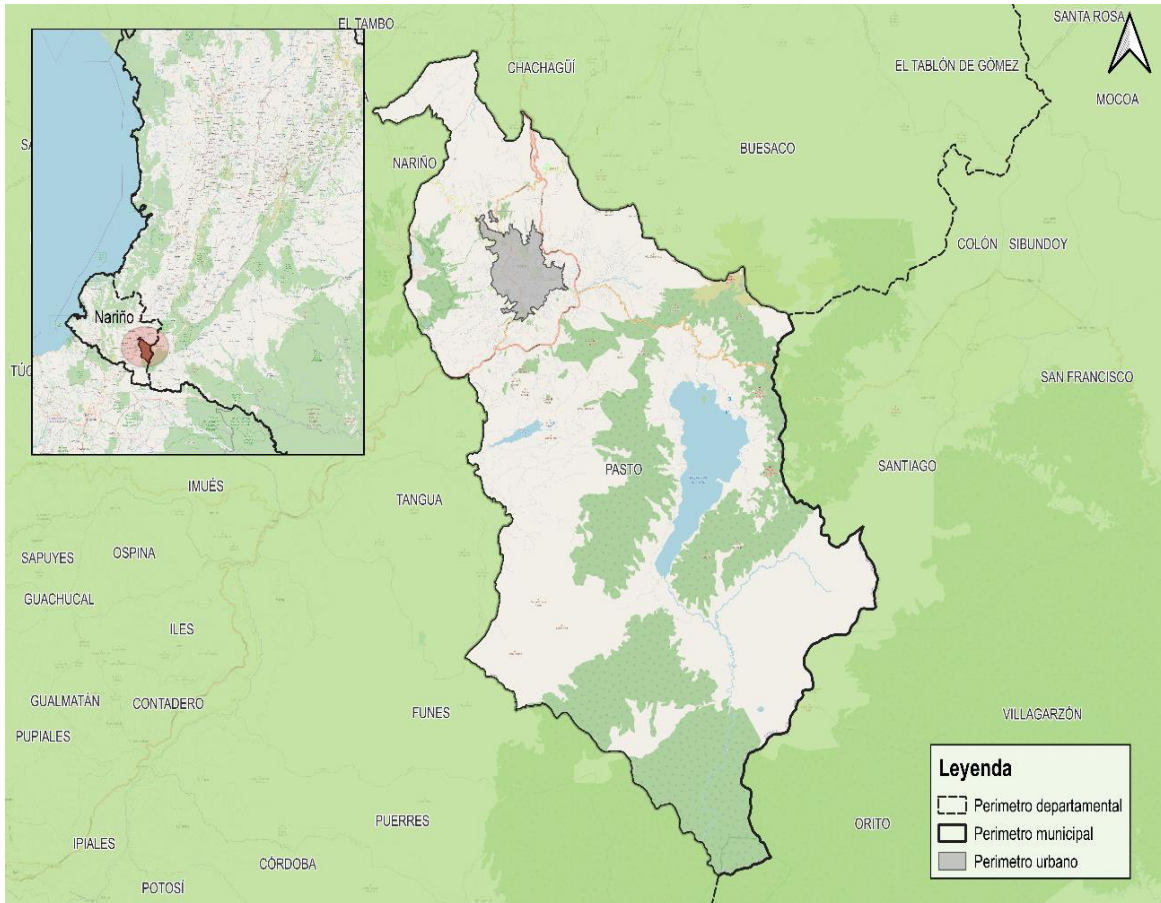
Pasto, la capital del departamento de Nariño es un municipio colombiano que se ubica en el suroccidente del país, en la región Andina, se divide en 12 comunas y 17 corregimientos (Catambuco, El Encano, Buesaquillo, Mocondino, San Fernando, La Laguna, Genoy, La Caldera, Jongovito, Morasurco, Mapachico, Obonuco, Cabrera, Jamondino, Gualmatán, El Socorro y Santa Bárbara). Tiene una extensión territorial de 6 291 km<sup>2</sup>, su cabecera municipal se ubica a una altitud de 2 527 metros sobre el nivel del mar. Este municipio limita al norte con el municipio de Chachagüí, Buesaco y Nariño, al sur con el municipio de Funes, al este con el departamento del Putumayo, específicamente el municipio de Santiago y oeste con el municipio de Tangua.

*Figura 5-1. Localización general del municipio de Pasto*



## ALCALDÍA DE PASTO

### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023



*Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MGN. Mapa base Open Street Map.*

En el año 2021 el Municipio de Pasto alcanzó una población de 392.567 habitantes (DANE, 2023) y se ha pronosticado que para el año 2035 tendrá una población de 407.370 habitantes. Su población se distribuye en un 84% en el sector urbano y 16% en el sector rural.

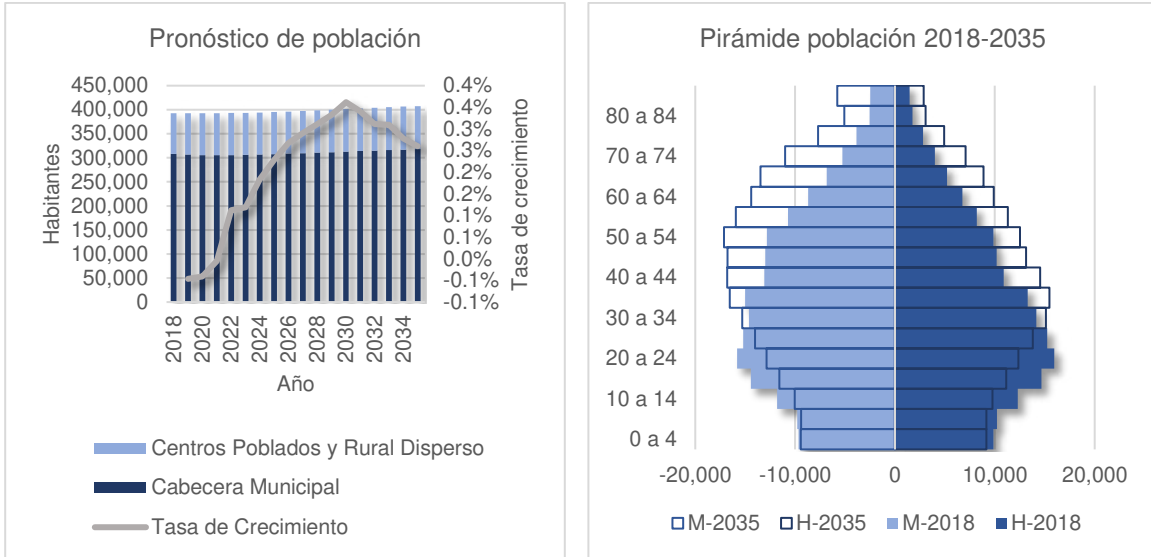
La población étnica corresponde al 2,4% del total de la población, distribuidos en el Pueblo Indígena Quillasinga y Awá. Así mismo, aproximadamente 5.500 personas corresponden al pueblo Afro y 50 personas al pueblo ROM – Gitano (Alcaldía de Pasto, 2020). La pirámide poblacional para el año 2035 se incrementará en las edades de más de 40 años, como se observa en la figura siguiente.

*Figura 5-2 Pronóstico de población y de pirámide de edades*



ALCALDÍA DE PASTO

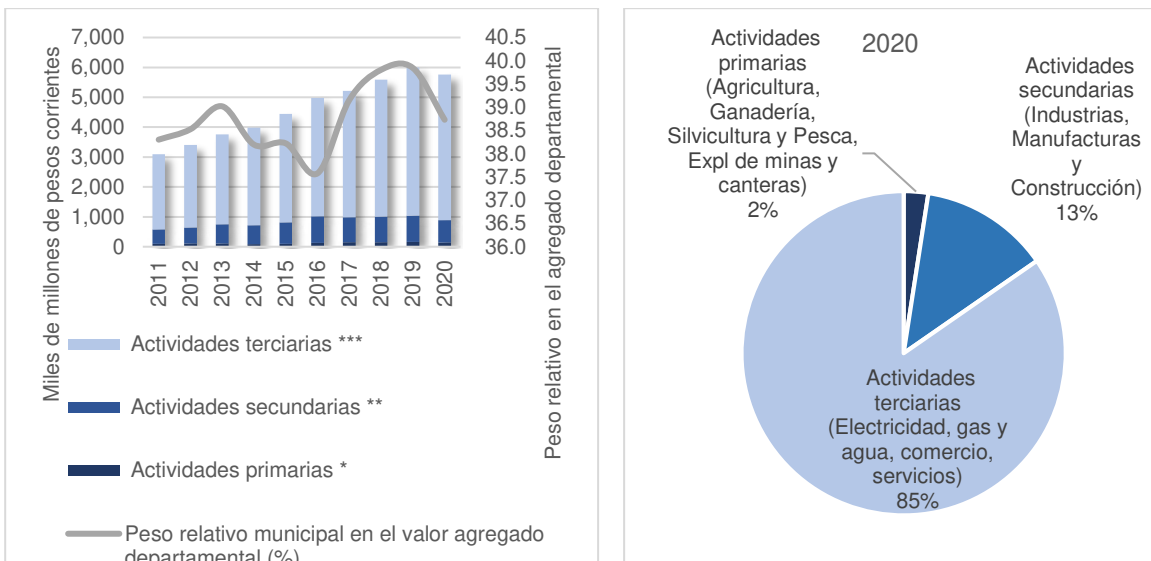
PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023



Fuente: Elaboración con datos del DANE

El municipio de Pasto muestra una tendencia al crecimiento en el PIB en los últimos años, siendo las actividades terciarias (85%) la principal fuente de recursos, donde el comercio es la actividad económica que más se destaca (Figura 5-3). De acuerdo con el Informe de Panorama Empresarial (Cámara de Comercio de Pasto, 2018), el 56% de las empresas son establecimientos de comercio, el 28,9% el 11,1% se dedica a la industria y el 4,1% a otra actividad.

Figura 5-3. PIB y principales actividades





## ALCALDÍA DE PASTO

### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

Fuente: Elaboración con datos del DANE

El municipio de Pasto presenta quince (15) secretarías dentro de su estructura orgánica, a su vez la secretaria de Tránsito y Transporte presenta dependencias como: Asesor jurídico, Subsecretaria de registro, Subsecretaria de movilidad, Subsecretaria de seguridad vial y control operativo e inspecciones de tránsito (Figura 5-4). El municipio cuenta con un equipo permanente de 78 agentes de tránsito.

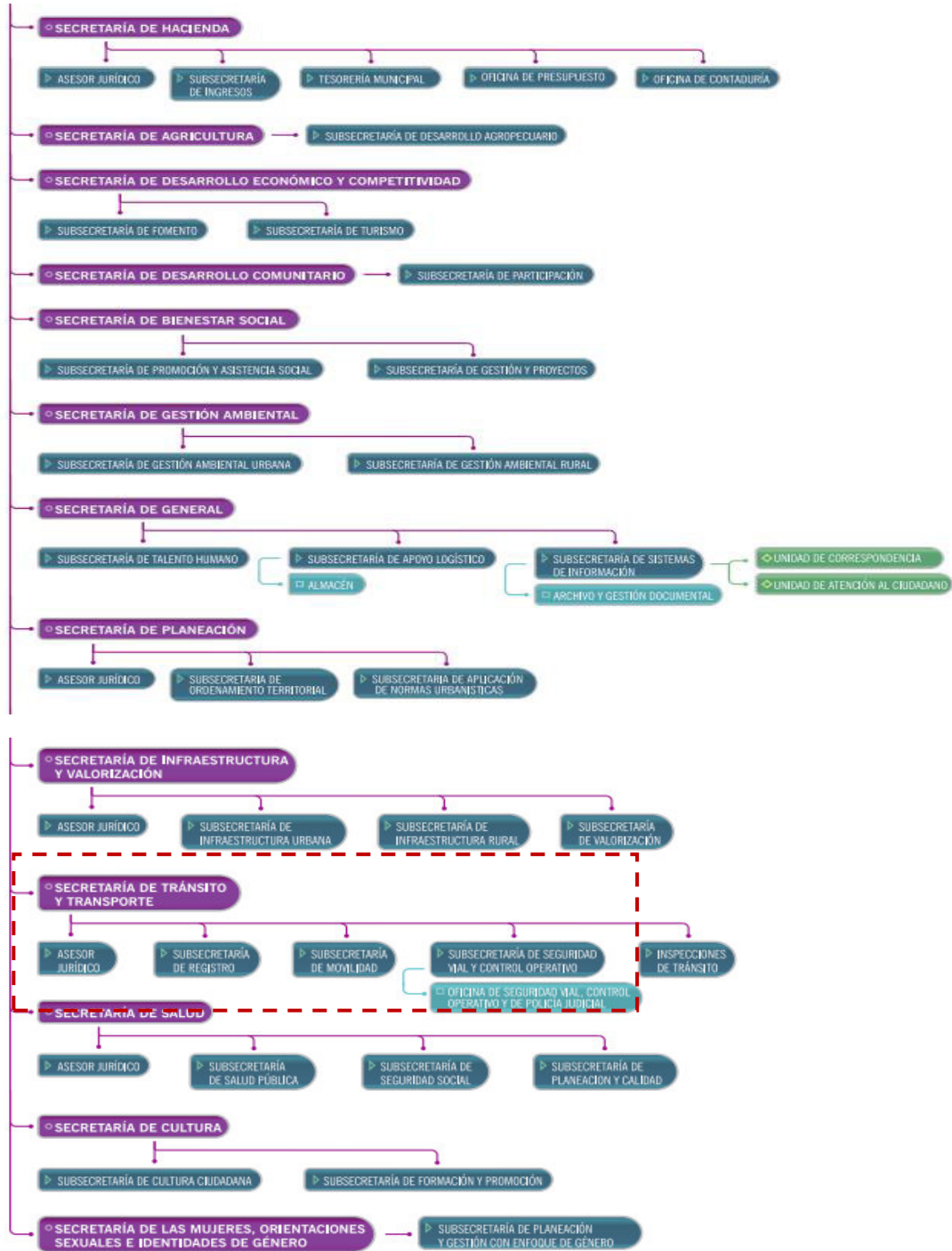
Figura 5-4. Estructura orgánica del municipio de Pasto





## ALCALDÍA DE PASTO

### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023



Fuente: Sitio Web Alcaldía de Pasto.



## ALCALDÍA DE PASTO

### **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

El municipio cuenta con un Comité Local de Seguridad Vial (CLSV) conformado a través del **Decreto 0565 del 23 noviembre de 2017**, el cual se encuentra integrado por diferentes sectores de la administración municipal relacionados con el desempeño de la seguridad vial, los integrantes son:

1. El Alcalde Municipal de Pasto
2. Secretario de Tránsito y Transporte Municipal o su delegado
3. El Director de la Territorial Nariño del Ministerio de Transporte
4. El Gerente de Avante o su delegado
5. El Secretario de Planeación o su delegado
6. El Secretario de Infraestructura o su delegado
7. Director de Espacio Público o su delegado
8. El Secretario de Gobierno o su delegado
9. El Secretario de Educación o su Delegado
10. El Secretario de Gestión Ambiental o su delegado
11. El Secretario de Cultura o su delegado
12. El Jefe de la Oficina de Medios y Comunicación Social de la Alcaldía Municipal de Pasto o su delegado
13. El Secretario de Salud o su delegado
14. El Director de Gestión del Riesgo o su delegado
15. El Comandante de la Policía Metropolitana de Pasto o su delegado
16. El Jefe Seccional Nariño de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional o su delegado
17. Subsecretario de Tránsito y Transporte del Departamento o su delegado
18. El Comandante de la Vigésima Tercera Brigada o su delegado
19. El Gerente del Concesionario Vial Unión del Sur o su delegado
20. El Gerente de la Empresa Metropolitana de Aseo de Pasto - EMAS, o su delegado
21. El Gerente del Servicio Público de Alumbrado de Pasto – SEPAL o su delegado
22. El Presidente Ejecutivo de la Cámara de Comercio de Pasto o su delegado
23. El Gerente de la Empresa de Servicios Públicos Domiciliarios – EMPOPASTO S.A. E.S.P o su delegado
24. El Director del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses o su delegado

La red vial del municipio de Pasto está conformada por distintas vías de orden nacional, donde las vías: Circunvalar al Galeras - tramo Pasto Corregimiento de Genoy; vía Pasto – Rumichaca con inicio de doble calzada en este municipio hasta



## ALCALDÍA DE PASTO

### **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

los límites del municipio de Tangua; vía Pasto- Buesaco hasta el sector de Higuerones; y la Variante Oriental de Pasto, son administradas por el INVIAS, mientras que la doble calzada Pasto-Rumichaca tramo Tangua – Pasto es administrada por la ANI, como se observa en la Figura 5-5.

Por otro lado, el sistema de movilidad de la zona urbana y suburbana del municipio está compuesta por los siguientes subsistemas, como se puede observar en la Figura 5-5 (CDM Smith & FONADE, 2012):

- a. Anillo Vial Arterial de Primer Orden:** Es el principal elemento en el cual existen los flujos de tránsito hacia todos los sectores de la ciudad, por su ubicación sugiere un alto sentido de equidistancia al interior del área urbana (perímetro urbano), por sus dimensiones actuales y facilidad de conexión con el área rural y regional.

Av. Panamericana o Agustín Agualongo desde la glorieta de la transparencia hasta el puente del monumento del campesino continua por la carrera 9 hasta la entrega de la Quebrada Chorro alto al Río Pasto, sigue por los costados de la Quebrada Chorro Alto al Río Pasto, sigue por los costados de la Quebrada Chorro Alto, hasta la intersección con la vía Carlos Pizarro San Diego Norte, continuando por la parte oriental del barrio Simón Bolívar y conecta con la antigua salida al norte en el sector de Santa Matilde y Villa Nueva INTERSECCIÓN VÍA A Cujacal, recorre la vía antigua al norte hasta la intersección con la Avenida Aranda, por esta hasta la intersección con la vía al cementerio El Carmen y en sentido occidente por la Loma de Tescual hasta la intersección de la Av. Oriental localizada por el costado derecho del Río Pasto (Aguas abajo). (Smith & FONADE, 2012)

- b. Anillo Vial Arterial de Segundo Orden (Centro):** Bordea el área central de la ciudad de manera bidireccional, está conformado por la Avenida Las Américas y su prolongación por la carrera 19 hasta la calle 22 Av. Colombia, por esta, sentido sur – norte, hasta la Av. Santander, por esta hasta la carrera 24 y desde este punto en sentido sur-norte en línea directa se proyecta hasta la carrera 27 puente Hullaguanga, continúa por la carrera 27 (proyecto de ampliación) hasta la calle 12 Parque San Felipe, continua por la Calle 12 hasta el Parque Santiago, y por la Av. Boyacá hasta la Av. Las Américas donde se cierra el anillo. (Smith & FONADE, 2012)

- c. Anillo Vial Arterial de Tercer Orden (Vía Especial Paisajística – VEP):** Constituye el tercer anillo propuesto, su emplazamiento está proyectado por



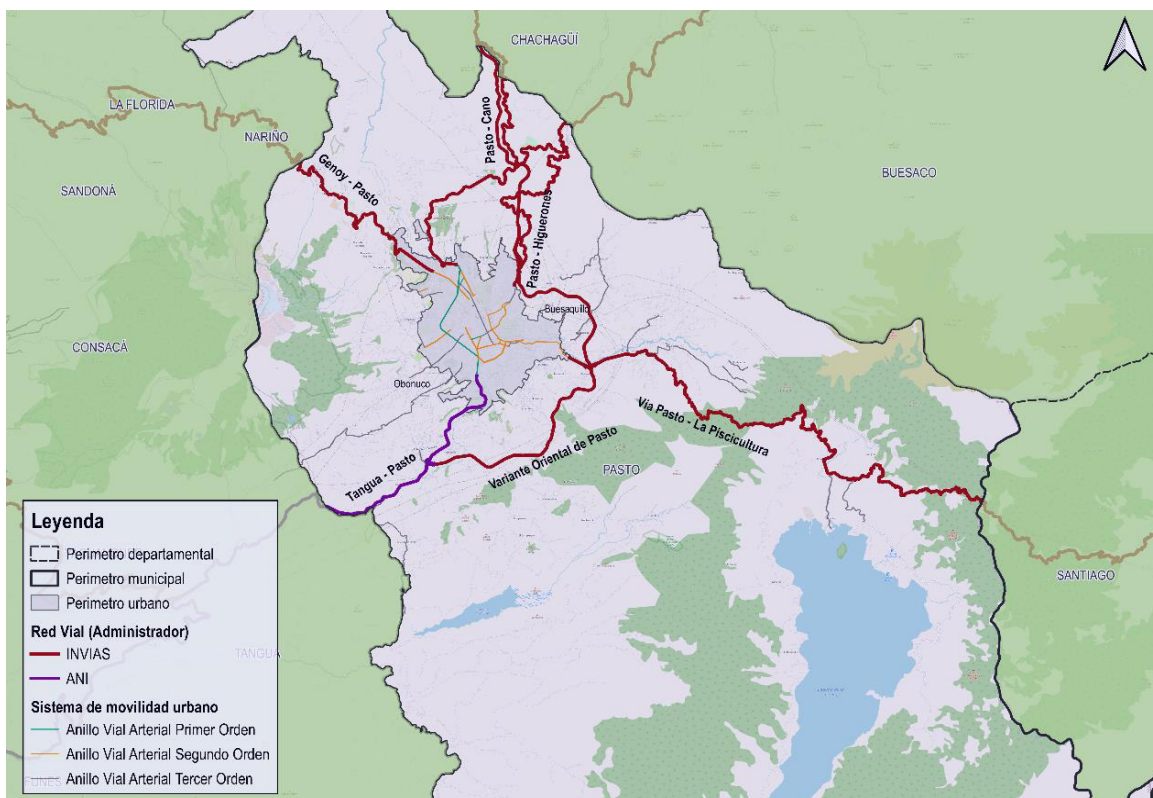
## ALCALDÍA DE PASTO

### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

las laderas de borde de la ciudad, con características de tránsito moderado y especificaciones que permitan la circulación de vehículos motorizados y no motorizados y a pie. Enlaza los parques de borde e intercomunica centros poblados históricos como Jamondino, El Rosario, Puerres, Canchalá, Mocondino, Dolores, Buesaquillo, Cujacal y Aranda por el sector oriental, y por el sector occidental los centros poblados de Obonuco, Anganoy y Jongovito. (Smith & FONADE, 2012)

- d. **Ejes Radiales Conectores:** Su función primordial es conectar los anillos descritos en el numeral anterior, entre sí y con la periferia de la ciudad.
- e. **Vías locales:** Son vías de menor especificación, cuya función es la interconexión barrial o sectorial. Facilitan la conexión con los ejes radiales y anillos arteriales, brindando acceso a sectores con usos definidos.

Figura 5-5. Red vial Pasto según administrador



Fuente: Elaboración propia con base en información geográfica del INVIAS. Mapa base Open Street Map.



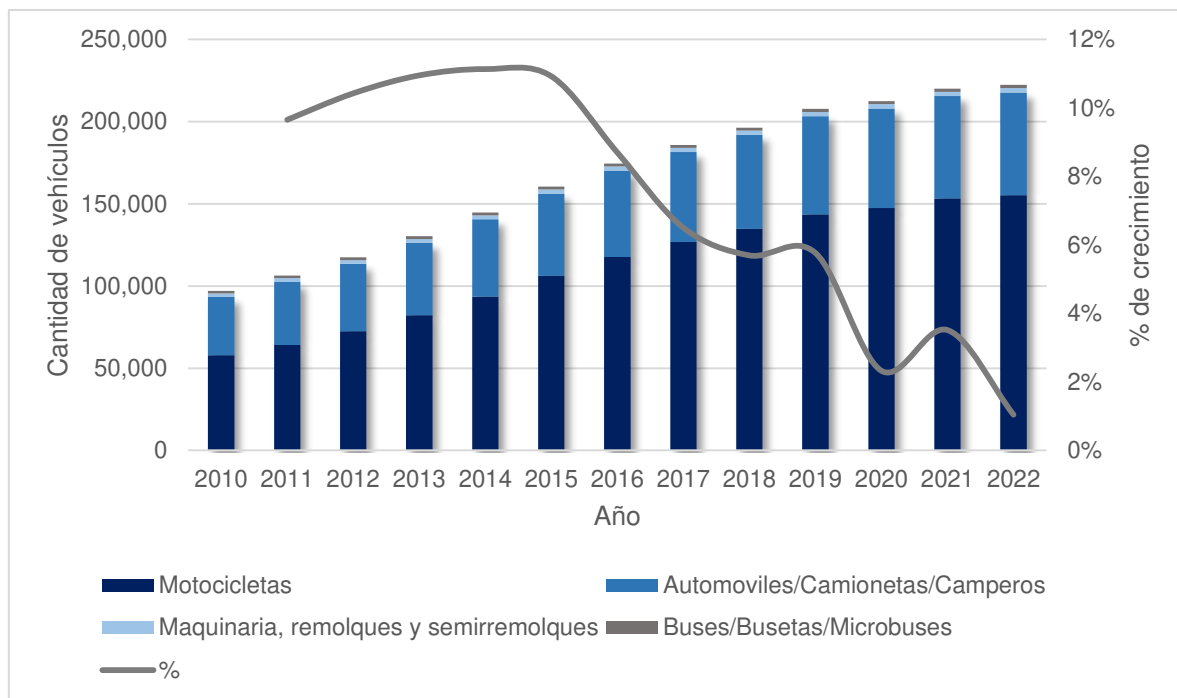


ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

A partir de las bases de datos provenientes del RUNT, Pasto cuenta con un total de 222.230 vehículos matriculados, de los cuales, cerca del 70% corresponden a motocicletas, seguido de automóviles con un 18% y camionetas con 7,5%. En la Figura 5-6 se observa el crecimiento anual del parque automotor para el periodo 2010 – 2021.

Figura 5-6. Parque automotor del municipio de Pasto



Fuente: Elaboración propia a partir de información del RUNT.

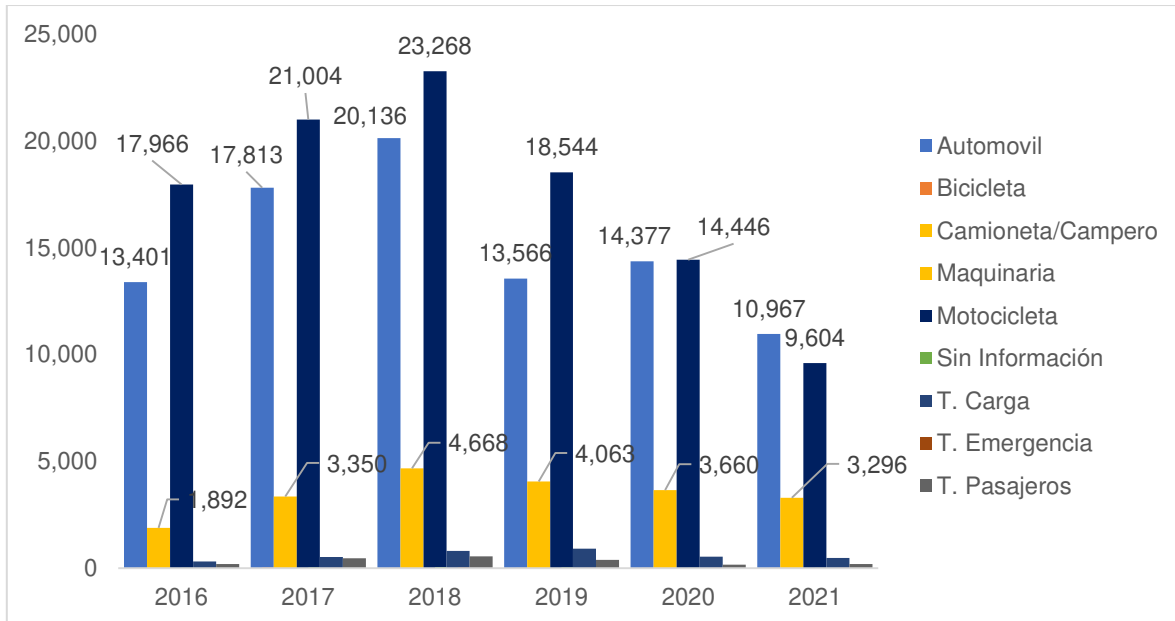
Teniendo en cuenta las cifras del parque automotor, es relevante analizar la información contravencional del municipio. De acuerdo con los registros del SIMIT, el municipio de Pasto presenta un promedio anual de 36.970 comparendos, y se ha presentado un aumento progresivo entre los años 2016 al 2018, siendo este último el año en que se registra una mayor cantidad de multas (49.502). En concordancia con el parque automotor matriculado, el usuario de motocicleta es el que presenta un mayor número de contravenciones realizadas en el municipio, con 47%, sin embargo, los usuarios de automóvil también tienen una participación importante en la cantidad de infracciones, con 41% del total, considerando que el parque vehicular de automóviles es reducido en comparación con las motocicletas. (Figura 5-7). Se evidencia una disminución gradual de la cantidad de infracciones a partir del 2018.



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

Figura 5-7. Infracciones en los últimos 6 años por tipología vehicular



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del SIMIT.

El estado de los comparendos impuestos durante el periodo indica que solo el 2,1% han sido pagados; mientras que un 88% se encuentran en resolución, en proporción similar entre diferentes tipologías vehiculares. (Tabla 5-1)

Tabla 5-1. Tipología vehicular por estado de la infracción

Tipología vehicular	Pago	Pendiente	Pendiente de curso	Pendiente de Fallo	Resolución	Sin Info.
Automóvil	2.284	8.627	218	1	78.835	295
Bicicleta	2	5			51	
Camioneta/Campero	874	2.073	69		17.764	149
Maquinaria	1	4	1		21	
Motocicleta	893	9.721	385		93.339	494
Sin Información	38	15	1		74	2
T. Carga	531	254	15		2.746	26
T. Emergencia	2	6			72	
T. Pasajeros	70	133	4		1.709	19
<b>Total general</b>	<b>4.695</b>	<b>20.838</b>	<b>693</b>	<b>1</b>	<b>194.611</b>	<b>985</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del SIMIT.



ALCALDÍA DE PASTO

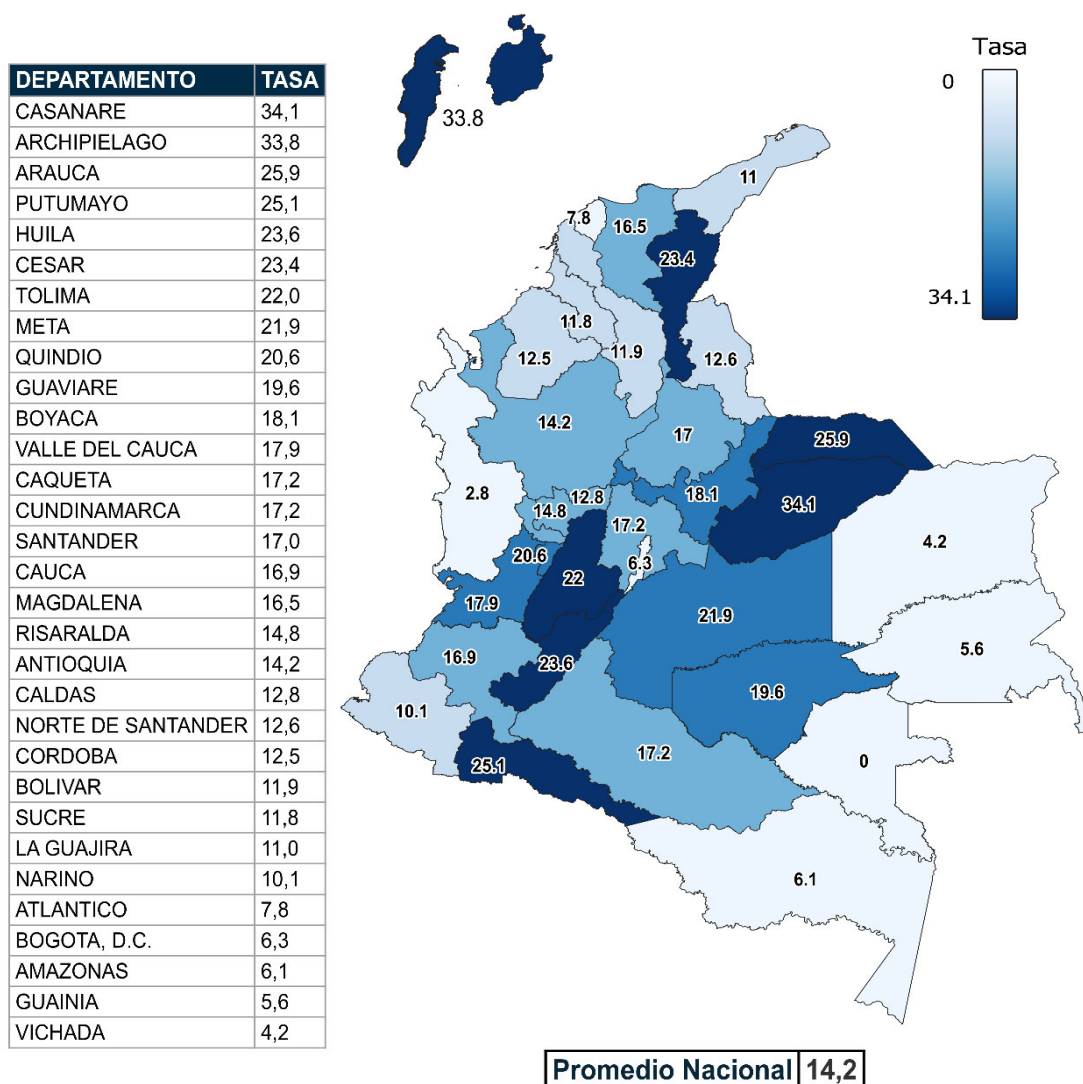
**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

5.1.2 Siniestralidad

5.1.2.1 Siniestralidad a nivel nacional

De acuerdo con el Anuario Nacional de Siniestralidad Vial (2022), 7.238 personas fallecieron en 2021 en Colombia como consecuencia de un siniestro vial. La tasa de mortalidad a nivel nacional fue de 14,2 fallecidos por cada 100.000 habitantes. En la Figura 5-8 se observa la tasa de fallecidos por departamentos.

Figura 5-8. Tasa de fallecidos según departamentos 2021 (Fallecidos por cada 100.000)



Fuente: Anuario Nacional de Siniestralidad Vial 2021, ANSV 2022.

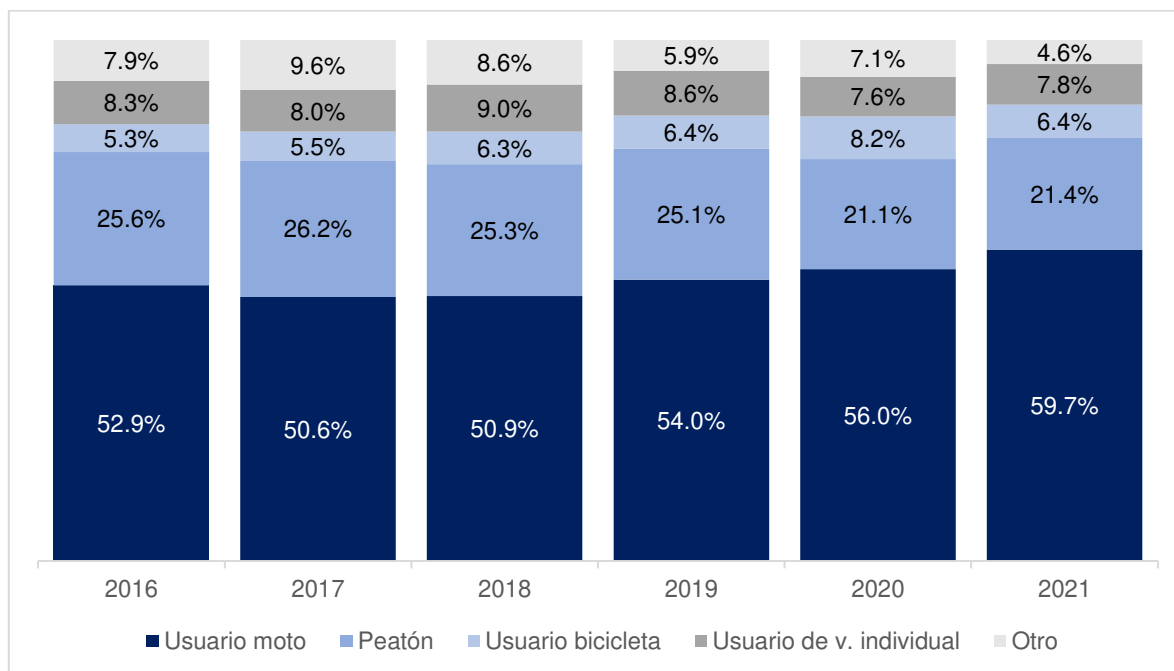


## ALCALDÍA DE PASTO

### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

De acuerdo con el usuario de la vía, cerca del 60% de fallecidos en 2021 fueron usuarios de motocicleta, seguido de peatones con un 21,4%, usuarios de vehículo individual con un 7,8% y usuarios de bicicleta con un 6,4%.

Figura 5-9. Proporción de fallecidos en Colombia según actor vial, 2021.



Fuente: Boletín Nacional Estadístico de Siniestralidad 2021: Fallecidos y lesionados. ANSV, 2022.

#### 5.1.2.2 Siniestralidad en Pasto

A partir de la revisión de las bases de datos provenientes del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, donde se consolida la información de víctimas asociadas a siniestros viales en los últimos seis años (2017-2022), es posible caracterizar la siniestralidad de manera detallada de acuerdo con sus distintas variables. Para el caso de fallecidos, se observa que en Pasto en el periodo en estudio se han presentado un promedio de 53 fallecidos por año, en el año 2022 se registró un aumento del 38% en comparación con el año anterior.

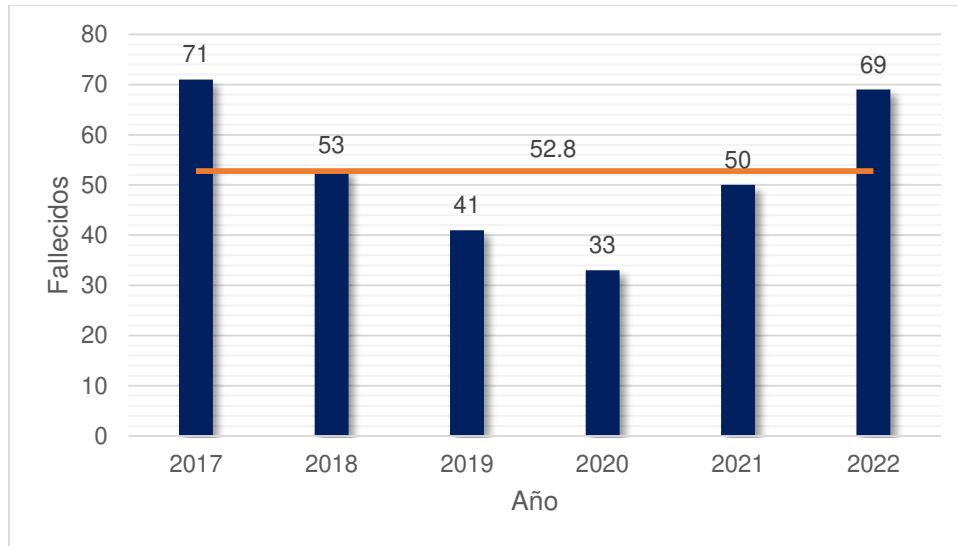
De acuerdo con los resultados mostrados en la Figura 5-8, la tasa de mortalidad por siniestros viales en Pasto en 2021 fue de 12,73 fallecidos por cada 100.000 habitantes, cifra que se encuentra por debajo del promedio nacional (14,2), pero por encima del promedio del departamento de Nariño.



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

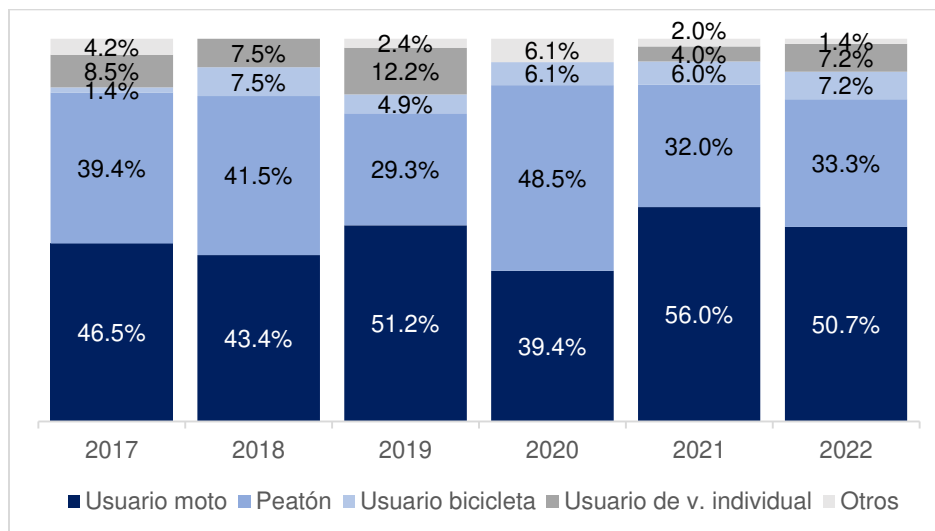
Figura 5-10. Histórico de fallecidos por siniestros viales (2017 - 2022)



Fuente: Boletín estadístico Pasto: Fallecidos y lesionados, 2023.

Por otra parte, Pasto mantiene la tendencia nacional en términos de los usuarios de la vía fallecidos, ya que se evidencia en la Figura 5-11 que el motociclista es el actor vial más vulnerable registrando un 50,7%, seguidamente los usuarios de vehículos y los peatones aportan en gran porcentaje a los fallecimientos por siniestros viales para el año del 2022.

Figura 5-11. Proporción de fallecidos en Pasto según actor vial (2017-2022)



Fuente: Boletín estadístico Pasto 2022: Fallecidos y lesionados, 2023.

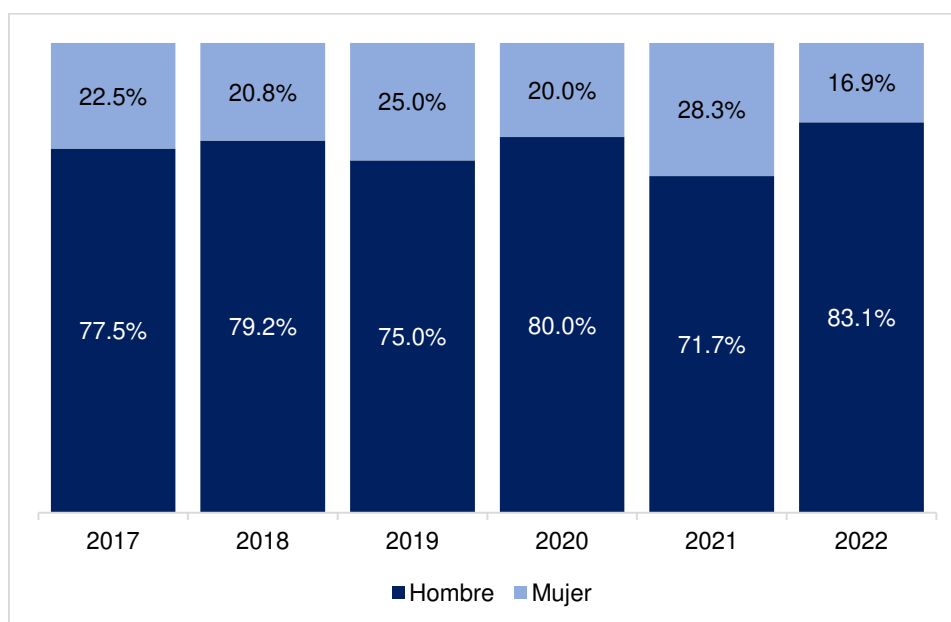


## ALCALDÍA DE PASTO

### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

En la siguiente figura se muestra la distribución porcentual de fallecidos por sexo en siniestros viales en Pasto para el periodo en estudio. Se puede observar que la proporción entre hombres y mujeres se mantiene concordante con la tendencia nacional, con más del 83% de representación de hombres y 16% de mujeres fallecidas. Para las cifras de 2022, es posible afirmar que aproximadamente se presentan 4,9 hombres por cada mujer fallecida en siniestros viales.

Figura 5-12. Proporción de fallecidos según sexo de la víctima (2017-2022)



Fuente: Elaboración propia con base en Boletín estadístico Pasto 2022: Fallecidos y lesionados, 2023.

La figura siguiente presenta las cifras de fallecidos según sexo y grupo etario para el año 2022. Se aprecia que los adultos jóvenes (20 a 34 años) fueron los principales actores viales fallecidos, con un 41% del total de fallecidos de ese año. Adicionalmente, se observa una fuerte participación de adultos mayores (+ 60 años).

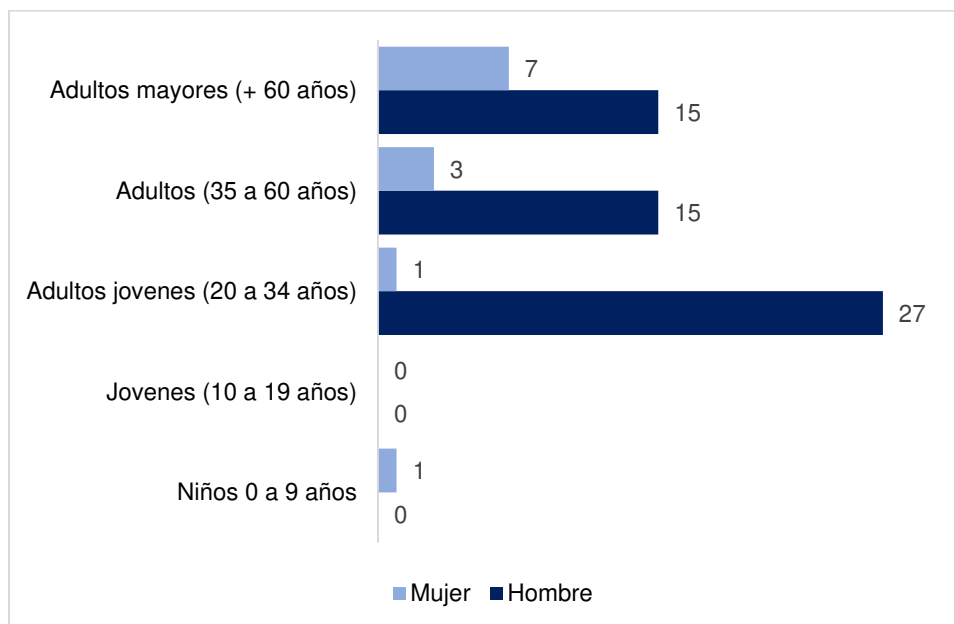
Se observa que las diferencias por sexo entre niños, niñas y adolescentes víctimas de siniestros viales no representan un porcentaje significativo, debido a los pocos registros por víctimas en siniestros viales.

Figura 5-13. Fallecidos según sexo y grupo etario (2022)



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**



Fuente: Elaboración propia con base en Boletín estadístico Pasto 2022: Fallecidos y lesionados, 2023.

Del análisis de la matriz de colisiones presentada en la Tabla 5-2, se evidencia que el 28 % de motociclistas fallecidos chocaron con un vehículo de transporte individual, y aproximadamente el 23% chocaron con un objeto fijo. Por otra parte, del total de peatones fallecidos, cerca del 35% sufrieron un atropello por parte de una motocicleta y el 24% por parte de vehículos de transporte individual. También es importante resaltar que el 22% de fatalidades de peatones no posee información del tipo de vehículo con el cual se vio relacionado en el hecho.

Tabla 5-2. Matriz de colisión de fallecimientos por siniestros viales en Pasto (2016-2021)

Usuario Vía	Motocicleta	Transporte de carga	Transporte de pasajeros	Transporte individual	Peatón	Objeto fijo	Sin info.	Total general
Usuario de bicicleta	3	3	1	1	2	2	-	12
Usuario de motocicleta	13	27	5	36	18	29	-	127
Usuario de transporte De Carga	-	-	-	-	3	1	-	4
Usuario de transporte De Pasajeros	-	1	-	-	2	-	-	3
Usuario de transporte Individual	-	10	1	2	6	6	-	25
Peatón	36	11	9	25	-	-	23	104
<b>Total general</b>	<b>52</b>	<b>52</b>	<b>16</b>	<b>64</b>	<b>31</b>	<b>38</b>	<b>23</b>	<b>276</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial

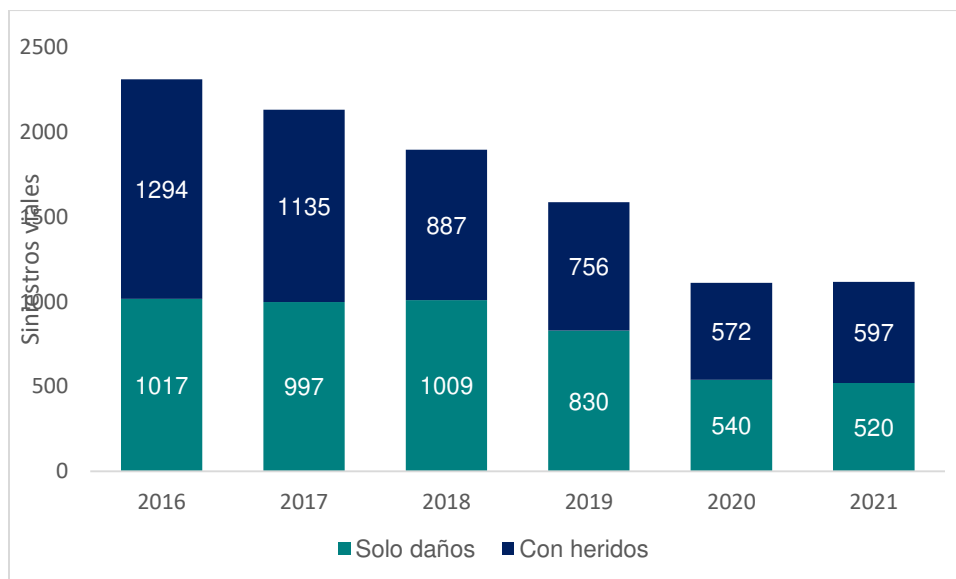


## ALCALDÍA DE PASTO

### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

A partir de la revisión de las bases de datos provenientes del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito – RNAT, donde se consolida la información de todos los informes policiales de accidentes de tránsito (IPAT), se obtienen los datos sobre los siniestros viales que han resultado en solo daños materiales y en lesiones de gravedad para el periodo 2016-2021 en Pasto. La cifra acumulada de siniestros con lesionados o solo daños fue de 10154 para los últimos seis años. El siguiente gráfico muestra que en el último año (2021), la siniestralidad total fue de 1.117 casos presentando un comportamiento creciente frente al año anterior.

Figura 5-14. Histórico de siniestralidad (lesionados y solo daños) 2016-2021



Fuente: Elaboración propia con base en datos del RNAT.

Adicionalmente, se consolida la información de fallecidos por siniestros viales en Pasto desde el 2012 (ONSV), por medio de un Dashboard que ofrece visualizaciones dinámicas de las variables más representativas de la siniestralidad (modo, lugar, grupo etario, tipo de siniestro). En la Figura 5-15; **Error! No se encuentra el origen de la referencia.** se observa una previsualización de la información que se puede encontrar en el siguiente enlace: [Información de siniestralidad vial-Dashboard.](#)

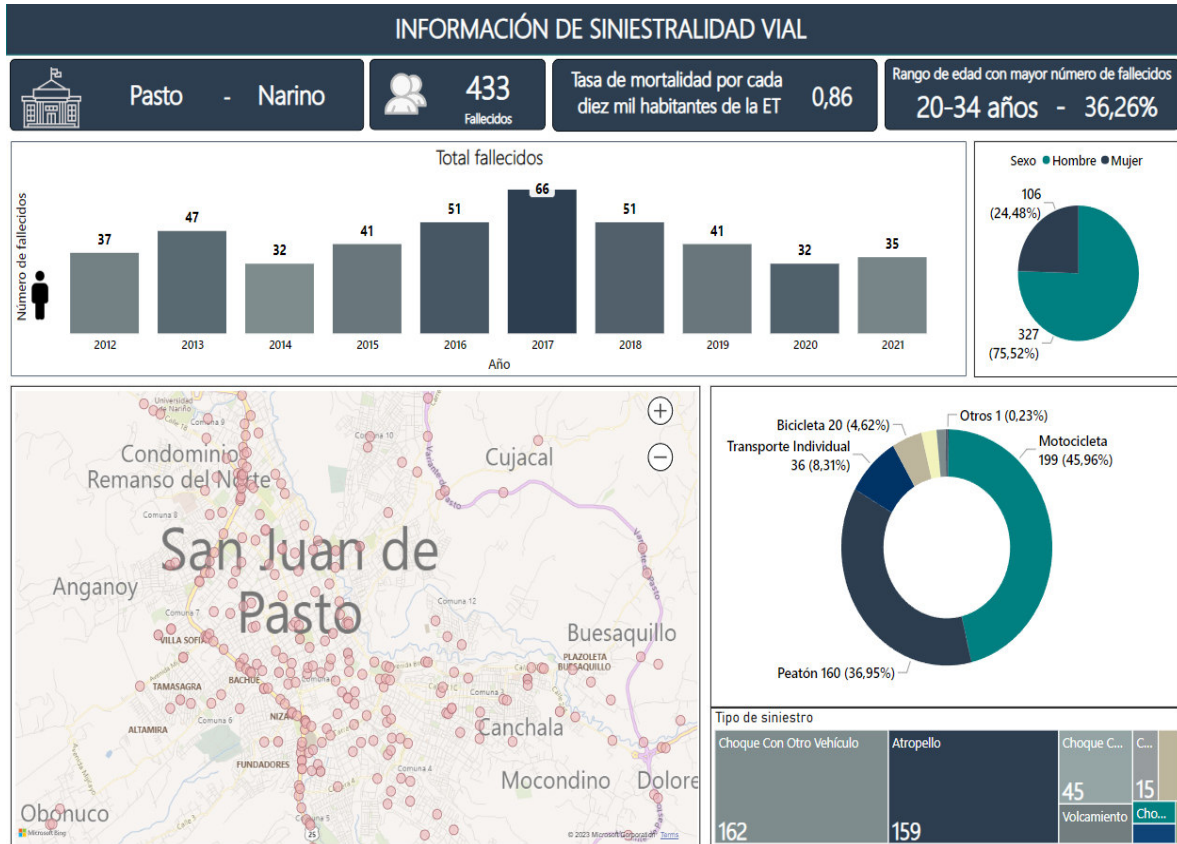




## ALCALDÍA DE PASTO

### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

Figura 5-15. Previsualización siniestralidad vial del Pasto



Fuente: Elaboración propia

#### 5.1.3 Puntos críticos

Como resultado del contraste de diferentes fuentes de información geográfica y de las actividades participativas, se realizó un análisis espacial en el cual se logró amplificar los escenarios en términos de siniestros viales que están ocurriendo en Pasto. En la siguiente figura se presentan los puntos críticos por siniestros viales en el municipio. Así mismo se recomienda ver la información dentro del Producto 6 – Diagnóstico Participativo para un mayor detalle de la metodología realizada en la obtención de este resultado.

En zona urbana se definen como sectores críticos la **Vía Panamericana**, alrededor Estadio Departamental Libertad, intersecciones dentro del **barrio Villa Lucia** y en la **zona centro** de la ciudad, siendo las principales causalidades el exceso de

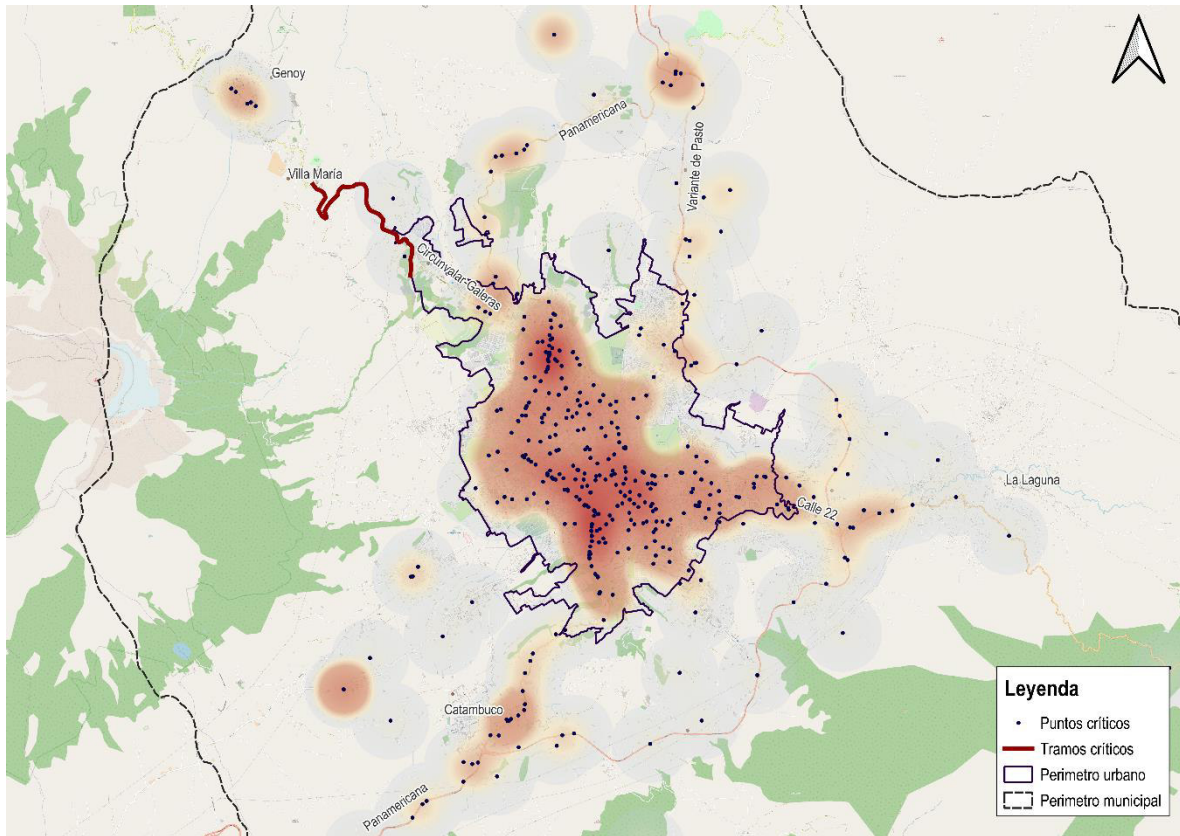




## ALCALDÍA DE PASTO

### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

Figura 5-17. Puntos críticos Pasto en zona rural (ONSV, PLSV, Cartografía social)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del ONSV y actividades de cartografía social.

Por otro lado, debido a las condiciones de biodiversidad que presenta el municipio se presentan factores adicionales de riesgo relacionados con el atropellamiento de fauna, lo cual es una amenaza latente para la seguridad de los actores viales y para la conservación de la biodiversidad.

De acuerdo con el Mapa de Vulnerabilidad Faunística del INVIAS, y el mapa de atropellamiento de la Red Colombiana de Seguimiento de Fauna RECOFSA se identifican varios sectores correspondientes a la red vial de primer orden del municipio con altas probabilidades de atropellamiento de fauna (60% o más). Los sectores identificados con mayores probabilidades de atropellamiento son (Figura 5-18):

- Intersección Variante Oriental de Pasto con Vía Pasto – Laguna de la Cocha
- Variante Oriental de Pasto entre la calle 22 y el Río Pasto

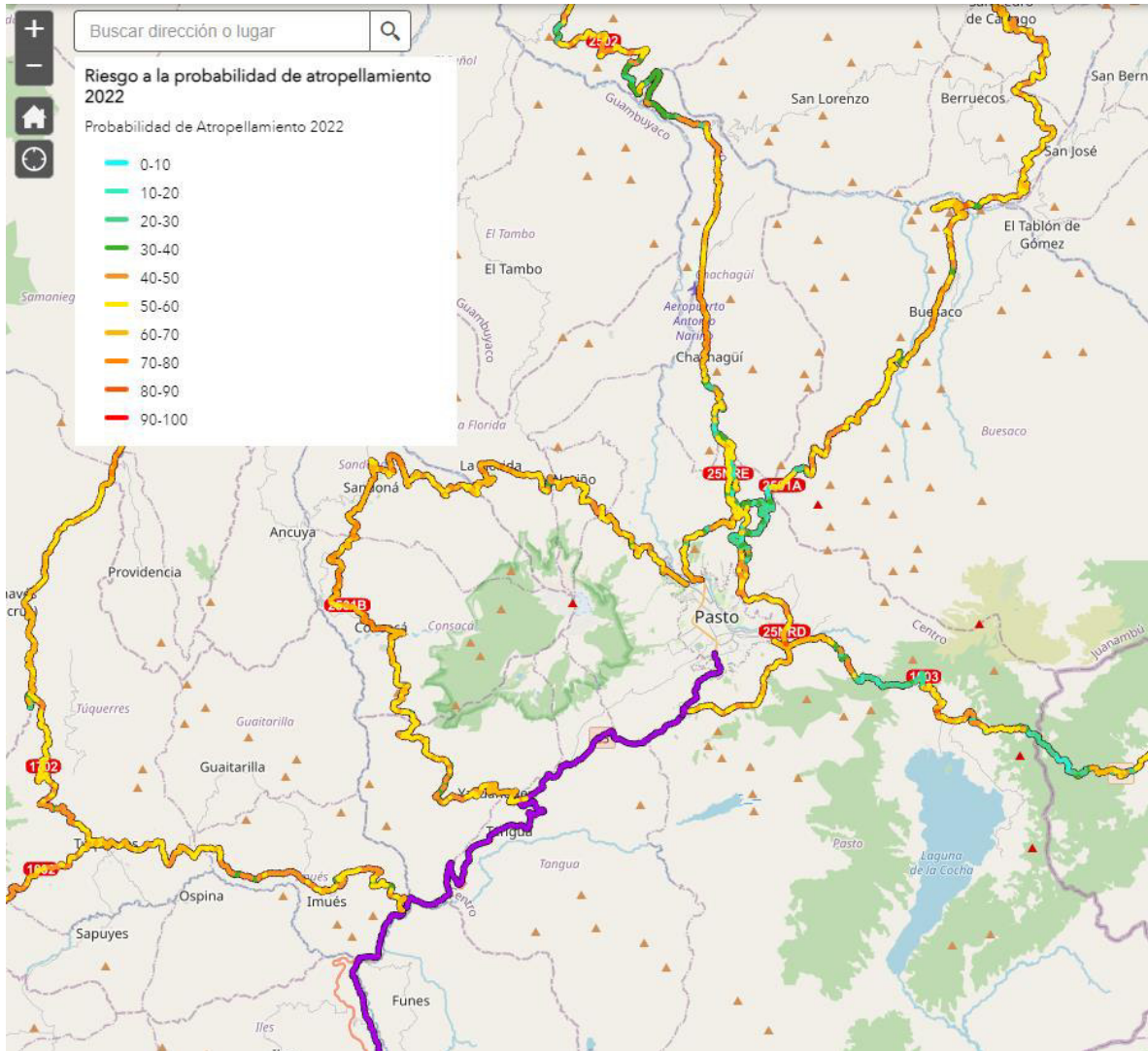


## ALCALDÍA DE PASTO

### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

- Vía Pasto – Laguna de la Cocha entre PR 6 y PR 9
- Vía Pasto – Santa Bárbara entre PR 89 y PR 91

Figura 5-18. Mapa de vulnerabilidad faunística INVIAS (Pasto)



Fuente: Modificación propia. Obtenido de: Página web Hermes INVIAS.

#### 5.1.4 Resultados del diagnóstico por área de acción

A continuación, se presenta en un esquema los problemas priorizados del municipio en términos de seguridad vial, como resultado de la aplicación de la metodología de



## ALCALDÍA DE PASTO

### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

identificación y priorización de problemas, especificada en el acápite 4 Fase 4 Metodología.

Figura 5-19. Problemas priorizados



Fuente: Elaboración propia.

Pasto cuenta con una gran ubicación geográfica, al confluir el departamento de Nariño con tres grandes valores estratégicos: El Pacífico, La Amazonía y Los Andes (Alcaldía de Pasto). Es un municipio que se conoce por sus potencialidades culturales, sociales, económicas y ambientales; con una gran riqueza étnica, fruto de la coexistencia pacífica de los pueblos indígenas, afro, Rom y mestizos.

Privilegiado por sus recursos naturales, santuarios de flora y fauna; así como el volcán Galeras, la Laguna Cocha, el Humedal de Ramsar, la Isla de la Corota, el Parque Regional “Ovejas Tauso” y las Reservas Forestales (PDM 2020- 2023). Sin embargo, de acuerdo con el Plan de Ordenamiento Territorial (Alcaldía de Pasto, 2014), el municipio se localiza en un territorio afectado por varias amenazas, producto de actividades sísmicas, volcánicas, inundaciones, remisiones por masa, y socavación.



## ALCALDÍA DE PASTO

### **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

De acuerdo con la página web de la Alcaldía de Pasto, el sector primario o agropecuario tiene un protagonismo importante, sin embargo, la economía de Pasto se encuentra basada principalmente en el sector terciario o de servicios, siendo el comercio la actividad económica que más se destaca.

Es importante mencionar que dentro del Plan de Desarrollo Municipal (2020- 2023), se resalta la importancia del enfoque diferencial, como reconocimiento de la pluralidad y la diversidad del municipio y el enfoque de género, como la oportunidad que tienen tanto hombres como mujeres para desarrollar distintos roles en la sociedad.

En cuanto a factores relevantes de movilidad, es importante mencionar el sistema de bicicletas compartidas, que hace parte de la movilidad sostenible del territorio, producto del trabajo mancomunado entre la Alcaldía del municipio, la Unidad de Planeación Minero (UPME) y la Embajada de Suiza – Cooperación Económica y Desarrollo (SECO); proyecto que permitió la construcción de 8 estaciones de recarga solar y 345 bicicletas (entre eléctricas y mecánicas) para el prestamos de 8 instituciones beneficiarias (Alcaldía de Pasto, 2021).

Adicional a lo expuesto, es importante mencionar los datos establecidos en el Documento Técnico Articulador del PNSV (2022-2031) para la región del Pacífico, de la que hace parte Pasto:

- El 54% de fatalidades con motocicletas en la región, se dan el 54% en la zona urbana y 47% en la rural.
- La mayor interacción con otros actores de los motociclistas que se deriva en fatalidad se da con: Motociclistas (27,4%), transporte individual (22,6%), Transporte de carga (19,3%).
- El 20,7% de las fatalidades de los motociclistas se producen por colisión contra objeto fijo.
- El 72% de las fatalidades de los peatones se presenta en la zona urbana y Pasto se encuentra dentro de los municipios de mayor fatalidad con el 5,8%.
- La hora de mayor fatalidad de los peatones, se da entre las 6pm y las 9 p.m. en la zona rural y urbana.
- Mayor interacción de los peatones con otros actores que deriva en fatalidad se da con: Motociclistas (48,1%), transporte individual (34,9 %) y transporte de carga (9,6%).
- Los municipios de mayor fatalidad con los ciclistas en la región son Cali, Popayán, Candelaria y Tuluá. Producto de la interacción con motociclistas



## ALCALDÍA DE PASTO

### **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

(35%), transporte individual (32,4%), transporte de carga (16,4%) y transporte de pasajeros (10,8 %).

- Deficiencias en la educación de los actores viales, especialmente de los conductores.
- Dificultad para la selección de conductores de las empresas de transporte, por factores de idoneidad.
- Dificultades relacionadas con aparente informalidad en los procesos que involucra que tienen que ver con la obtención de la licencia.
- Debilidad en los procesos educativos en materia de seguridad vial, especialmente los desarrollados con los niños, adolescentes y los impartidos en los centros de enseñanza automovilística.
- Inadecuado manejo del estrés, las emociones e intolerancia entre los diferentes actores viales.
- Bajo conocimiento en materia de seguridad vial, de los diferentes actores viales.

## **5.2 Estrategia territorial para la seguridad vial**

### 5.2.1 Objetivos y metas del PLSV

A partir de los resultados obtenidos en las fases anteriores, se ha logrado definir el objetivo general, los objetivos específicos y las metas del Plan Local de Seguridad Vial (PLSV). Estos objetivos y metas se alinean con los objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) para el periodo 2022-2031, así mismo la vigencia del presente plan se articula con la vigencia del PNSV hasta el año 2031 con el propósito de asegurar una sincronía entre las políticas a nivel nacional y local en materia de seguridad vial.

Por otra parte, se recomienda que, cada dos años, la entidad territorial pueda revisar los programas y acciones aquí expuestas, esto con el fin de que estas estrategias estén fuertemente articuladas con los posibles cambios en las dinámicas territoriales y de seguridad vial que puedan surgir en el territorio a lo largo del tiempo.

#### *5.2.1.1 Objetivo general*

El municipio de Pasto adoptará el Plan Local de Seguridad Vial con el siguiente objetivo:



## ALCALDÍA DE PASTO

### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

**Definir medidas y acciones efectivas que contribuyan a proteger la vida e integridad de todos los actores viales frente a los riesgos asociados a la siniestralidad vial.**

#### 5.2.1.2 *Objetivos específicos*

Los objetivos específicos del Plan Local de Seguridad Vial, los cuales se articulan con el objetivo general propuesto, son los siguientes:

- *Articular el PLSV con los instrumentos de planeación local, departamental, con el fin de coordinar las estrategias propuestas en la política de seguridad vial con la planeación del territorio.*
- *Implementar una política de seguridad vial que se articule con el PNSV sin dejar atrás las particularidades en términos de movilidad y seguridad vial que presente el municipio de Pasto. Así mismo esta política debe estar articulado con los Planes de Gobierno de futuras Administraciones.*
- *Fortalecer las herramientas y recursos institucionales que actualmente tiene el municipio con el fin de mejorar la efectividad de la implementación de la política municipal de seguridad vial.*
- *Coordinar las instituciones del orden Nacional, Departamental y Municipal estableciendo competencias y responsabilidades en torno a la seguridad vial.*
- *Garantizar mecanismos de participación ciudadana en la implementación del PLSV con el fin que las estrategias que se dispongan se soporten bajo un principio de legitimidad y acompañamiento de la comunidad.*
- *Desarrollar estrategias efectivas de vigilancia y control del tránsito y transporte, basadas en el conocimiento de los actores corresponsables de las normas y leyes, con el fin de disuadir los comportamientos que representen un riesgo para la seguridad vial.*

#### 5.2.1.3 *Meta*

A partir de la definición de la meta nacional plasmada en el PNSV (2022 – 2031) el municipio buscará la consecución de la siguiente meta:

**Reducir las cifras de muertes y lesionados por siniestros viales en al menos un 50% durante el periodo comprendido entre 2023 y 2031.**





## ALCALDÍA DE PASTO

### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023


#### 5.2.2 Programas y acciones

Como se mencionó en la metodología, a partir de los resultados obtenidos del diagnóstico se procedió a utilizar la Matriz Vester como herramienta de priorización de problemas y se formulan los programas y acciones en función a las áreas de acción del PLSV.

La formulación de las acciones se estructuró siguiendo las ocho áreas de acción del PNSV (2022-2031). Si bien cada acción se asigna a un área específica, es importante resaltar que estas áreas se complementan entre sí. A continuación, se presentan los programas y acciones propuestos en concordancia con los resultados obtenidos en el diagnóstico para la entidad territorial.

El plan de acción completo, que incluye responsables, costos de implementación, indicadores y otras características relevantes, se encuentran detallados en los Anexos 3 y 4.


Tabla 5-3. Velocidades seguras

 VELOCIDADES SEGURAS			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
1.1.1	Estrategias integrales para velocidades seguras	Implementar un plan de gestión de la velocidad de acuerdo con los lineamientos del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.	Formulación e implementación de un Plan de Gestión de la Velocidad, en cumplimiento de la Ley 2251 de 2022, el cual contenga programas y proyectos que puedan contribuir a mejorar las condiciones de seguridad en las vías para todos los actores viales, con estrategias a nivel de Gobernanza, Infraestructura, Control, Comunicación y Pedagogía. Este Plan debe ser actualizado cada 2 años y se debe articular con el Plan Local de Seguridad Vial.
1.1.2	Estrategias integrales para velocidades seguras	Desarrollar campañas pedagógicas dirigidas a todos los conductores, sobre hábitos asociados a velocidades seguras, en sectores estratégicos del territorio, por medios digitales y canales institucionales.	Implementación de estrategias pedagógicas aplicadas en sectores críticos de siniestralidad y sectores estratégicos del municipio (p. Ej. vía Panamericana, zonas escolares, corregimientos), por medios digitales y/o canales institucionales, que promuevan en los conductores el cumplimiento de los límites de velocidad y desarrollo de hábitos asociados a velocidades seguras.



## ALCALDÍA DE PASTO


### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

 VELOCIDADES SEGURAS			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
			Considerar los siguientes contenidos:  1. Información de impacto sobre el aumento de riesgos en relación con los incrementos de velocidad 2. Información de interés general sobre velocidades (p.ej. distancias de detención requeridas ante distintas velocidades, condiciones climáticas y condiciones de infraestructura) 3. Difusión de acciones de vigilancia y control (informar al público con antelación el aumento progresivo de niveles de vigilancia y control de la velocidad en el territorio)
1.1.3	Estrategias integrales para velocidades seguras	Realizar puestos de control fijos y móviles para ejercer acciones de vigilancia y control sobre la conducción de automotores con excesos de velocidad.	Implementación de acciones de vigilancia y control de velocidades altamente visibles y con variabilidad horaria, por medio de puestos de control fijos y móviles, usando los recursos tecnológicos disponibles (p.ej. radares, cámaras salvavidas), con el objetivo de generar en los conductores un efecto disuasivo general. Coordinar con las concesiones la labor de vigilancia y control en corredores de su jurisdicción.
1.2.1	Gestión de la velocidad segura desde en el sector transporte y entidades privadas	Realizar seguimiento y acompañamiento a la implementación de Programas de Gestión de la Velocidad Segura dentro de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.	Desarrollo de visitas de verificación y apoyo técnico a las entidades que prestan el servicio público de transporte terrestre de pasajeros y mixto en el radio de acción municipal, para la implementación, fortalecimiento o actualización de un programa de gestión de velocidades seguras, de acuerdo con la metodología vigente de diseño, implementación y verificación de los PESV. (Res. 20223040040595)  Nota: Para las entidades presentes en Pasto cuya misionalidad no sea la prestación del servicio de transporte y las entidades que no estén obligadas a implementar PESV, se realizará un acompañamiento y brindará recomendaciones en torno a la implementación de un programa de gestión de la velocidad segura.  Se sugiere trabajar articuladamente con las entidades dedicadas al transporte de pasajeros, transporte mixto y transporte de carga, realizando talleres formativos a los conductores sobre técnicas de frenado, de distanciamiento, condiciones de carga, condiciones del entorno y variables externas que influyen en los riesgos de siniestralidad asociada a velocidad.
1.3.1	Lineamientos para la intervención de la	Definir los límites de velocidad en corredores y tramos viales críticos asociados a excesos de	Establecer límites de velocidad apropiados en zonas especiales y sectores críticos de siniestralidad asociados a excesos de velocidad, siguiendo los principios del enfoque del sistema seguro,



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

 <b>VELOCIDADES SEGURAS</b>			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
	infraestructura vial y la redefinición de los límites de velocidad.	velocidad, aplicando la Metodología para establecer la velocidad límite en las vías adoptada por la ANSV.	considerando características imperantes del entorno (infraestructura vial, nivel de tránsito, uso del suelo, actores viales involucrados) y la normativa vigente en la materia (Ley 2251 de 2022 y Metodología para establecer límites de velocidad en las vías del país)
1.3.2	Lineamientos para la intervención de la infraestructura vial y la redefinición de los límites de velocidad.	Determinar criterios para evaluar la necesidad de intervenciones en la infraestructura vial para mitigar los efectos de las velocidades inadecuadas.	Definición de criterios para la implementación de intervenciones en la infraestructura vial (inclusión de dispositivos reguladores de velocidad, modificaciones en los diseños viales de acuerdo con el entorno y actores viales vulnerables e implementación de señalización vertical.  Considerar definir los lineamientos a partir de un trabajo articulado entre la secretaría de tránsito, la gobernación y las concesiones viales según aplique.


Fuente: *Elaboración del consultor.*



## ALCALDÍA DE PASTO

### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023


Tabla 5-4 Vehículos seguros

 <b>VEHÍCULOS SEGUROS</b>			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
2.1.1	Promoción y control de las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos automotores.	Realizar un diagnóstico sobre el parque automotor y los niveles de cumplimiento de la de revisión técnico-mecánica.	Análisis periódico del parque automotor matriculado y de los niveles de cumplimiento de la obligación de revisión técnico-mecánica en el territorio, usando las bases de datos del RUNT y de los CDA, que permita establecer las necesidades de implementar estrategias de promoción y control.
2.1.2	Promoción y control de las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos automotores.	Realizar campañas informativas y de sensibilización para motivar el mantenimiento obligatorio de los vehículos y desincentivar las modificaciones de las características originales.	Diseño e implementación de campañas informativas dirigidas a conductores de vehículos automotores para motivar el cumplimiento de la obligación de revisión técnico-mecánica y desincentivar las modificaciones de las características originales, por medio de las estrategias pedagógicas que se determinen (redes sociales, sensibilizaciones, entrega de piezas informativas, etc.). Considerar como contenido para las campañas información enfocada a generar conciencia e impacto sobre las consecuencias de la evasión del mantenimiento obligatorio, usando como sustento las fallas y modificaciones mecánicas más frecuentes en el municipio causantes de siniestros viales. Se sugiere trabajar de forma articulada con los Centros de Diagnóstico Automotor del municipio de Pasto.
2.1.3	Promoción y control de las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos automotores.	Realizar operativos de control de verificación del cumplimiento de la obligación de revisión técnico-mecánica.	Acciones de vigilancia y control para la verificación del cumplimiento de la revisión técnico-mecánica de los vehículos que transiten en el municipio, aplicando procesos sancionatorios. Considerar la realización de puestos de control focalizados en motocicletas de acuerdo con los niveles de evasión. Coordinar con las concesiones la labor de vigilancia y control en corredores de su jurisdicción.
2.2.1	Motocicletas seguras	Aplicar estrategias pedagógicas a motociclistas para fomentar hábitos adecuados en la operación y mantenimiento preventivo de motocicletas seguras.	Actividades pedagógicas y formativas dirigidas a los motociclistas, realizadas de forma periódica en puntos estratégicos del territorio, enfocadas en la operación y mantenimiento del vehículo. Se sugiere considerar la aplicación del siguiente contenido, relacionado a recursos disponibles en la Escuela Virtual de la ANSV: - Conocimientos y hábitos adecuados en la revisión preoperacional y mantenimiento preventivo de la motocicleta (Sistema de frenos, sistema eléctrico, kit de arrastre, llantas, líquidos)
2.3.1	Información sobre equipamiento de seguridad en vehículos.	Realizar difusión de material comunicativo dirigido a potenciales compradores de vehículos motorizados, sobre equipamiento en seguridad vial.	Diseño y difusión de material comunicativo sobre equipamiento y tecnologías vehiculares en seguridad vial y sus efectos frente a la protección de la vida de ocupantes y otros actores viales, dirigida a potenciales compradores de vehículos motorizados, con el fin de promover una elección de compra consciente e informada. (Incluir dentro de los elementos de seguridad pasiva los cascos protectores reglamentados para motocicletas)



## ALCALDÍA DE PASTO

### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

 <b>VEHÍCULOS SEGUROS</b>			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
			Considerar realizar esta acción en un trabajo articulado con los productores y proveedores de vehículos nuevos del territorio, realizando en simultáneo un acompañamiento del cumplimiento de la Resolución 536 de 2019 de la ANSV.
2.4.1	Vehículos de transporte de pasajeros y sector privado seguros.	Elaborar un diagnóstico del estado del parque automotor del transporte público del territorio.	Diagnóstico del parque automotor de las distintas modalidades de transporte público y transporte escolar, caracterizando: edad del parque, revisión técnico mecánica, sistemas de control pasivos y activos, dispositivos de seguridad, etc., el cual posteriormente permita la formulación de estrategias de modernización acorde a las necesidades encontradas. Tener en consideración en el análisis la capacidad transportadora y la reposición de flota del SET.
2.4.2	Vehículos de transporte de pasajeros y sector privado seguros.	Realizar operativo periódico de verificación en campo de condiciones de operatividad de los vehículos de transporte público de pasajeros y mixto.	Implementación de puestos de control de la operación de los vehículos del Sistema Estratégico de Transporte Público, transporte intermunicipal y mixto, según jurisdicción, verificando los requisitos y elementos básicos para el buen funcionamiento y seguridad del vehículo y sus ocupantes (documentos del vehículo, luces, llantas, cinturones de seguridad, limpia brisas, espejos, equipos de prevención y seguridad, accesibilidad para personas con movilidad y/o comunicación reducida).
2.4.3	Vehículos de transporte de pasajeros y sector privado seguros.	Realizar seguimiento y acompañamiento a la implementación de programas de inspección, mantenimiento preventivo y periódico de los vehículos de las entidades obligadas a implementar PESV en el radio de acción municipal.	Desarrollo de visitas de verificación y apoyo técnico en la aplicación de procedimientos para el registro de inspección preoperacional diaria de los vehículos automotores, así como de los planes de mantenimiento preventivo y periódico, de acuerdo con la metodología vigente para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. (Res. 20223040040595)  Nota: Para las entidades presentes en el municipio cuya misionalidad no sea la prestación del servicio de transporte, el municipio realizará un acompañamiento y brindará recomendaciones. Se recomienda abrir espacios de concertación con entidades dedicadas al transporte de carga.


Fuente: Elaboración del consultor



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**


Tabla 5-5 Infraestructura segura

 <b>INFRAESTRUCTURA SEGURA</b>			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
3.1.1	Gestión de información de actores viales	Desarrollar actividades para la recopilación de información de los actores viales considerados vulnerables	Ejecución de actividades enfocadas a la recopilación de información relevante perteneciente a los actores viales considerados vulnerables, con el objetivo de tener en cuenta estos aspectos en la planeación y desarrollo de futuros proyectos de infraestructura vial.
3.2.1	Gestión de condiciones de riesgo	Priorizar la intervención a los puntos críticos de siniestralidad existentes	Dar atención prioritaria a los puntos críticos de siniestralidad, en cuanto a mejoras y/o mantenimientos que se determinen necesarios.
3.2.2	Gestión de condiciones de riesgo	Reforzar la transitabilidad libre de obstáculos por las zonas peatonales	Ejecución de programa para la localización y reubicación de obstáculos presentes sobre los espacios públicos destinados al tránsito de peatones.
3.2.3	Gestión de condiciones de riesgo	Mejorar las condiciones de seguridad vial en zonas destinadas al transporte público de pasajeros	Mejoramiento de zonas para el ascenso y descenso de pasajeros de transporte público, con el fin de que sean seguras y cuenten con una señalización óptima.
3.2.4	Gestión de condiciones de riesgo	Realizar auditorías e inspecciones de seguridad vial en los proyectos de infraestructura vial existentes y futuros	Realizar auditorías e inspecciones de seguridad vial en los proyectos de infraestructura vial existentes y futuros, tomando como guía la metodología para el desarrollo de auditorías e inspecciones de seguridad vial para Colombia en proyectos de infraestructura vial, establecida por la ANSV (metodología adoptada mediante Resolución 20213040035705 del 17 de agosto del año 2021 del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial)
3.2.5	Gestión de condiciones de riesgo	Reforzar la transitabilidad libre de obstáculos por las zonas peatonales para las personas con movilidad reducida	Ejecución de obras para mejorar las condiciones de transitabilidad en andenes para personas con movilidad reducida (rampas de acceso, baldosas podó táctiles, disminución de obstáculos innecesarios(bolardos), entre otros).
3.3.1	Fortalecimiento de la infraestructura vial segura	Fortalecer el instrumento base para la planeación de soluciones de infraestructura vial.	Fortalecimiento de criterios base para la definición de los perfiles viales en los instrumentos de ordenamiento, con la finalidad de que la planeación de soluciones de infraestructura vial sea más efectiva y se respeten sus recomendaciones.
3.3.2	Fortalecimiento de la infraestructura vial segura	Realizar de manera periódica un inventario y diagnóstico de la señalización y semaforización existente.	Ejecución de un inventario de la señalización y semaforización existente en el municipio, así mismo, evaluar el estado actual del elemento inventariado, con el fin de determinar la necesidad de un mantenimiento de este. Lo anterior, se debe de realizar bajo los criterios definidos en la Guía para la conformación y actualización de inventarios de señalización vial 2021-08-03, del ministerio de transporte y la ANSV.
3.3.3	Fortalecimiento de la infraestructura vial segura	Fortalecer el plan de mantenimiento vial integral	Fortalecimiento del plan de mantenimiento vial integral, que contenga actividades de mantenimiento vial como también de señalización y demarcación.  Es importante que esta acción considere la información



## ALCALDÍA DE PASTO

### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

 INFRAESTRUCTURA SEGURA			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
			de la Red Colombiana de Seguimiento de Fauna Atropellada (Recosfa) y del mapa de vulnerabilidad faunística del INVIAS, la entidad establecerá dispositivos sobre la infraestructura vial con el objetivo de reducir la exposición al riesgo de los actores viales y la prevención del atropellamiento de la fauna sobre las vías. Algunas de las medidas a considerar son sistemas de cercado perimetrales, rampas o mecanismos de escape, escape de vallados, escape de los drenajes, disuasores artificiales o señalización de advertencia.
3.3.4	Fortalecimiento de la infraestructura vial segura	Ejecutar intervenciones que favorezcan el tránsito con velocidades seguras	Ejecución de obras que intervengan la infraestructura vial tales como: resaltos, badenes, superficies auditivas/vibratorias, sensores de velocidad, entre otros. Esto anterior, con el propósito de generar un impacto en la circulación vial a velocidades seguras.
3.3.5	Fortalecimiento de la infraestructura vial segura	Evaluar las zonas escolares con el fin de complementar, implementar y/o mantener la señalización vial	Evaluación de las zonas escolares en cuanto a su señalización y demarcación, con el fin de complementar, implementar y/o mantener un entorno de circulación vial seguro en zonas escolares.
3.3.6	Fortalecimiento de la infraestructura vial segura	Implementar programas de urbanismo táctico sobre la infraestructura vial	Implementación de proyectos de urbanismo táctico en la infraestructura, con el fin de contribuir a la disminución de los siniestros viales por excesos de velocidad, y a su vez, generar embellecimiento a los espacios del territorio. Para estos proyectos, tomar ejemplos de la secretaria de movilidad de Bogotá y Medellín.
3.3.7	Fortalecimiento de la infraestructura vial segura	Implementar ciclorrutas para el tránsito seguro de bici usuarios	Ejecución de proyectos para aumentar la red de ciclorrutas en la entidad territorial.


Fuente: Elaboración del consultor



ALCALDÍA DE PASTO

PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

Tabla 5-6. Comportamiento seguro


 <b>COMPORTAMIENTO SEGURO</b>			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
4.1.1	Modelos de gestión para el comportamiento	Adoptar un modelo de gestión a partir de orientaciones básicas para el desarrollo de estrategias que promuevan comportamientos seguros.	<p>El desarrollo de un modelo de gestión efectivo para promover el comportamiento seguro en las vías implica definir las orientaciones mínimas que se deben tener en cuenta por cada una de las Iniciativas a desarrollar por los actores, escenarios e instancias responsables.</p> <p>Por tanto, las dependencias que conforman el Comité Local de Seguridad Vial deberán apropiarse de estas orientaciones e integrarlas a sus procesos, en la coordinación y complementariedad de la acción municipal, en función de guiar la implementación de estrategias que promuevan la seguridad vial en escenarios públicos, privados y todos los actores viales.</p> <p>A continuación, algunos aspectos a considerar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-<b>Análisis de riesgos:</b> las estrategias que se diseñen deben partir de un ejercicio de indagación y evaluación constante de los factores y comportamientos de riesgo, situaciones de vulnerabilidad, valoración del riesgo por población, prácticas culturales asociados a la movilidad, etc. Para esto, deberán realizar una matriz de riesgo.</li> <li>-<b>Un marco de referencia:</b> establezca los fundamentos técnicos y orientaciones conceptuales bajo los cuales se diseñarán las acciones y estrategias a implementar, como el enfoque de Sistema Seguro, Movilidad Humana, principio de corresponsabilidad, autocuidado, comunicación para el desarrollo, metodologías participativas y cultura ciudadana.</li> <li>- <b>Enfoques transversales:</b> fortalecer el discurso, la gestión y la práctica de la movilidad segura, desde los fundamentos técnicos que brinda la perspectiva de género, inclusión, etnoeducación y enfoque territorial, reconociendo y abordando las diversas necesidades, desafíos y circunstancias particulares de la población rural y urbana de Pasto.</li> <li>-<b>Toda acción de comportamiento seguro debe ser una estrategia pedagógica:</b> una</li> </ul>





ALCALDÍA DE PASTO


**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

 COMPORTAMIENTO SEGURO			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
			<p>apuesta por diseñar estrategias que brinden aprendizajes significativos para los diferentes públicos desde la información, formación y comunicación. Es una propuesta que va más allá de las campañas y actividades habituales de sensibilización.</p> <p><b>-Una oportunidad por nuevas apuestas:</b> promover los comportamientos prosociales (comportamientos voluntarios y positivos que superan los intereses individuales y se enfoca en el bienestar colectivo), haciendo énfasis en ese grupo más amplio de ciudadanos ejemplo, responsables y cumplidores, aprovechando realzar y replicar esos comportamientos que parecen socialmente deseables para la movilidad segura.</p> <p><b>-Participación y colaboración:</b> Involucrar a diferentes actores y partes interesadas en la promoción del comportamiento seguro. Trabajar en conjunto para implementar estrategias y compartir recursos.</p> <p><b>-Monitoreo y evaluación:</b> Establecer sistemas de monitoreo y evaluación para medir el progreso y el impacto de las estrategias implementadas. Realiza ajustes y mejoras en función de los resultados obtenidos.</p> <p><b>-Comunicación y difusión:</b> Comunicar de manera efectiva los programas, acciones y logros relacionados con la seguridad vial. Utilizando diferentes canales de comunicación, como medios de comunicación tradicionales, redes sociales y carteles informativos en las vías, para llegar a un público amplio, con una intención clara de promover el comportamiento seguro.</p> <p>Así mismo, apoyarse en estrategias comunicativas que se apliquen con el objetivo de alcanzar a los diferentes grupos poblacionales, actores viales e incidir en las decisiones que toman al moverse por la vía.</p> <p>Es importante, recordar que la seguridad vial es una responsabilidad compartida, por lo que es fundamental trabajar de manera colaborativa con las entidades que hacen parte del territorio y</p>



## ALCALDÍA DE PASTO


### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

 COMPORTAMIENTO SEGURO			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
			desde la sinergia de las áreas de acción del PLSV.
4.1.2	Modelos de gestión para el comportamiento	Replicar experiencias exitosas en materia de pedagogía y seguridad vial	<p>Hace referencia de identificar, adaptar y difundir prácticas y estrategias pedagógicas exitosas que han demostrado resultados positivos en el comportamiento de los actores viales.</p> <p>La seguridad vial debe entenderse como un asunto de injerencia e interés de todos, en este orden de ideas, se presenta como una oportunidad identificar, evaluar, divulgar y adaptar experiencias que hayan incidido en la prevención y mitigación de los riesgos, logrando buenas prácticas de movilidad.</p> <p>Con el objetivo de establecer un referente en el desarrollo de las estrategias a planear y desarrollar con los diferentes actores viales en el territorio y/o en otras instancias territoriales. Sin perder de vista que es un referente y se debe adaptar a las características propias del público con que se va a desarrollar, las necesidades y problemáticas propias.</p> <p>Una vez identificadas las experiencias exitosas y sistematizadas se establecerá un proceso de difusión que facilite la réplica o adaptación al interior de otras instituciones del municipio y de los grupos de interés, como mecanismo para persuadir en la importancia de poner en práctica acciones de corresponsabilidad en materia de seguridad vial.</p> <p>En definitiva, se busca el desarrollo de estrategias que han sido efectivas en el cambio de comportamiento de los actores viales y la transformación de la cultura vial.</p> <p>Se establecerán mecanismos de difusión, tales como: emisoras, redes sociales e institucionales, grupos de WhatsApp con quienes se adelanta trabajo desde las diferentes secretarías de la entidad territorial, piezas publicitarias - folletos, talleres, conferencias, pendones, afiches-souvenir, entre otros.</p>



ALCALDÍA DE PASTO


PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

 <b>COMPORTAMIENTO SEGURO</b>			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
4.2.1	Movilidad segura y sostenible en escenarios de educación	Favorecer y acompañar la implementación y seguimiento de procesos que promueven el comportamiento seguro en Instituciones Educativas (preescolar, primaria, secundaria) del sector urbano y rural	<p>El Comité Local de Seguridad deberá promover, coordinar y complementar la acción municipal en procesos que promuevan el comportamiento seguro de niñas, niños y adolescentes desde las Instituciones Educativas, para ello, es fundamental partir de dos referentes claves (Ley 1503 del 2011 y el Plan de Movilidad Escolar).</p> <p><b>Desde la Ley 1503</b>, se debe lograr que la seguridad vial sea un tema transversal en todos los niveles de educación, favoreciendo así el desarrollo de hábitos, comportamientos y habilidades en los estudiantes para moverse de manera segura y responsable en el espacio público, contribuyendo al cuidado de sí mismo, la corresponsabilidad y el cumplimiento de normas.</p> <p>La importancia de las temáticas transversales está en el proceso de apropiación y comprensión integral de la realidad del contexto de la comunidad educativa, que se fundamenta en la reflexión, el análisis crítico, en este caso de las dinámicas de movilidad, comportamiento de los actores viales y las características contextuales que pueden incidir en los desplazamientos seguros, mediante la definición y puesta en marcha de los proyectos transversales del PEI.</p> <p>Para obtener perspectiva más completa y profundizar, se sugiere consultar la ley 1503, el documento Saber Moverse del Ministerio de Educación.</p> <p><b>Desde el Plan de Movilidad Escolar (PME)</b>, es la planeación y gestión de la movilidad segura y sostenible de la comunidad educativa, a partir de la identificación de posibles riesgos y situaciones de vulnerabilidad en sus desplazamientos hacia y desde la institución.</p> <p>Importante consultar y apropiar la Guía para la elaboración del Plan de Movilidad Escolar de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Para lo anterior, se recomienda apoyarse constantemente en los recursos y/o materiales</p>



## ALCALDÍA DE PASTO


### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

 COMPORTAMIENTO SEGURO			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
			de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (escuela virtual) y Ministerio de Educación.
4.2.2	Movilidad segura y sostenible en escenarios de educación	Implementar estrategias para la promoción de la seguridad vial a docentes, conductores de transporte escolar, padres de familia y otros agentes asociados al escenario educativo, como promotores de educación vial.	<p>Las estrategias de capacitación - formación en movilidad segura y sostenible para padres de familia, conductores de transporte público, docentes y otros agentes educativos tiene como objetivo brindar conocimientos, habilidades y herramientas para promover la seguridad vial en el entorno escolar y familiar.</p> <p>La acción busca empoderar a los participantes para que sean promotores del comportamiento seguro desde su rol y la implementación efectiva del PME, propiciando el desarrollo de las habilidades y competencias de movilidad en los estudiantes y comunidad educativa en general. Un elemento para considerar es aprovechar los escenarios de actualización y formación a los docentes para trabajar con ellos el enfoque diferencial y de género para el abordaje del tema en sus espacios de clase; y con los conductores, el transporte de personas con movilidad reducida.</p> <p>Por tanto, se recomienda revisar las orientaciones básicas establecidas como entidad territorial para desarrollar esta acción (4.1.1).</p>
4.2.3	Movilidad segura y sostenible en escenarios de educación	Promover el servicio de social en seguridad vial en los alumnos de 10° y 11°.	<p>Esta acción procurará, de acuerdo con la Ley 1503 del 2011, que las instituciones educativas incorporen la seguridad vial como una alternativa para realizar el servicio social. Incluso, implementar que los jóvenes aborden a otros jóvenes puede favorecer crear un ambiente más cercano y accesible para el intercambio de ideas y experiencias, lo que podría facilitar comprender los desafíos y perspectivas de los estudiantes con relación a la movilidad.</p> <p>La acción deberá aprovechar el lenguaje y forma de comunicarse entre pares, para facilitar el intercambio de información, fomentar interés en la población joven sobre la movilidad segura.</p> <p>Finalmente, para el desarrollo de esta acción se debe capacitar - formar a los estudiantes que prestaran el servicio social en los temas centrales a promover desde el marco de referencia y enfoques transversales, brindando</p>



## ALCALDÍA DE PASTO


### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

 COMPORTAMIENTO SEGURO			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
			orientaciones para diseñar sus intervenciones con otros estudiantes, permitiendo la creatividad de quienes participan. Con los responsables de la Institución Educativa y de la Entidad Territorial, se establecerán conjuntamente los escenarios en los que podrá desarrollar la labor social y la formación previa.
4.2.4	Movilidad segura y sostenible en escenarios de educación	Incentivar desde los programas de bienestar universitario la movilidad segura y sostenible de la comunidad universitaria.	<p>De acuerdo con la establecido en la Ley 1503 del 2011, las Instituciones de Educación Superior deben incluir en sus programas de bienestar estrategias, actividades y acciones que contribuyan al desarrollo integral de su comunidad, de esta manera, la seguridad vial cobra importancia en estos escenarios en garantía de la vida, buscando crear un entorno más seguro, saludable y sostenible para estudiantes, docentes y personal administrativo.</p> <p>Desde el Comité Local de Seguridad Vial se deberá indagar y promover los programas de bienestar universitario y la incorporación de la seguridad vial en los temas transversales a incluir, identificando oportunidades de articulación para la promoción del comportamiento seguro de la comunidad universitaria.</p>
4.2.5	Movilidad segura y sostenible en escenarios de educación	Impulsar la inclusión de la movilidad segura y sostenible en IES	<p>Asumir el acompañamiento a las Instituciones de Educación Superior como oportunidad para vincular a la academia, como referente para comprender y abordar la movilidad y la seguridad vial de manera interdisciplinar e integral, desde dos escenarios iniciales:</p> <p>Desde programas profesionales, técnicos, tecnológicos: integrar el tema de seguridad vial en los programas de estudio de diferentes disciplinas, no solo los relacionados con tránsito, transporte y seguridad vial, sino en todas las áreas de conocimiento. Esto no solo permitirá que los estudiantes adquieran conocimientos y habilidades relacionadas con la movilidad responsable desde el ámbito académico, sino, también abordar el tema desde diversas áreas generando conocimiento y comprensión del tema, lo que podría garantizar una visión más completa y holística de la siniestralidad.</p>



ALCALDÍA DE PASTO


PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

 <b>COMPORTAMIENTO SEGURO</b>			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
			Desde la academia como escenario de investigación, para la indagación y estudio de las situaciones y factores asociadas a la seguridad vial (factores de riesgo, dinámicas de desplazamiento, ocupación del espacio público, comportamientos y decisiones de los actores viales, cultura, etc.), con el ánimo de contribuir en el desarrollo de soluciones y alternativas innovadoras para la siniestralidad de su región y el país.
4.3.1	Estrategias pedagógicas con la ciudadanía	Diseñar estrategias pedagógicas que incentiven comportamientos seguros en los motociclistas, con el fin de prevenir la siniestralidad e incentivar la corresponsabilidad	<p>Las acciones a implementar con motociclistas deben partir de las orientaciones básicas para el desarrollo de estrategias pedagógicas (ver acción 4.1.1.).</p> <p>Se sugieren las siguientes temáticas a tratar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Uso correcto del casco y otros elementos de protección personal.</li> <li>-Luces encendidas.</li> <li>- Uso de elementos reflectivos.</li> <li>-Cumplimiento de normas.</li> <li>-Límites de velocidad.</li> <li>-Sobre cupo.</li> <li>-Revisión técnico-mecánica.</li> <li>-Promoción del mantenimiento de las motocicletas.</li> <li>- Prelación del peatón en la vía.</li> <li>-Conductas temerarias</li> <li>-Conducción en estado de embriaguez y bajo efectos de sustancias alucinógenas.</li> <li>-Inclusión de género en las dinámicas de uso y acceso a la motocicleta.</li> <li>-Prevención desde la sensibilización sobre la presencia y cuidado de fauna en las vías, como mecanismos para evitar siniestros viales.</li> </ul> <p>Abordar desde la prevención el uso del mototaxismo, teniendo en cuenta la decisión de riesgo que se puede estar tomando al utilizar un servicio de transporte informal sin las condiciones de seguridad mínimas</p>
4.3.2	Estrategias pedagógicas con la ciudadanía	Diseñar estrategias pedagógicas que incentiven comportamientos seguros en los peatones, con el fin de prevenir la siniestralidad e incentivar la corresponsabilidad.	<p>Las acciones para implementar con peatones deben partir de las orientaciones básicas para el desarrollo de estrategias pedagógicas (ver acción 4.1.1.).</p> <p>Dentro de las temáticas a trabajar se debe tener en cuenta las siguientes temáticas, con el objetivo de fomentar un buen comportamiento del peatón en la vía:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Invasión del espacio de otros actores viales.</li> </ul>



ALCALDÍA DE PASTO


PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

 <b>COMPORTAMIENTO SEGURO</b>			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
			<ul style="list-style-type: none"> <li>-Prelación del peatón en la vía y uso de lugares de cruce seguro (fortalecer con la promoción de la movilidad activa).</li> <li>-Conductas temerarias para cruzar la vía</li> <li>-Ascenso y descenso al transporte público</li> <li>-Conductas temerarias</li> </ul>
4.3.3	Estrategias pedagógicas con la ciudadanía	Diseñar estrategias pedagógicas que incentiven comportamientos seguros en los ciclistas, con el fin de prevenir la siniestralidad e incentivar la corresponsabilidad	<p>Las acciones para implementar con ciclistas deben partir de las orientaciones básicas para el desarrollo de estrategias pedagógicas (ver acción 4.1.1.).</p> <p>Se hará énfasis en las siguientes temáticas (se puede hacer uso de los recursos que tiene la ANSV en su escuela virtual):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Ley 1811 de 2016.</li> <li>-Señalización manual y gestos para ciclistas.</li> <li>-Guía de protección a ciclistas (Uso de elementos de protección personal y elementos reflectivos).</li> <li>-Dinámicas de uso y acceso al uso de lo bicicleta con enfoque de género</li> <li>-Promover la movilidad activa.</li> <li>-Se tendrá en cuenta de manera especial el uso de elementos de protección personal y el uso de elementos distractores mientras se transita en la bicicleta (celulares, audífonos), debilidad identificada en el territorio</li> </ul>
4.3.4	Estrategias pedagógicas con la ciudadanía	Diseñar estrategias pedagógicas que incentiven comportamientos seguros, con conductores de vehículos, con el fin de prevenir la siniestralidad e incentivar la corresponsabilidad.	<p>Las acciones para implementar con conductores de vehículos deben partir de las orientaciones básicas para el desarrollo de estrategias pedagógicas (ver acción 4.1.1.).</p> <p>Se enfatizará en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Temas de velocidad.</li> <li>-Invasión de carril.</li> <li>-Maniobras peligrosas.</li> <li>-Paso a vehículos de emergencia.</li> <li>-Uso de elementos de protección personal.</li> <li>-Promoción del descanso y puntos seguros.</li> <li>-Influencia de las emociones al conducir y tolerancia en las vías.</li> <li>-Conducción en estado de embriaguez y bajo efecto de sustancias psicoactivas.</li> <li>-Conductas temerarias</li> <li>-Traslado seguro de pasajeros. Incluir a los transportadores de camperos que brindan un servicio turístico y recreativo.</li> <li>-Prevención desde la sensibilización sobre la presencia y cuidado de fauna en las vías, como mecanismos para evitar siniestros viales</li> </ul>



## ALCALDÍA DE PASTO

### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023


 COMPORTAMIENTO SEGURO			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
4.4.1	Movilidad Segura en las academias de conducción	Promover la seguridad vial en colaboración con los organismos de apoyo al tránsito del municipio	<p>Desde Comité Local de Seguridad Vial como instancia encargada de promover y coordinar acciones para garantizar la seguridad vial en Pasto, se propone vincular en este proceso a los organismos de apoyo al tránsito en el territorio, en especial con los Centros de Enseñanza Automovilística y Centros de Diagnóstico Automotor, desde:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Promoción de buenas prácticas: En cabeza del Organismo de Tránsito se fomenta e incentiva buenas prácticas de movilidad en los CEA y CDA para que ellos lo aborden con su público respectivamente. Esto incluye la promoción de la educación vial, comportamientos seguros de cada actor vial, exponer de manera plena los factores de riesgo en la vía para suscitar la corresponsabilidad que ello implica, mantenimiento preventivo, revisión preoperacional, consecuencias de la modificación de los vehículos (motorizados y no motorizados)</li><li>-Coordinación de acciones: Coordinar acciones conjuntas con los CEA y CDA para fortalecer la seguridad vial. Por ejemplo, organizar charlas, campañas, programas de formación complementaria, entre otras estrategias pedagógicas destinadas a mejorar la movilidad y calidad de la enseñanza en estos organismos de apoyo al tránsito.</li><li>-Mallas curriculares actualizadas y acordes a normativas vigentes: Desde la Secretaría de Educación acompañar y asegurar que los CEA cuenten con mallas curriculares acordes con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte, Ministerio de Educación y Agencia Nacional de Seguridad Vial. Esto implica generar conocimientos significativos según el tipo de categoría de la licencia y apoyarse en recursos pedagógicos que logren esto, igualmente buscar que los instructores trabajan el enfoque de Sistema Seguro, Visión Cero y principio de corresponsabilidad, y fortalecer la formación en competencias</li></ul>
4.5.1	Movilidad Segura en escenarios del trabajo	Orientar la formulación de acciones estratégicas que fomenten comportamientos seguros en las empresas públicas y privadas.	Desde el propósito de proteger la vida en la vía, la apuesta en los escenarios de trabajo (empresas, organizaciones, entidades, tanto públicas como privadas) se adelantarán acciones estratégicas que fomenten el





ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

 COMPORTAMIENTO SEGURO			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
			<p>comportamiento seguro en estos escenarios para proteger a los empleados y crear un entorno laboral seguro.</p> <p>A continuación se presenta dos alternativas de abordaje</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Desde el área de Seguridad y Salud en el trabajo, reconociendo que esta área en las empresas se centra en mantener y promover el bienestar físico, mental y social de los trabajadores, por ende identificar y prevenir la exposición a riesgos, entre ellos los que pueden estar relacionados con el desplazamiento para cumplir sus labores.</li><li>- Desde la aplicación del PESV, en las empresas que tienen la obligación de implementarlo por su actividad económica (transporte de pasajeros, carga, mensajería y otras que implican un riesgo crítico) para garantizar el desarrollo de hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la siniestralidad vial y disminuir sus consecuencias en sus empleados al desplazarse.</li></ul> <p>Aspectos para tener en cuenta en los PESV:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Art 110 del decreto ley 2106 de 2019.</li><li>- La ley 2050 del 2020.</li><li>-La Ley 2251 de 2022, Ley Julián Esteban.</li><li>- Áreas de acción contenidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial.</li><li>- Cualificación de los conductores. El SENA ofrece procesos de este orden.</li></ul> <p>Pueden hacer uso de las plataformas virtuales (escuela virtual ANSV), con el propósito de abordar los principios del enfoque Sistema Seguro y los factores de riesgo asociados a las lesiones graves y fatales (velocidad, infraestructura, vehículos, comportamiento, gestión de velocidad, gestión de fatiga, técnicas de investigación de siniestros viales laborales, perspectivas de la seguridad vial, técnicas en gestión del riesgo de seguridad vial laboral y análisis de datos, entre otros).</p>


Fuente: Elaboración del consultor



## ALCALDÍA DE PASTO

### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023


Tabla 5-7. Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial

 <b>CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO</b>			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
5.1.1	Vigilancia y control para el cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	Actualizar la formación en la legislación vigente relacionada con la seguridad vial para proporcionar mejores capacidades al personal encargado de la vigilancia y el control.	Actualizar el conocimiento legislativo conforme a la actual normativa de tránsito y transporte con enfoque en seguridad vial, para fortalecer el organismo de tránsito en la rama técnico-administrativa y operativa.
5.1.2	Vigilancia y control para el cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	Capacitar e implementar el uso de protocolos y procesos para la atención de situaciones contravencionales.	Desarrollo de capacitaciones a funcionarios de tránsito, para la actualización de protocolos y procedimientos para atender las situaciones contravencionales de manera correcta, haciendo uso de conocimientos y recursos tecnológicos.
5.1.3	Vigilancia y control para el cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	Desarrollar estrategias de gestión para el control y vigilancia del tránsito y transporte.	Fortalecer el desarrollo de estrategias de control y vigilancia sobre principales factores de riesgo comportamentales: uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil, uso de los elementos de protección del motociclista y del ciclista, exceso de los límites de velocidad, documentación al día (SOAT, RTM), y conducción bajo los efectos del alcohol y de sustancias psicoactivas.
5.1.4	Vigilancia y control para el cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	Fortalecer la administración y gestión de datos de los procesos contravencionales.	Mediante la recopilación, gestión y evaluación de datos, se genera un panorama específico y actualizado de los procesos contravencionales en la entidad territorial, con el fin de mejorar los procesos administrativos para el cobro de los procesos y generar posibles estrategias para aumentar el pago de las infracciones de tránsito
5.1.5	Vigilancia y control para el cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	Desarrollar estrategias de gestión para el control y vigilancia en sectores, tramos y puntos críticos en Pasto.	Análisis de las problemáticas en seguridad vial en el territorio, mediante estudios y gestión de control operativo, en tramos/puntos de concentración alta en siniestralidad vial
5.1.6	Vigilancia y control para el cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	Diseñar y desarrollar los planes de prevención y control frente a comportamientos riesgosos en la vía.	El organismo de tránsito debe formular y desarrollar planes de prevención y control de los comportamientos riesgosos en la movilidad. Estos planes deberán incluir la priorización de las conductas a controlar, la planeación de la tecnología de control, el recurso humano disponible y los puntos y/o tramos de concentración de accidentes, entre otros las actividades relacionadas con los planes de prevención y control son:



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

 CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
			<p>1. Formulación del plan de prevención y control para el Municipio de Pasto. 2. Implementación del Plan de Prevención y Control.</p> <p>En todo caso, siempre debe haber coherencia entre los mensajes de información y comunicación y los comportamientos a controlar, en donde se priorizarán:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Uso del cinturón de seguridad de todos los ocupantes</li><li>b) Uso de los elementos de protección del motociclista y ciclista</li><li>c) Respeto a los límites de velocidad</li><li>d) Cero tolerancia a la conducción bajo el efecto de sustancias sicotrópicas o alcohol.</li></ul>
5.1.7	Vigilancia y control para el cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	Fortalecimiento de la capacidad tecnológica para el control del tránsito y transporte.	Aplicación de recursos tecnológicos (foto detección, radares, alcoholímetros, etc.) para el control y vigilancia en puntos críticos, en lugares de alta circulación de vehículos, en zonas comerciales, sectores escolares y lugares de alto consumo de bebidas embriagantes; en horarios nocturnos, sabatinos y dominicales que priorizara el Organismo de Tránsito.
5.1.8	Vigilancia y control para el cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	Fortalecer el recurso humano para el control y vigilancia del tránsito y transporte.	Contratar personal dentro del organismo de tránsito para el fortalecimiento de la rama técnico-administrativa y la rama operativa.
5.2.1	Supervisión y control sobre los organismos de tránsito y organismos de apoyo a las autoridades de tránsito	Actuación interseccional para implementar estrategias de vigilancia y control sobre los organismos de tránsito y organismos de apoyo de tránsito.	Implementación de estrategias que permitan el fortalecimiento de la oportuna y adecuada vigilancia y control entre los organismos de tránsito y los organismos de apoyo al tránsito del orden municipal o distrital, policía nacional, inspectores de tránsito, agentes de tránsito y transporte.


Fuente: Elaboración del consultor.



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**


Tabla 5-8. Atención integral a víctimas

 <b>ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS</b>			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
6.1.1	Gestión institucional para la atención integral a víctimas de siniestros viales	Elaborar un diagnóstico del servicio de emergencia, asistencia médica y rehabilitación a víctimas de siniestros viales, promoviendo un modelo de gestión para la atención integral a víctimas	<p>Elaboración de un diagnóstico de la atención pre-hospitalaria, hospitalaria y rehabilitación, que permita caracterizar, analizar y evaluar el acceso, calidad, pertinencia del servicio, tiempos de respuesta, idoneidad del personal, suministros, recursos logísticos, operativos y capacidad instalada en el territorio (organismos de socorro, centros de salud, organismo de tránsito, servicio de ambulancias, equipamiento médico, protocolos y ruta de atención de Pasto)</p> <p>Lo anterior como fundamento para diseñar un modelo de gestión que proporcione una estructura y orientación para la toma de decisiones, la asignación de recursos, la implementación de acciones y la evaluación orientada a resultados, que favorezca la atención integral a víctimas por siniestros viales, dando cuenta de los protocolos, articulación entre entidades, sectores y actores claves para su efectivo funcionamiento.</p>
6.1.2	Gestión institucional para la atención integral a víctimas de siniestros viales	Fomentar la capacidad y articulación interinstitucional para implementar el modelo de gestión y protocolos de atención integral a víctimas de siniestros viales.	<p>Acciones que permitan articular, coordinar e integrar la capacidad territorial, acorde con su responsabilidad, alcance y recursos para implementar el modelo de gestión y protocolos de atención integral a víctimas de siniestros, favoreciendo la respuesta ante la situación.</p> <p>Entonces, la articulación busca la colaboración en la presentación del servicio y en la toma de decisiones, aprovechando las fortalezas, capacidades y responsabilidades de cada instancia. Esto puede implicar compartir recursos y conocimientos para brindar una atención más completa y eficiente a la víctima, desde el lugar en la que ocurre el siniestro hasta su procesos de recuperación y adaptación a su cotidianidad.</p> <p>- Se sugiere algunas acciones como: Mesas técnicas de trabajo Canales de comunicación efectivas Preparación técnica (capacitación y formación continua)</p> <p>- Actores por considerar: Secretaría de Salud Secretaría de Tránsito y Transporte Instituciones de salud CRUE de Nariño SEM de Pasto Organismos para la atención de emergencias</p>



ALCALDÍA DE PASTO


**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

 <b>ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS</b>			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
			(Bomberos, Defensa Civil, Cruz Roja) Entidades que tengan a cargo vías de la ANI y / o INVIAS Aseguradoras (SOAT - ADRES) EPS
6.2.1	Atención Pre-hospitalaria y Hospitalaria a víctimas de siniestros viales	Fortalecer e implementar el protocolo de atención integral a víctimas de siniestros viales	A partir de la valoración del estado actual de la atención prehospitalaria, hospitalaria y servicios de rehabilitación que ofrecen las instancias de salud del municipio y departamento, definir un protocolo de atención integral a víctimas, de acuerdo con la capacidad y recursos de Pasto, articulado con los lineamientos expedido por la ANSV.  El objetivo del protocolo es mejorar la activación de la atención en el sitio del siniestro vial, respuesta ante la emergencia, traslado de la víctima hasta el centro de salud, servicio médico, tiempos de respuesta (hora dorada), acompañamiento y rehabilitación, favoreciendo las probabilidades de salvar la vida y recuperación de las víctimas de siniestros viales.
6.2.2	Atención Pre-hospitalaria y Hospitalaria a víctimas de siniestros viales	Continuar con los procesos de capacitación-formación a primer respondiente (protocolo PAS - PAP) para la ciudadanía y personal vinculado a las instituciones públicas.	Implementación de un programa de capacitación a primer respondiente, en el que se aborde el protocolo PAS (Proteger – Avisar – Socorrer) y PAP (Primeros Auxilios Psicológicos) según los planteamientos de las ANSV.  El desarrollo de esta acción debe involucrar a diferentes actores y grupos claves que puedan auxiliar de manera oportuna a las víctimas de un siniestro vial y activar la ruta de atención a la emergencia.  Por tanto, se sugiere un escenario de entrenamiento con: 1. Entidad territorial 2. Agentes de tránsito 3. Academia (Instituciones educativas) 4. Entidades de salud 5. Organismos para la atención de emergencias (Bomberos, Defensa Civil, Cruz Roja) 6. Policía Nacional 7. Ciudadanía (JAC, colectivos de ciclistas, motociclistas, gremios, empresas y/o asociaciones)
6.2.3	Atención Pre-hospitalaria y Hospitalaria a víctimas de siniestros viales	Fortalecer la divulgación del Número Único de Seguridad y Emergencias (NUSE-123)	Fortalecimiento de la divulgación del mecanismo de acceso, principalmente el Número Único de Seguridad y Emergencias. NUSE -123) para reportar la ocurrencia de un siniestro vial con víctimas y activar la ruta de atención de la emergencia de acuerdo con el protocolo de Pasto.



ALCALDÍA DE PASTO


**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

 <b>ATENCIÓN INTEGRAL A VICTIMAS</b>			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
			<p>El mecanismo de acceso debe garantizar un tiempo oportuno de recepción de la situación y activación de los servicios de atención.</p> <p>Para lo cual, se sugiere apoyarse en diferentes actores como: Oficina de Comunicación Social, Policía Nacional, Dirección para la Prevención y Atención de Emergencias</p>
6.2.4	Atención Pre-hospitalaria y Hospitalaria a víctimas de siniestros viales	Fortalecer la coordinación con el sistema de atención de emergencias médicas para la atención oportuna y adecuada a víctimas de siniestros viales	<p>Coordinación de los servicios de emergencias, a través del Centro Regulador de Urgencias y Emergencias (CRUE) del Nariño y el Sistema de Emergencias Médicas (SEM) de Pasto, con el fin de articular los distintos actores del Sistema de Seguridad Social en Salud para garantizar una respuesta oportuna y eficiente a las víctimas, bajo la premisa "llevar el paciente indicado, al hospital adecuado en el momento oportuno". (ANSV, 2022).</p> <p>Aspectos para tener en cuenta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Garantizar la gestión efectiva de la solicitud de acuerdo con la situación de salud de la víctima. Desde la recepción de la llamada, su priorización y coordinación de la respuesta oportuna a la emergencia, asignando personal para la atención en el sitio del evento, traslado seguro del paciente hasta el centro de salud (clínica u aspiración) adecuado según la complejidad del servicio médico requerido y recursos, por parte de los prestadores de este servicio de salud.</li> <li>-Capacidad para identificar emergencias que no requieran el desplazamiento del servicio de urgencias, es decir el traslado hasta un centro médico.</li> <li>-Contar con lineamientos técnicos para llevar a cabo la auditoría y seguimiento a la operación de los vehículos que prestan el servicio de traslado de pacientes (ambulancias, transporte especial de emergencias), como al equipamiento, vehículos, cuerpo operativo, dotación requerida por normativa para asistir la situación y garantizar el traslado seguro.</li> </ul>
6.3.1	Acompañamiento a víctimas y familiares de siniestros viales	Formular un programa de asistencia y orientación a víctimas y familiares	<p>El objetivo es desarrollar estrategias claras y efectivas de asistencia psicológica, jurídica y social a la víctima y familiares. Estas estrategias se podrían llevar a cabo tanto de forma presencial como a través de medios telefónicos o virtuales. El propósito principal de este apoyo es evaluar el impacto que el siniestro vial ha tenido en su dinámica personal y familiar, y proporcionar las orientaciones iniciales para su recuperación.</p> <p>Asistencia psicológica: valoración inicial que brinde un primer apoyo ante la emergencia, para su remisión al</p>



## ALCALDÍA DE PASTO


### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

 ATENCIÓN INTEGRAL A VICTIMAS			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
			<p>sistema de salud o a quien corresponda, según se defina en la ruta de atención, para acompañar a la víctima en su proceso de recuperación y adaptación.</p> <p>Asistencia jurídica: orientación legal para que conozcan sus derechos y brindarles información sobre los procedimientos disponibles ante el SOAT o ADRES en la garantía de sus derechos, de acuerdo con la cobertura de estos seguros.</p> <p>Asistencia social: realización de una evaluación inicial completa para identificar las implicaciones sociales, familiares y económicas del siniestro vial, con el fin de determinar las necesidades de atención requeridas y coordinar de manera adecuada la remisión de la víctima y familiares para su acompañamiento.</p> <p>Aspectos para contemplar en este proceso:</p> <p>Rehabilitación de las víctimas y personas en situación de discapacidad por el siniestro vial, articulando a su red de apoyo en su proceso de recuperación y adaptación.</p> <p>La conformación y participación en asociaciones a víctimas, en el que se garantice la colaboración efectiva en el diseño e implementación de políticas públicas en favor a su situación. Dinamizar y promocionar programas educativos y de formación para el trabajo de personas que han sufrido traumatismos o en situación de discapacidad a causa de un siniestro vial, como parte de la adaptación a su nuevo proyecto de vida.</p> <p>Para ello, se deben definir los mecanismos de acceso, coordinación y articulación entre las entidades que pudiesen brindar el servicio según sus competencias y responsabilidades.</p> <p>Algunos actores e instancias para considerar: Personería, Fiscalía (casos lesionados), Defensoría del Pueblo, Consultorio jurídico y psicológico de Universidades, Secretaría de Bienestar Social</p>
6.4.1	Sistema de información unificada entre todas las entidades de emergencias	Impulsar la creación de un sistema de información unificada (plataforma) entre todas las entidades de emergencias	El sistema es una propuesta como mecanismo para el análisis, seguimiento y valoración de la información que se genera por las entidades de emergencias, instituciones de salud, organismo de tránsito y entidad territorial sobre la atención brindada a la familia y víctimas de siniestros viales. Información que pueda influir en mejorar la implementación y los protocolos diseñados para la atención integral y rehabilitación de víctimas de siniestros viales.



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

 ATENCIÓN INTEGRAL A VICTIMAS			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
			<p>Con este fin, se disponen las siguientes orientaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>-Compilación de información que permita evaluar los aspectos relacionados con el acceso, calidad, pertinencia de la respuesta a la emergencia, los servicios brindados y acompañamiento a la víctima y familia, como insumos para gestionar y fortalecer la ruta de atención integral.</li><li>-Compilación de información de las circunstancias de los siniestros y factores relacionados (vía, vehículos, implicados), tipo de lesiones y discapacidades, como insumo para el análisis y gestión de información desde el área de atención integral a víctimas.</li></ul> <p>Esta información y datos para recolectar se puede apoyar en los informes de peritaje, IPAT, SIEDCO, RUNT, CRUE, RIPS, FURIPS, SIRAS, SPOA, INMLCF, SICLICO y demás insumos, diligenciados por autoridades, responsables y/o víctimas. Así, este mecanismo puede ser un insumo para el Observatorio de Seguridad Vial de Pasto.</p>

Fuente: Elaboración del consultor






ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**


Tabla 5-9. Gobernanza

 <b>GOBERNANZA</b>			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
7.1.1	Capacidad institucional en torno a la seguridad vial	Fortalecer el Comité Local de Seguridad Vial	<p>Se basa en el desarrollo de habilidades técnicas de los actores institucionales, mediante la ejecución de estrategias y acciones orientadas a vincular las diferentes dependencias de la entidad territorial para la gestión de la movilidad segura de Pasto.</p> <p>Por tanto, se propone aplicar las siguientes actividades:</p> <p>a) Implementación de instrumentos para medir la capacidad institucional y articulación para la gestión de la seguridad vial.</p> <p>b) Procesos de formación con los actores institucionales en las ocho (8) áreas de acción del PNSV (2022-2031); normatividad vigente de seguridad vial y movilidad; Movilidad Humana Sostenible (MHS), Visión Cero, factores de riesgo, enfoque de Sistemas Seguro, Territorial y Diferencial.</p>
7.1.2	Capacidad institucional en torno a la seguridad vial	Fortalecer la capacidad institucional de las Autoridades de Tránsito y de vigilancia y control	Elaboración de un estudio del ejercicio de autoridad, para el control y vigilancia por parte del cuerpo de Agentes de Tránsito de Pasto y DITRA, a partir de un análisis del crecimiento poblacional, parque automotor matriculado y parque automotor de otros organismos de tránsito que circulan en el municipio, cobertura conforme a la jurisdicción, recurso físico, humano y tecnológico del cuerpo de control, con el fin de formular estrategias de mejoramiento, acorde a los lineamientos dados en la Guía de Orientaciones para los cuerpos de control vial del Ministerio de Transporte.
7.1.3	Capacidad institucional en torno a la seguridad vial	Estructurar e implementar un plan de seguimiento al Plan Local de Seguridad Vial	<p>El seguimiento y monitoreo de la implementación de los programas y acciones de cada una de las áreas de acción del PLSV es esencial en el proceso, por tanto, se debe ejecutar estrategias que faciliten la retroalimentación y ajustes en lo planeado.</p> <p>La definición de la periodicidad del seguimiento dependerá de las sesiones dispuestas por el Comité Local de Seguridad Vial.</p> <p>Así mismo, se deberá llevar a cabo la difusión de los avances de la implementación a través de los canales o medios de comunicación. que el municipio considere efectivos para informar a la ciudadanía y actores claves para la seguridad vial.</p>
7.1.4	Capacidad institucional en	Realizar un Plan de difusión y divulgación del	Es conveniente que la entidad territorial diseñe un Plan de socialización y/o comunicación del PLSV,



ALCALDÍA DE PASTO


**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

 <b>GOBERNANZA</b>			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
	torno a la seguridad vial	Plan Local de Seguridad Vial	<p>posterior a la adopción de este, como propuesta que permita la difusión y divulgación de la política de seguridad vial territorial y así, facilitar la apropiación de este y compromiso de los involucrados.</p> <p>Para lo anterior, se debe identificar los canales y estratégicas de comunicación efectiva con la comunidad. Por ejemplo: talleres de socialización, campañas de comunicación y pedagógicas.</p>
7.1.5	Capacidad institucional en torno a la seguridad vial	Fortalecer la articulación de los instrumentos de planeación territorial y gestión de la seguridad vial	Articulación de la seguridad vial en los instrumentos de desarrollo territorial a través del PLSV para su proyección y transversalización en las dinámicas del territorio. Considerando incluir lineamientos y acciones necesarias en el Plan Maestro de Movilidad de Pasto, Plan de Desarrollo Local, Plan de Desarrollo Departamental de Nariño, Plan Ordenamiento Territorial, entre otros instrumentos.
7.1.6	Capacidad institucional en torno a la seguridad vial	Impulsar las modificaciones regulatorias de tránsito y transporte municipal requeridas para fomentar la seguridad vial	<p>La autoridad de tránsito municipal y demás instancias formularán las regulaciones de tránsito y transporte requeridas para promover la seguridad vial.</p> <p>Entre las actividades que debe contemplar esta acción es:</p> <p>a) Normas regulatorias sobre el tránsito de motociclistas y documentos de soporte. b) Normas regulatorias sobre la circulación segura de peatones y ciclistas. c) Regulaciones relacionadas con la velocidad máxima en los corredores viales de Pasto.</p>
7.1.7	Capacidad institucional en torno a la seguridad vial	Promover una estrategia de financiación para apoyar la implementación del Plan Local de Seguridad Vial	<p>Dentro de la formulación del presupuesto para la implementación de los programas y acciones previstas en el PLSV, se debe diseñar una estrategia de financiamiento de este.</p> <p>Aspectos por considerar para esta acción:</p> <p>a) Definir la necesidad, la capacidad y flujo de los recursos (humano, logísticos, equipamiento, vehículos y financieros) con los que cuenta la entidad territorial para llevar a cabo las acciones propuestas en las áreas del PLSV b) De acuerdo con la Ley 1503 de 2011, establecer con qué recursos financieros y humanos se puede contar para la ejecución del PLSV. c) Considerar incluir en la estrategia del municipio, gestión con entidades a escala nacional relacionados: educación, salud,</p>



ALCALDÍA DE PASTO


PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

 <b>GOBERNANZA</b>			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
			<p>transporte, planeación, infraestructura, cultura, policía y organismos no gubernamentales</p> <p>d) Asimismo, estudiar las prioridades inmediatas de asignación de recursos, la estrategia será mucho más eficaz si se integran mecanismos que garanticen el mantenimiento de un nivel adecuado de financiación.</p> <p>e) La estrategia debe dar seguimiento a los indicadores para medir la demanda pública de seguridad vial y la respuesta territorial.</p> <p>f) Considerar establecer un compromiso político y financiero a largo plazo, que pueda fortalecer a su vez la sostenibilidad del PLSV.</p> <p>g) Adelantar procesos de cooperación técnica y/o financiera con entidades internacionales.</p>
7.2.1	Coordinación institucional en torno a la seguridad vial	Brindar asistencia técnica al sector privado, académico y otros no estatales en la gestión de la seguridad vial	<p>Con el ánimo de hacer más efectiva la gestión de la seguridad vial, la instancia encargada por el Comité Local de Seguridad Vial, de promover, orientar y ejecutar la contribución de actores estratégicos no estatales, deberá consolidar con ellos, acciones conjuntas y estrategias de articulación.</p> <p>Por tanto, tener en cuenta aspectos fundamentales como:</p> <p>a)Asistencia técnica, con el propósito de llevar a cabo transferencia de conocimientos y cooperación técnica y otras acciones de seguridad vial en lógicas de economías de escala, entre ellas: Capacitación sobre el enfoque de Sistema Seguro Territorial, Visión Cero, enfoque diferencial, factores de riesgo y principio de corresponsabilidad, entre otros.</p> <p>b) Promover la participación del sector privado de la Región, donde a partir de la responsabilidad social se incorporen programas de reducción de la siniestralidad (PESV).</p> <p>c) Articulación de todos los sectores y entes territoriales para obtener una cooperación más efectiva e integral de acuerdo con las acciones planeadas para desarrollar en conjunto.</p> <p>d) Diversificación de los escenarios, estrategias y actores para la articulación.</p> <p>e) De acuerdo con la Ley 1503 de 2011, establecer estrategias de articulación y alianzas de trabajo.</p> <p>Algunos actores claves a considerar en esta acción:</p> <p>- Sector privado</p>



## ALCALDÍA DE PASTO


### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

 GOBERNANZA			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
			<ul style="list-style-type: none"><li>- Transporte</li><li>- Academia</li><li>- Organismos de socorro</li><li>- Gremios</li><li>- Aseguradoras</li><li>- Sector productivo y empresas</li><li>- Concesionarios</li><li>- Cámara de comercio</li><li>- Concesiones viales</li><li>- Organismos de apoyo al tránsito</li><li>- Otros</li><li>- Administradoras de riesgos laborales</li><li>- Comerciantes (bares, restaurantes, discotecas)</li></ul>
7.2.2	Coordinación institucional en torno a la seguridad vial	Fortalecer las relaciones con entidades de diferentes niveles de gobierno	<p>Comprende las estrategias de articulación e interlocución entre entidades de diferentes niveles de gobierno, que faciliten herramientas y acompañamiento técnico por parte de estas, para la ejecución efectiva de la seguridad vial con enfoque de Sistema Seguro en Pasto. Esta coordinación de esquemas asociativos entre entidades públicas, permite avanzar en un marco más amplio, y traza el objetivo de cohesionar esfuerzos y garantizar un mayor impacto para alcanzar la reducción de siniestros viales.</p> <p>Para esto, se debe contemplar entidades que se alineen con el propósito del Plan Nacional de Seguridad Vial como:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Gobernación de Nariño</li><li>- Subsecretaría de Tránsito y Transporte de Nariño</li><li>- Región Administrativa y de Planificación del Pacífico</li><li>- Ministerio de Transporte</li><li>- Superintendencia de Puertos y Transporte</li><li>- Superintendencia de Tránsito y Transporte</li><li>- ANI</li><li>- INVIAS</li><li>- DITRA</li><li>- ANSV</li></ul>
7.2.3	Coordinación institucional en torno a la seguridad vial	Fortalecer la participación ciudadana para su incidencia en la gestión de la seguridad vial	<p>Busca el fortalecimiento de la ciudadanía desde la corresponsabilidad y contribuir al buen relacionamiento de la entidad territorial con los ciudadanos, generando nuevas alianzas y modalidades de trabajo cooperativo para la gestión de la movilidad segura en Pasto.</p> <p>En consecuencia, se indica actividades a considerar para el desarrollo de la acción:</p> <p>a) Capacitación del Grupo de Movilización Ciudadana, en ejes temáticas fundamentales</p>



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

 GOBERNANZA			
ID	Programa	Nombre de la Acción	Descripción de la Acción
			<p>cómo: enfoque de Sistema Seguro Territorial, Visión Cero, enfoque diferencial, factores de riesgo, principio de corresponsabilidad, entre otros; reconociendo que son promotores de la seguridad vial.</p> <p>b) Mesa de trabajo con el Grupo de Movilización Ciudadana, actores viales y/o programas ciudadanos de Pasto, como la Mesa de Movilidad Sostenible, para abordar la situación actual de la seguridad vial, dificultades y posibles alternativas de solución, como base para la toma de decisiones en el municipio.</p> <p>c) Asistencia técnica de la entidad territorial para que, desde el enfoque de la co-creación ciudadana, se diseñe e implemente espacios y metodologías que permitan que la ciudadanía sea el protagonista del desarrollo de acciones y/o estrategias innovadoras para la gestión de la movilidad segura y la promoción de la corresponsabilidad en la vía.</p> <p>d) Apuestas por definir herramientas que propicien la interlocución de carácter conversacional, permitiendo entablar diálogos con diferentes grupos sociales y actores viales, sobre temas complejos de la movilidad, a través de mecanismos que sean atractivos y comprensibles para todos los ciudadanos.</p>


Fuente: Elaboración del consultor



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

Tabla 5-10. Gestión del conocimiento

 <b>GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO</b>			
<b>ID</b>	<b>Programa</b>	<b>Nombre de la Acción</b>	<b>Descripción de la Acción</b>
8.1.1	Fortalecer la institucionalidad del territorio para la gestión del conocimiento en seguridad vial.	Fortalecer el observatorio de seguridad vial y gestionar su integración con la Red de Observatorios Territoriales (ROT)	La entidad territorial deberá instalar el observatorio de seguridad vial, de acuerdo con los requerimientos y recomendaciones de la ANSV. Al igual, podrá utilizar las plataformas de integración regional y la capacidad institucional pública, privada y académica. En el mes de mayo del año 2023 conjuntamente con la ANSV empieza a operar el Observatorio Local de Seguridad Vial siendo una herramienta fundamental de apoyo al Municipio.

Fuente: Elaboración del consultor



## ALCALDÍA DE PASTO

### **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**




#### 5.2.3 Coordinación entre áreas de acción del PNSV y las acciones del PLSV

La relación entre las áreas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022-2031 y las acciones marco desarrolladas para el Plan Local de Seguridad Vial (PLSV) de Pasto se establece para coordinar esfuerzos y garantizar condiciones seguras para la vida de los usuarios y la movilidad, en concordancia de las políticas de la seguridad vial y de la planificación.

El orden de las áreas de acción, como velocidades seguras, vehículos seguros, infraestructura vial segura, comportamiento seguro, cumplimiento de normas, atención integral a víctimas, gobernanza y gestión del conocimiento, no indica ninguna preferencia particular entre ellas. Siguiendo el enfoque del "Sistema Seguro", todas estas áreas de acción son igualmente importantes para lograr la seguridad vial. Sin embargo, es crucial no descuidar ninguna de ellas, ya que esto comprometería la creación de un sistema integral sólido para la seguridad vial.

A continuación, se presenta una matriz que muestra la conexión entre las áreas y acciones macro, las cuales, coordinadas entre los diferentes responsables, pueden garantizar su implementación con el objetivo de mejorar la seguridad vial de los usuarios, los vehículos y las vías. Esto fomenta un trabajo conjunto efectivo entre los responsables a nivel local/departamental, además del marco normativo establecido, y su competencia en relación con el nivel nacional, para proporcionar soluciones que promuevan la seguridad vial y logren resultados efectivos en la reducción de los siniestros viales.

Además, se identifica por "colores" el grado de coordinación entre los responsables encargados de la ejecución, implementación y seguimiento de acuerdo con las acciones macro desarrolladas en el PLSV de la siguiente manera:











	<b>Bajo:</b> Indica un nivel de coordinación limitado entre los responsables.
	<b>Medio:</b> Muestra un nivel moderado de coordinación entre los responsables.
	<b>Muy alto:</b> Indica un nivel elevado de coordinación entre los responsables.



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

Tabla 5-11. Marco de Acción – Correlación Áreas de Acción para la Seguridad Vial - PLSV










COORDINACIÓN ENTRE ÁREAS DE ACCIÓN								
ÁREA DE ACCIÓN	 <u>Gobernanza</u>	 <u>Gestión del conocimiento</u>	 Velocidades seguras	 Vehículos seguros	 Infraestructura segura	 Comportamiento seguro	 Cumplimiento de las normas	 Atención integral a víctimas
 <u>Gobernanza</u>								
		<p>Recopilar y analizar datos locales sobre seguridad vial. Realizar investigaciones y estudios específicos sobre problemáticas locales de tránsito y siniestros viales. Compartir buenas prácticas y lecciones aprendidas.</p>	<p>Establecer límites de velocidad seguros y adecuados para las vías a cargo de la ET1.</p>	<p>Promover la inspección técnica vehicular.</p>	<p>Implementar medidas de control y fiscalización de la velocidad en puntos críticos. Mejorar el diseño y la señalización de las vías locales para garantizar la seguridad vial. Implementar medidas de protección para peatones y ciclistas. Realizar auditorías de seguridad vial en la infraestructura vial.</p>	<p>Promover campañas educativas y de concientización sobre el respeto de las normas de tránsito y la conducción responsable. Sensibilizar a la comunidad sobre los riesgos de la velocidad excesiva. Realizar campañas de concientización sobre el uso de dispositivos de seguridad en los vehículos.</p>	<p>Reforzar la aplicación de sanciones y multas por infracciones de tránsito a nivel local. Establecer requisitos y normativas locales sobre el estado y mantenimiento de los vehículos.</p>	<p>Establecer y fortalecer programas de apoyo y atención a víctimas de siniestros de tránsito. Brindar servicios de atención médica, psicológica y legal a las víctimas y sus familias. Coordinar con las entidades competentes para asegurar la atención y rehabilitación integral de las víctimas.</p>
 <u>Gestión del conocimiento</u>								
	<p>Compartir y difundir información y buenas prácticas en seguridad vial.</p> <p>Establecer canales de comunicación y colaboración entre las entidades y actores locales</p>		<p>Recopilar y analizar datos de velocidad en las vías, para identificar tramos o puntos críticos.</p> <p>Realizar estudios de velocidad y análisis de riesgos en las vías.</p>	<p>Promover programas de inspección técnica vehicular</p> <p>Recopilar información sobre el estado de los vehículos en la</p>	<p>Analizar y evaluar la seguridad de la infraestructura vial local y proponer mejoras.</p> <p>Colaborar con las autoridades locales en la planificación y ejecución de proyectos de mejora de la infraestructura vial.</p>	<p>Realizar campañas de concientización sobre el mantenimiento y revisión periódica de los vehículos.</p> <p>Recopilar datos sobre comportamientos de riesgo en la conducción.</p> <p>Realizar campañas de educación y</p>	<p>Recopilar datos sobre el cumplimiento de las normas de tránsito.</p> <p>Realizar campañas de control y fiscalización del cumplimiento de las normas de tránsito en la jurisdicción local</p>	<p>Recopilar datos sobre siniestros viales y víctimas en la jurisdicción local.</p> <p>Colaborar con las entidades locales para brindar atención médica, psicológica y legal a las víctimas de siniestros viales.</p>





ALCALDÍA DE PASTO



**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

COORDINACIÓN ENTRE ÁREAS DE ACCIÓN								
ÁREA DE ACCIÓN	 <b>Gobernanza</b>	 <b>Gestión del conocimiento</b>	 <b>Velocidades seguras</b>	 <b>Vehículos seguros</b>	 <b>Infraestructura segura</b>	 <b>Comportamiento seguro</b>	 <b>Cumplimiento de las normas</b>	 <b>Atención integral a víctimas</b>
	<p>para el intercambio de conocimiento.</p> <p>Participar en redes y plataformas de conocimiento en seguridad vial.</p>		<p>Proponer medidas y acciones para establecer límites de velocidad</p> <p>seguros en función de las condiciones locales.</p>	<p>jurisdicción local y generar informes al respecto.</p>	<p>Generar informes sobre las deficiencias de infraestructura y riesgos identificados en las vías.</p>	<p>concientización sobre el respeto de las normas de tránsito y la conducción responsable.</p>		
 <b>Velocidades seguras</b>	<p>Aplicación de políticas y regulaciones de velocidades seguras, coordinación interinstitucional.</p>	<p>Establecer las metas de seguridad vial en materia de velocidades seguras, recopilación de datos, estudios de impacto y revisión periódica.</p>		<p>Apoyar la identificación, desarrollo y difusión de nuevas tecnologías y sistemas de seguridad para vehículos.</p>	<p>Diseño, construcción y mantenimiento de vías seguras, auditorías de seguridad vial, creación de zonas de velocidad controlada.</p> <p>Diseño y señalización de la infraestructura de acuerdo con las normas de tránsito para garantizar su cumplimiento.</p>	<p>Educación y concientización para la creación de programas de campañas de sensibilización, capacitación de conductores y difusión de información sobre los riesgos asociados con el exceso de velocidad.</p> <p>Control y vigilancia del cumplimiento de las normas de tránsito, capacidad del cuerpo operativo.</p>	<p>Establecimiento y cumplimiento de límites de velocidad seguros.</p> <p>Cumplimiento de normas de seguridad vehicular y control de emisiones.</p>	<p>Establecer zonas de velocidad reducida en áreas de mayor vulnerabilidad y riesgo.</p>



ALCALDÍA DE PASTO










**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

COORDINACIÓN ENTRE ÁREAS DE ACCIÓN								
ÁREA DE ACCIÓN	 <b>Gobernanza</b>	 <b>Gestión del conocimiento</b>	 <b>Velocidades seguras</b>	 <b>Vehículos seguros</b>	 <b>Infraestructura segura</b>	 <b>Comportamiento seguro</b>	 <b>Cumplimiento de las normas</b>	 <b>Atención integral a víctimas</b>
 <b>Vehículos seguros</b>	Registro y normatividad para admisión de vehículos, designar autoridades responsables de vigilancia.	Apoyar la identificación, desarrollo y difusión de nuevas tecnologías y sistemas de seguridad para vehículos.	Establecer régimen de inspección técnico-mecánica control y vigilancia seguridad activa y pasiva.		Diseño, construcción y mantenimiento de vías seguras, auditorías de seguridad vial.	Sensibilización de los usuarios y formación sobre seguridad vehicular.	Registro y normatividad para admisión de vehículos, designar autoridades responsables de vigilancia.	Fomentar la adquisición y uso de vehículos que cumplan con los estándares de seguridad establecidos.  Brindar información y asesoramiento sobre los requisitos de seguridad vehicular a los propietarios de vehículos.
 <b>Infraestructura vial segura</b>	Coordinación de acciones para desarrollar e implementar políticas y normativas que promuevan la seguridad en la infraestructura vial.	Generación y difusión de conocimientos técnicos sobre el diseño y construcción de infraestructura segura.	Adecuación de las velocidades permitidas en la infraestructura vial para garantizar la seguridad de los usuarios.	Diseño, construcción y mantenimiento de vías seguras.		Adaptación de la infraestructura vial para promover comportamientos seguros y prevenir siniestros viales.	Diseño y señalización de la infraestructura de acuerdo con las normas de tránsito para garantizar el cumplimiento de estas.	Implementar medidas de seguridad vial en zonas de alta concentración de siniestros viales  Promover la participación ciudadana en la identificación de puntos críticos y propuestas de mejora de la infraestructura.



ALCALDÍA DE PASTO











**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

COORDINACIÓN ENTRE ÁREAS DE ACCIÓN								
ÁREA DE ACCIÓN	 <b>Gobernanza</b>	 <b>Gestión del conocimiento</b>	 <b>Velocidades seguras</b>	 <b>Vehículos seguros</b>	 <b>Infraestructura segura</b>	 <b>Comportamiento seguro</b>	 <b>Cumplimiento de las normas</b>	 <b>Atención integral a víctimas</b>
 <b>Comportamiento seguro</b>	<p>Coordinación y cooperación entre las autoridades responsables de la seguridad vial y los organismos encargados de promover comportamientos seguros en el tránsito, estableciendo políticas y regulaciones efectivas</p>	<p>Generación y difusión de información sobre buenas prácticas y estrategias para promover comportamientos seguros en el tránsito, así como la evaluación de la eficacia de las medidas implementadas</p>	<p>Promoción de la adopción de velocidades seguras por parte de los conductores, a través de campañas de sensibilización y educación que destaquen los riesgos asociados con el exceso de velocidad</p>	<p>Fomento de comportamientos seguros relacionados con el mantenimiento y la conducción adecuada de los vehículos, como el uso de sistemas de seguridad y el respeto de las normas de tránsito</p>	<p>Adaptación de la infraestructura vial para promover comportamientos seguros, como la implementación de señalización clara y visible, diseño de vías seguras y accesibles, y la instalación de dispositivos de control de velocidad</p>		<p>Promoción de conductas responsables y respeto a las normas de tránsito, mediante campañas de concienciación, controles de cumplimiento y sanciones adecuadas</p>	<p>Realizar campañas de educación vial enfocadas en promover comportamientos seguros en la conducción</p> <p>Fomentar la adopción de conductas seguras entre los usuarios viales</p>



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

COORDINACIÓN ENTRE ÁREAS DE ACCIÓN								
ÁREA DE ACCIÓN	 <b>Gobernanza</b>	 <b>Gestión del conocimiento</b>	 <b>Velocidades seguras</b>	 <b>Vehículos seguros</b>	 <b>Infraestructura segura</b>	 <b>Comportamiento seguro</b>	 <b>Cumplimiento de las normas</b>	 <b>Atención integral a víctimas</b>
 <b>Cumplimiento de las normas</b>	Coordinación de acciones y políticas para promover el cumplimiento de normas de seguridad vial	Generación y difusión de información sobre normas y comportamientos seguros en la movilidad	Establecimiento y cumplimiento de límites de velocidad seguros y campañas de concienciación	Cumplimiento de normas de seguridad vehicular y control de emisiones	Diseño y mantenimiento de vías que fomenten el cumplimiento de normas y garanticen la seguridad vial	Promoción de conductas responsables y respeto a las normas de tránsito		Fortalecer la capacidad de control y fiscalización del cumplimiento de las normas de tránsito a nivel local
 <b>Atención integral a víctimas</b>	Coordinación de acciones para mejorar la atención a víctimas y fortalecer los sistemas de respuesta y rehabilitación	Generación de información sobre las necesidades de las víctimas y difusión de buenas prácticas en atención y prevención de siniestros	Implementación de medidas para reducir las lesiones y fatalidades en siniestros viales y mejorar la atención a las víctimas	Promoción de vehículos equipados con sistemas de seguridad que reduzcan las lesiones a los ocupantes y actores viales involucrados	Diseño de infraestructura vial que minimice los riesgos de siniestros y garantice una atención adecuada en caso de siniestros	Promoción de conductas responsables que reduzcan los siniestros viales y protejan a los usuarios vulnerables, evitando así la generación de víctimas	Coordinación de acciones para mejorar la atención a víctimas y fortalecer los sistemas de respuesta y rehabilitación	

Fuente: Elaboración propia



## ALCALDÍA DE PASTO

### **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

En particular, se destaca que las áreas de gobernanza y gestión del conocimiento tienen un carácter transversal y actúan como elementos integradores de las demás áreas definidas en la estructura del PLSV. La gobernanza garantiza una adecuada coordinación y toma de decisiones, mientras que la gestión del conocimiento facilita el intercambio de información y buenas prácticas entre las áreas, fomentando la generación de soluciones integrales y efectivas para impactar en la seguridad vial.

Es importante tener en cuenta que la clasificación por colores es una forma visual de representar el nivel de correlación, y su aplicación puede variar según el contexto y las especificidades de cada programa/acción del PLSV. Se recomienda evaluar constantemente la coordinación entre instituciones a cargo y ajustar las estrategias en función de los resultados y las necesidades identificadas durante la implementación del plan.

#### 5.2.4 Adopción y Plan de seguimiento del PLSV

El proceso de adopción del Plan Local de Seguridad Vial de Pasto hace referencia al proceso de formalizar el compromiso y decisión de contar con una Política de Seguridad Vial, que dé respuesta a la situación de siniestralidad del municipio y la apuesta por garantizar una movilidad segura en el territorio, la construcción de una cultura vial y proteger la vida en la vía.

El proceso de adopción del PLSV podrá hacerse a través de varias vías dependiendo del interés de la entidad territorial, en este caso mediante un decreto reglamentario.

La decisión de cuál es la mejor herramienta para adoptar el PLSV dependerá principalmente de cada Entidad Territorial (ET), en la que deberán confluir los intereses de la administración con las relaciones interinstitucionales que se estén dando en el momento y que se hayan venido desarrollando en la administración vigente al momento de iniciar el proceso de adopción del PLSV.

Una vez el plan haya sido adoptado se inicia su implementación, es necesario realizar seguimiento y evaluación a los programas y acciones que se van a implementar a lo largo de la vigencia del Plan Local de Seguridad Vial; el Comité Local de Seguridad Vial (CLSV), debe precisar el proceso y modelo de seguimiento y monitoreo de los programas y acciones planteadas en el plan, para ello, se debe coordinar entre las dependencias y actores que conforman esta instancia, estableciendo las estrategias para obtener información que ayude a determinar los avances, la relación entre las actividades y recursos de los programas, así mismo, las metas que se han propuesto lograr.



## ALCALDÍA DE PASTO

### **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

La guía metodológica para la elaboración del PLSV establece que *“Un indicador es una expresión cuantitativa observable y verificable que permite describir características, comportamientos o fenómenos de la realidad. Esto se logra a través de la medición de una variable o una relación entre variables”* y sirven para medir la gestión e impacto de la implementación.

El seguimiento debe facilitar que se realice la valoración de las acciones previstas para el desarrollo del PLSV para cada una de las áreas de acción, y permitir identificar qué propuestas deben ser reformuladas y/o modificadas de acuerdo con las metas propuestas y al enfoque de sistema seguro, desde las particularidades del territorio. De manera que, el CLSV puede partir de los indicadores establecidos para cada acción de las ocho (8) áreas del plan (Anexo 3 y 4) como parámetros de evaluación y seguimiento y/o incluir indicadores que consideren necesarios para tener una visión del grado de ejecución y desarrollo que se ha tenido.

Por tanto, el monitoreo y evaluación del Plan Local de Seguridad Vial, fase posterior a la implementación, se realizará mediante la revisión de sus programas/acciones y resultados; lo anterior, permitirá determinar la efectividad del abordaje colectivo mediante el monitoreo del impacto de las acciones planteadas. Este último, se podrá medir a mediano y largo plazo, ya que finalmente se traduce en la disminución de la siniestralidad en el municipio.

Para la materialización de esta fase, es necesario retomar algunos aspectos que plantea la ANSV (2022):

**Seguimiento:** es el proceso sistemático de recolección y análisis de datos de las acciones realizadas, estableciendo el nivel de cumplimiento y avance en relación con la implementación del PLSV. Para ello, se debe realizar la comprobación permanente de metas alcanzadas en una periodicidad determinada.

seguimiento a nivel estratégico: verificar los impactos estratégicos a nivel del enfoque de Sistema Seguro.

seguimiento a nivel operativo: cumplimiento de metas y productos esperados.

- El seguimiento y evaluación del Plan Local de Seguridad Vial se lleva a cabo posterior a su implementación.
- Definir los responsables y obligaciones para el seguimiento y evaluación del PLSV, entre los miembros del Comité Local de Seguridad Vial. Como referente, en el anexo 3 y 4 se indican los responsables de cada acción.
- Establecer la periodicidad y tiempos de seguimiento. Se sugiere que se realice de manera anual para el nivel estratégico y trimestral para lo operativo.



## ALCALDÍA DE PASTO

### **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

- Definir una estructura que permita analizar los avances de la implementación tanto en el proceso como en los resultados.
- La herramienta debe permitir realizar una comparación rápida entre las áreas de acción, de tal manera que el análisis de los resultados identifique las áreas con menos avances, a fin de realizar un apoyo o ajuste dirigido.
- Definir fuentes de consulta de los avances y medios de entrega para su revisión, como informes ejecutivos, presentaciones, encuentros, documentos administrativos, insumos de herramientas tecnológicas, entre otros.

**Evaluación:** es el proceso de valoración y apreciación objetiva sobre el cumplimiento de las acciones, los resultados de ejecución, la eficiencia, la efectividad de la implementación, a través de indicadores a fin de identificar aciertos, logros y dificultades en el proceso mismo, con el fin de tomar decisiones acerca de la seguridad vial en el municipio. La evaluación se realiza durante la fase de implementación, en el caso de la evaluación de impacto esta se debe realizar varios años posterior a la culminación de la ejecución de los programas. (DNP, 2004).

- La evaluación se pregunta si el Plan Local de Seguridad Vial está “funcionando para disminuir los índices de siniestralidad vial”, a la luz de los resultados ya obtenidos y planificados.
- Definir el instrumento de gestión, que permita de manera objetiva evaluar la pertinencia, rendimiento y el éxito de los programas y acciones concluidas y que están en curso.
- Definir el instrumento de recolección de consulta de información confiable y datos validados, que permitan la rigurosidad del análisis de dicha información.
- Se deben asignar y definir los tiempos y periodos de evaluación.
- Un buen proceso de evaluación debe ser imparcial, útil, participativo (incluir la experiencia de los actores claves) y retroalimentar. La evaluación debe contribuir y retroalimentar el proceso de toma de decisiones y aprendizaje para la institucionalidad.
- Algunos tipos de evaluación que se pueden considerar:

Evaluación de seguimiento: se lleva a cabo durante la ejecución y paralelo al seguimiento, evaluando la operatividad del Plan y valoración de acciones puntuales, ya llevadas a cabo, y así, realizar ajustes de ser necesario para un desarrollo efectivo, en el marco de las metas propuestas a corto y mediano plazo. Se sugiere evaluar de manera trimestral, anual y/o por fases.



## ALCALDÍA DE PASTO

### **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

**Evaluación Ex-post:** se realiza posterior a la ejecución con el propósito de valorar el logro de las metas, el impacto de programas y acciones adelantadas, la eficacia y eficiencia en la seguridad vial; midiendo la calidad en el cumplimiento, los actores y grupos beneficiarios, la gestión del recurso y si se alcanzó lo proyectado. Identificando los aciertos y oportunidades de mejora que pueden enriquecer los procesos de planeación y formulación de políticas en el tema.

*Figura 5-20 Áreas, programas y acciones del PLSV*



*Fuente: Elaboración propia.*

Finalmente, la fase de evaluación debe contribuir en conocer la capacidad institucional para identificar, llevar a cabo y hacer seguimiento de sus programas y proyectos en materia de seguridad vial.

#### *5.2.4.1 Indicadores de gestión y/o producto*

Los indicadores de gestión y/o producto del PLSV sirven para medir los insumos y las actividades. La formulación y estructura de los indicadores siguió las instrucciones y recomendaciones de la Guía Metodológica para la Elaboración de los PLSV 2022 del Ministerio de Transporte a través de la ANSV.

Los indicadores de gestión y/o productos definidos para el seguimiento de la implementación del PLSV se presentan en la Tabla 5-12 y se encuentran en mayor detalle en los anexos 3 y 4.





ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

Tabla 5-12. Descripción de los indicadores de gestión y/o producto

ID	NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	FORMULA	PERIODICIDAD DEL INDICADOR	META PREVISTA
1.1.1	Plan de Gestión de la Velocidad implementado y actualizado	Número	Plan de Gestión de la Velocidad implementado y actualizado	Bianual	(2025) Plan de Gestión de la Velocidad implementado (2027) Plan de Gestión de la Velocidad actualizado (2029) Plan de Gestión de la Velocidad actualizado (2031) Plan de Gestión de la Velocidad actualizado
1.1.2	Estrategias pedagógicas enfocadas a velocidades seguras desarrolladas con conductores	Cantidad de estrategias pedagógicas con conductores realizadas	Total de estrategias pedagógicas con conductores = estrategia 1 + estrategia 2 + estrategia 3 + .... + estrategia n	Semestral	Hasta (2031) 48 estrategias aproximadamente 1 estrategia cada 2 meses
1.1.3	Puestos de control realizados sobre la conducción de automotores con excesos de velocidad.	Cantidad de puestos de control sobre las velocidades realizadas	Total de puestos de control realizados = puesto de control 1 + puesto de control 2 + puesto de control 3 + .... + puesto de control n	Semestral	(2031) 140 puestos de control
1.2.1	Entidades de servicio público de transporte de pasajeros visitadas y verificadas en la implementación de programas de gestión de la velocidad de acuerdo con la metodología vigente // Entidades acompañadas en la implementación o fortalecimiento de programas de gestión de la velocidad	Porcentaje de entidades de transporte de pasajeros con visita de verificación realizada // Porcentaje de entidades acompañadas en la implementación o fortalecimiento de programas de gestión de la velocidad	Porcentaje de entidades de transporte de pasajeros con visita de verificación = (Cantidad de entidades de transporte de pasajeros visitadas y verificadas / Cantidad de entidades de transporte de pasajeros) * 100 // Porcentaje de entidades acompañadas = (Cantidad de	Anual	(2025) 100% de entidades de transporte de pasajeros con visita de verificación // (2027) 50% de las entidades con obligación de PESV, acompañadas técnicamente en programas de gestión de la velocidad // (2031) 100% de las entidades con obligación de PESV, acompañadas técnicamente en programas de gestión de la velocidad



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

ID	NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	FORMULA	PERIODICIDAD DEL INDICADOR	META PREVISTA
			entidades acompañadas en programas de gestión de la velocidad / Cantidad de entidades con obligación de implementar PESV) *100		
1.3.1	Cantidad de estudios de definición de límites de velocidad realizados	Cantidad de estudios de definición de límites de velocidad	Total de estudios realizados = estudio 1 + estudio 2 + ... + estudio n	Cuatrienal	(2024) 1 estudio (2031) 2 estudios
1.3.2	Ruta para la implementación de intervenciones en la infraestructura vial definida	Cantidad de rutas para la definición de intervenciones en la infraestructura vial	Cantidad de rutas definidas	Anual	(2024) 1 ruta definida
2.1.1	Informe de diagnóstico realizado del nivel de cumplimiento de la obligación de revisión técnico-mecánica	Cantidad de informes de diagnóstico	Cantidad de informes de diagnóstico realizados	Anual	(2031) 8 informes de diagnósticos realizados
2.1.2	Campañas informativas enfocadas a la promoción de la revisión técnico-mecánica desarrolladas con conductores	Cantidad de campañas informativas realizadas con conductores	Total de campañas informativas con conductores = campaña 1 + campaña 2 + campaña 3 + .... + campaña n	Anual	(2031) 16 campañas
2.1.3	Puestos de control realizados en el municipio a la revisión técnico-mecánica.	Cantidad de puestos de control sobre la revisión técnico-mecánica realizados	Total de puestos de control realizados = puesto de control 1 + puesto de control 2 + puesto de control 3 + .... + puesto de control n	Semestral	(2031) 140 puestos de control



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

ID	NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	FORMULA	PERIODICIDAD DEL INDICADOR	META PREVISTA
2.2.1	Actividades informativas desarrolladas con motociclistas sobre la revisión preoperacional y el mantenimiento preventivo del vehículo	Cantidad de campañas informativas realizadas con motociclistas	Total de campañas informativas con motociclistas = campaña 1 + campaña 2 + campaña 3 + ... + campaña n	Semestral	(2031) 16 campañas
2.3.1	Jornadas de difusión sobre equipamiento en seguridad vial ejecutadas	Cantidad de jornadas de difusión	Total de jornadas de difusión = jornada de difusión 1 + jornada de difusión 2 + ... + jornada de difusión n	Anual	(2028) 60 jornadas de difusión
2.4.1	Informe de diagnóstico del parque automotor realizado	Cantidad de informes de diagnóstico	Total de informes de diagnóstico realizados = informe 1 + informe 2 + ... + informe n	Cuatrienal	(2025) 1 informe de diagnóstico (2027) 1 informes de diagnóstico (2029) 1 informes de diagnóstico (2031) 1 informes de diagnóstico
2.4.2	Número de puestos de control realizados sobre las condiciones de operatividad del transporte público.	Cantidad de puestos de control sobre las condiciones de operatividad del transporte público	Total de puestos de control = puesto de control 1 + puesto de control 2 + ... + puesto de control n	Semestral	(2031) 96 puestos de control
2.4.3	Entidades de servicio público de transporte de pasajeros visitadas y verificadas en la implementación de programas de inspección, mantenimiento preventivo y periódico de los vehículos // Entidades acompañadas en la implementación o fortalecimiento	Porcentaje de entidades de transporte de pasajeros con visita de verificación realizada // Porcentaje de entidades acompañadas en la implementación o fortalecimiento de programas de inspección,	Porcentaje de entidades de transporte de pasajeros con visita de verificación = (Cantidad de entidades de transporte de pasajeros visitadas y verificadas / Cantidad de entidades de transporte de pasajeros) * 100	Anual	(2025) 100% de entidades de transporte de pasajeros con visita de verificación // (2027) 50% de las entidades con obligación de PESV, acompañadas técnicamente en programas de inspección, mantenimiento preventivo y periódico (2031) 100% de las entidades con obligación de PESV, acompañadas técnicamente en programas de inspección, mantenimiento preventivo y periódico



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

ID	NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	FORMULA	PERIODICIDAD DEL INDICADOR	META PREVISTA
	de programas de inspección, mantenimiento preventivo y periódico de los vehículos	mantenimiento o preventivo y periódico de los vehículos	// Porcentaje de entidades acompañadas = (Cantidad de entidades acompañadas en programas de inspección y mantenimiento preventivo / Cantidad de entidades con obligación de implementar PESV) * 100		
3.1.1	Actividades para la recopilación de información de actores viales vulnerables	Cantidad de actividades de recopilación de información	Total de actividades realizadas = Actividad 1 + ... + Actividad n	Anual	(2031) 8 actividades
3.2.1	Sitios críticos intervenidos para el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial	Cantidad de sitios intervenidos	Total de sitios intervenidos = Sitio 1 + ... + Sitio n	Semestral	(2025) 15 puntos críticos atendidos // (2028) 20 puntos críticos atendidos // (2031) 30 puntos críticos atendidos
3.2.2	Obstáculos localizados y reubicados sobre los espacios públicos peatonales	Porcentaje de obstáculos reubicados	Porcentaje de obstáculos reubicados = (Obstáculo 1 + ... + Obstáculo n / Total obstáculos localizados) * 100	Semestral	(2026) 50% de obstáculos reubicados
3.2.3	Espacios de ascenso/descenso o localizados e intervenidos para el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial	Porcentaje de espacios de ascenso/descenso intervenidos	Porcentaje de espacios de ascenso/descenso intervenidos = (Espacio 1 + ... + Espacio n / Total espacios localizados) * 100	Anual	(2028) 50% de espacios intervenidos
3.2.4	auditorías realizadas en proyectos de infraestructura existentes y futuros	Porcentaje de proyectos auditados	Porcentaje de proyectos auditados = (Proyecto auditado 1 + ... + Proyecto auditado n /	Anual	(2025) 20% de proyectos auditados (2028) 70% de proyectos auditados (2031) 100% de proyectos auditados



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

ID	NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	FORMULA	PERIODICIDAD DEL INDICADOR	META PREVISTA
			Total de proyectos existentes y futuros encontrados) * 100		
3.2.5	Sitios intervenidos para el mejoramiento de las condiciones de transitabilidad para personas con movilidad reducida	Cantidad de sitios intervenidos para personas con movilidad reducida	Total de sitios intervenidos = Sitio 1 + ... + Sitio n	Semestral	(2026) 20 sitios intervenidos // (2028) 40 sitios intervenidos // (2031) 70 sitios intervenidos
3.3.1	Criterios base fortalecidos para la planeación de infraestructura segura	Cantidad de criterios fortalecidos	Total de criterios fortalecidos = criterio 1 + ... + criterio n	Anual	(2026) 6 criterios fortalecidos
3.3.2	Semaforización inspeccionada e inventariada / Señalización inspeccionada e inventariada	Porcentaje de semáforos inspeccionados e inventariados / Porcentaje de señalizaciones inspeccionadas e inventariadas	Porcentaje de semáforos inspeccionados e inventariados = % semáforos inspeccionados e inventariados / Porcentaje de señalizaciones inspeccionadas e inventariadas = % señalizaciones inspeccionadas e inventariadas	Anual	(2031) 100% de semáforos inspeccionados e inventariados // (2031) 100% de señalizaciones inspeccionadas e inventariadas
3.3.3	Fortalecimiento del plan de mantenimiento vial integral de la infraestructura existente	Cantidad de planes de mantenimiento vial fortalecidos	Total de planes fortalecidos = plan 1 + ... + plan n	Anual	(2026) 1 plan fortalecido (2028) 1 plan fortalecido
3.3.4	Sitios intervenidos para el mejoramiento de la circulación vial a velocidades seguras	Cantidad de sitios intervenidos	Total de sitios intervenidos = Sitio 1 + ... + Sitio n	Anual	(2026) 15 sitios intervenidos // (2028) 30 sitios intervenidos // (2031) 50 sitios intervenidos
3.3.5	Zonas escolares localizadas e intervenidas para la implementación	Porcentaje de zonas escolares intervenidas	Porcentaje de zonas escolares intervenidas = (Zona 1 + ... +	Anual	(2031) 100% de zonas escolares intervenidas



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

ID	NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	FORMULA	PERIODICIDAD DEL INDICADOR	META PREVISTA
	y/o mejoramiento de un entorno de circulación vial seguro		Zona n / Total zonas escolares localizadas) * 100		
3.3.6	Espacios de infraestructura vial intervenidos con proyectos enfocados al urbanismo táctico	Cantidad de espacios intervenidos	Total de espacios intervenidos = Espacio 1 + ... + Espacio n	Anual	(2026) 3 espacios intervenidos // (2028) 10 espacios intervenidos
3.3.7	Kilómetros de ciclorruta implementados	Cantidad de kilómetros de ciclorruta	Total de kilómetros de ciclorruta = Sumatoria de kilómetros de ciclorruta implementados	Anual	Mediante acuerdo Municipal <b>No.025 del año 2021</b> se implementó en el municipio de Pasto la Política Pública de la Bicicleta. En el capítulo I, Art.7. GERENCIA, OPERACIÓN Y MONITORIO. La Administración Municipal en procura de la consolidación de la Institucionalidad corresponde realizar un seguimiento a las acciones de:  (2026) 2 kilómetros de ciclorruta implementados // (2028) 4 kilómetros de ciclorruta implementados  (2031) 4 kilómetros de ciclorruta implementados
4.1.1	Lineamiento para el diseño, implementación de campañas en seguridad vial desarrollado	Cantidad de lineamientos desarrollados	Sumatoria de lineamientos desarrollados = lineamiento 1 + lineamiento 2 + ... + lineamiento n	Anual	(2025) 1 lineamiento desarrollado actualizado
4.1.2	Jornadas de difusión sobre experiencias exitosas en materia de pedagogía comportamental en seguridad vial	Cantidad de jornadas de difusión	Cantidad de jornadas de difusión	Anual	(2031) El 100% de las jornadas de difusión de experiencias exitosas es realizado



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

ID	NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	FORMULA	PERIODICIDAD DEL INDICADOR	META PREVISTA
4.2.1	Instituciones educativas que han formulado e implementado el Plan de Movilidad Escolar.	Porcentaje de Instituciones Educativas que implementaron el Plan de Movilidad Escolar.	Porcentaje de I.E. que implementaron el PME = $(\text{Cantidad de I.E. que implementaron el PME}) / (\text{Total de I.E.}) * 100$	Anual	(2031) 100% de las instituciones educativas cuenta con la verificación de la creación y el estado de implementación del Plan de Movilidad Escolar
4.2.2	Capacitaciones para la promoción de la seguridad vial a docentes y padres de familia	Cantidad de capacitaciones a docentes y padres de familia	Cantidad de capacitaciones a docentes y padres de familia = $\text{capacitación 1} + \text{capacitación 2} + \dots + \text{capacitación}$	Semestral	(2031) 16 capacitaciones en seguridad vial para docentes y padres de familia.
4.2.3	Estudiantes de 10° y 11° capacitados para desarrollar procesos de servicio social	Porcentaje de estudiantes de 10° y 11° capacitados para desarrollar procesos de servicio social	Porcentaje de estudiantes de 10° y 11° capacitados para desarrollar procesos de servicio social = $(\text{Cantidad de estudiantes de 10° y 11° capacitados para desarrollar procesos de servicio social}) / (\text{Cantidad de estudiantes de 10° y 11°}) * 100$	Trimestral	(2031) 100% de los estudiantes de 10° y 11° son capacitados para desarrollar procesos de servicio social, en la medida que la Institución Educativa permita desarrollar el proceso; se calcula que el Municipio de Pasto el 40% de las Instituciones Educativas podrían acoger este proceso.
4.2.4	Instituciones educativas de educación superior que han formulado e implementado programas de bienestar en materia de seguridad vial	Porcentaje de instituciones de educación superior que han formulado e implementado programas de bienestar en materia de seguridad vial	Porcentaje de instituciones de educación superior que han formulado e implementado programas de bienestar en materia de seguridad vial = $(\text{Cantidad de}$	Semestral	(2031) 100% de las instituciones de educación superior cuenta con la verificación de la creación y el estado de programas de seguridad vial.



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

ID	NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	FORMULA	PERIODICIDAD DEL INDICADOR	META PREVISTA
			instituciones de educación superior con programas de bienestar en seguridad vial implementados )/(Total de Instituciones Educativas)*100		
4.2.5	Estudiantes de educación superior capacitados en seguridad vial	Porcentaje de estudiantes de educación superior capacitados en seguridad vial	Porcentaje de estudiantes de educación superior capacitados en seguridad vial=(Cantidad de estudiantes de educación superior capacitados en seguridad vial)/(Cantidad total de estudiantes de educación superior) * 100	Semestral	(2028) El 40% de los estudiantes de educación superior son capacitados en seguridad vial.
4.3.1	Estrategias a motociclistas en comportamientos viales seguros	Número de estrategias	Total, de estrategias = estrategias 1 + estrategias 2 + estrategias 3 + .... + estrategias n	Trimestral	(2031) 32 estrategias
4.3.2	Estrategias a peatones en comportamientos viales seguros	Número de estrategias	Total, de estrategias = estrategias 1 + estrategias 2 + estrategias 3 + .... + estrategias n	Trimestral	(2031) 32 campañas
4.3.3	Estrategias a ciclistas en comportamientos viales seguros	Número de estrategias	Total, de estrategias = estrategias 1 + estrategias 2 + estrategias 3 +	Trimestral	(2031) 10 campañas





ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

ID	NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	FORMULA	PERIODICIDAD DEL INDICADOR	META PREVISTA
			.... + estrategias n		
4.3.4	Estrategias a conductores en comportamientos viales seguros	Número de estrategias	Total, de estrategias = estrategias 1 + estrategias 2 + estrategias 3 + .... + estrategias n	Trimestral	(2031) 48 campañas
4.4.1	Escuelas de conducción asistidas	Número de estrategias	Porcentaje de escuelas de conducción que han sido asistidas	Semestral	(2031) 100% de las escuelas de conducción son asistidas
4.5.1	Empresas públicas y privadas que han formulado e implementado acciones estratégicas que fomenten comportamientos seguros		Empresas públicas y privadas que han formulado e implementado acciones estratégicas que fomenten comportamientos seguros	Semestral	(2031) 100% de las empresas cuenta con la verificación de la creación e implementación de acciones estratégicas en seguridad vial en escenarios del trabajo
5.1.1	Capacitaciones implementadas para la formación y actualización del conocimiento en normas de tránsito.	Número de capacitaciones	Total de capacitaciones = capacitación 1 + capacitación 2 + capacitación 3 + .... + capacitación n	Semestral	(2031) 16 capacitaciones para la actualización de conocimiento de protocolos y procedimientos.
5.1.2	Capacitaciones para actualizar el conocimiento de protocolos y procedimientos.	Número de capacitaciones	Total de capacitaciones = capacitación 1 + capacitación 2 + capacitación 3 + .... + capacitación n	Semestral	(2031) 16 capacitaciones para la actualización de conocimiento de protocolos y procedimientos.
5.1.3	Operativos ejecutados para el control y vigilancia del tránsito y transporte.	Número de operativos	Total de operativos = operativo 1 + operativo 2 + operativo 3 + .... + operativo n	Semestral	(2031) 768 operativos de control y vigilancia (como mínimo uno entre semana y uno los fines de semana)



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

ID	NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	FORMULA	PERIODICIDAD DEL INDICADOR	META PREVISTA
5.1.4	Producto digital de análisis de la información contravencional.	Cantidad de reportes	Total de reportes = reporte 1 + reporte 2 + reporte 3 + ... + operativo n	Mensual	(2031) 96 reportes de análisis de la información contravencional.
5.1.5	Operativos ejecutados para el control y vigilancia del tránsito y transporte en puntos y tramos críticos	Número de estrategias de gestión para atender tramos y puntos críticos.	Total de estrategias de gestión = estrategias de gestión 1 + estrategias de gestión 2 + estrategias de gestión 3 + ..... + estrategias de gestión n	Semestral	(2031) 140 operativos de vigilancia y control en tramos y puntos críticos
5.1.6	Planes de prevención y control desarrollados para la regulación de los comportamientos riesgosos en la vía.	Número de planes de prevención y control.	Total de planes de prevención y control = planes de prevención y control 1 + planes de prevención y control 2 + planes de prevención y control 3 + ..... + planes de prevención y control n	Semestral	(2031) 8 Planes de prevención y control desarrollados para la regulación de los comportamientos riesgosos en la vía.
5.1.7	Atención a tramos y puntos críticos de alta siniestralidad con la implementación de dispositivos tecnológicos. (cámaras y radares)	Porcentaje de cobertura tecnológica aplicada en los sitios de alta siniestralidad por comportamientos inseguros en la vía.	Porcentaje de cobertura = (medida parcial de tramos o puntos críticos con cobertura / medida total de tramos o puntos críticos)*100	Anual	(2024) 100% de los tramos y puntos críticos deben estar contralados y vigilados por dispositivos tecnológicos (cámaras y radares)
5.1.8	Personal adjunto al organismo de tránsito.	Número de personal adjunto para el fortalecimiento o del organismo de tránsito	Total de personal = Persona 1 + Persona 2 + Persona 3 ... + Persona n	Semestral	(2031) 100 personas adjuntas al organismo de tránsito para vigilar y controlar el tránsito y transporte



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

ID	NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	FORMULA	PERIODICIDAD DEL INDICADOR	META PREVISTA
5.2.1	Acta de gestión y comunicación entre los organismos de tránsito y los organismos de apoyo.	Número de actas	Total de actas = acta 1 + acta 2 + acta 3 + .... + acta n	Semestral	(2031) 16 actas en donde se evidencie el acercamiento a los diferentes organismo de tránsito a nivel departamental y municipal.
6.1.1	Diagnósticos realizados y modelo de gestión de atención integral a víctimas implementado	Cantidad de informes de diagnóstico  Cantidad de modelos de gestión	Cantidad de diagnósticos realizados = diagnóstico 1 + diagnóstico 2 + ... + diagnóstico n  Modelo de gestión para la atención integral a víctimas = Modelo de gestión 1 + Modelo de gestión 2 + ... + Modelo de gestión n	Anual	(2024) 1 diagnóstico (2028) 1 diagnósticos actualizado (2031) 1 diagnósticos actualizado  (2024) 1 modelo de gestión (2028) 1 modelo de gestión ajustado (2031) 1 modelo de gestión ajustado
6.1.2	Estrategias de articulación implementadas	Cantidad de estrategias de articulación	Estrategias de articulación implementadas = estrategia 1 + estrategia 2 + ... + estrategia n	Semestral	(2026) 2 acciones que permitan articular, coordinar e integrar la capacidad territorial, acorde con su responsabilidad, alcance y recursos
6.2.1	Protocolo de atención integral a víctimas implementado  Divulgación del protocolo de atención integral a víctimas realizadas	Número de protocolos implementados  Número de divulgaciones realizadas	Protocolos implementados = Protocolo 1 + protocolo 2 + ... + protocolo n  Divulgación del protocolo de atención integral a víctimas = divulgación 1 + divulgación 2 + ... + divulgación n	Semestral	(2024 - 2025) 1 protocolo de atención integral a víctimas por siniestros  (2026-2027) 8 procesos de difusión y divulgación
6.2.2	Procesos de capacitación realizadas para primer respondiente	Número de procesos de capacitación	Procesos de capacitaciones realizadas = capacitación 1 + capacitación	Anual	(2031) 40 procesos de capacitación de primer respondiente (comunidad e institucionalidad)



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

ID	NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	FORMULA	PERIODICIDAD DEL INDICADOR	META PREVISTA
			$2 + \dots + \text{capacitación } n$		
6.2.3	Divulgación del Número Único de Seguridad y Emergencias (NUSE-123)	Número de divulgaciones realizadas	Número Único de Seguridad y Emergencias (NUSE-123) en funcionamiento = Cantidad de divulgaciones del NUSE	Anual	(2026) Número Único de Seguridad y Emergencias (NUSE-123) divulgado
6.2.4	SEM y CRUE coordinado	Número de coordinaciones realizadas	coordinaciones realizadas = coordinación SEM1 + coordinación CRUE1+ coordinación SEM2 + coordinación CRUE2+ ...+ coordinación n	Anual	(2024) coordinación entre el SEM y el CRUE
6.3.1	Programa de orientación jurídica para familiares y víctimas estructurados	Número	Programas de orientación jurídica para familiares y víctimas estructurados = programa 1 + programa 2 + ... + programa n	Anual	(2028) 1 Programa de orientación jurídica para familiares y víctimas
6.4.1	Sistemas de información implementados	Número	Sistemas de información implementados = sistema de información 1 + sistema de información 2 + ... + sistema de información n	Semestral	(2024) 1 sistema de información unificada entre todas las entidades de emergencias
7.1.1	Áreas fortalecidas de las entidades gubernamentales integrantes del CLSV / Campañas o actividades formativas	Cantidad de áreas fortalecidas / número de actividades formativas realizadas	Total áreas fortalecidas = Área 1 + ... + Área n / Total actividades formativas= Actividad 1 + ... + Actividad n	Anual	(2026) cinco (5) actividades realizadas (2028) cinco (5) actividades realizadas (2031) ocho (8) actividades realizadas



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

ID	NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	FORMULA	PERIODICIDAD DEL INDICADOR	META PREVISTA
	realizadas al CLSV				
7.1.2	Estudios realizados complementarios al presente Plan	Número de estudios realizados	Total estudios realizados = Estudio 1 + ... + Estudio n	Anual	(2028) un (1) estudio realizado
7.2.1	Plan de seguimiento estructurado e implementado	Número de planes de seguimiento estructurados e implementados	Total Planes de seguimiento estructurados e implementados = PS 1 + ... + PS n	Anual	(2025) Plan de seguimiento estructurado
7.2.2	Plan de difusión y divulgación estructurado	Número de planes de difusión y divulgación ejecutados	Total Planes de difusión y divulgación ejecutados = Pdifusión y divulgación 1 + Pdifusión y divulgación n	Anual	(2025) Plan de difusión estructurado
7.3.1	Instrumentos articulados	Número de articulaciones realizadas	Total articulaciones realizadas = Articulación 1 + ... + Articulación n	Anual	(2028) Tres (3) articulaciones realizadas
7.3.2	Modificaciones regulatorias realizadas	Cantidad de modificaciones realizadas	Total modificaciones realizadas = Mod. 1 + Mod. 2 + Mod. n /	Anual	A demanda
7.3.3	Estrategias de financiación realizadas	Número de estrategias de financiación realizadas	Total recursos fortalecidos = Estrategia 1 + ... + Estrategia n	Anual	(2025) Una (1) estrategia de financiación realizada (2028) Dos (2) estrategias de financiación realizadas
7.2.1	Asistencias técnicas desarrolladas	Número de asistencias técnicas desarrolladas	Total asistencia técnica = Asistencia técnica 1 + ... + Asistencia técnica n	Anual	(2026) quince (3) asistencias técnicas desarrolladas (2028) treinta (3) asistencias técnicas desarrolladas (2031) cuarenta y cinco (3) asistencias técnicas desarrolladas



ALCALDÍA DE PASTO

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

ID	NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	FORMULA	PERIODICIDAD DEL INDICADOR	META PREVISTA
7.2.2	Relaciones fortalecidas	Número de relaciones fortalecidas	Total relaciones fortalecidas = Relación 1 + ... + Relación n	Anual	(2025) cinco (3) relaciones fortalecidas
7.2.3	Acciones enmarcadas en la participación ciudadana para su fortalecimiento	Número de acciones de participación ciudadana fortalecidas	Total acciones fortalecidas = Acción 1 + ... + Acción n	Semestral	(2026) seis (6) acciones de participación fortalecidas (2028) seis (6) acciones de participación fortalecidas (2031) seis (6) acciones de participación fortalecidas
8.1.1	Observatorio de seguridad vial modernizada e integrado con la Red de Observatorios territoriales	Observatorio de seguridad vial modernizado	Observatorio de seguridad vial modernizado	Anual	Observatorio de seguridad vial fortalecido

Fuente: Elaboración propia.

**5.2.4.2 Indicadores de resultado final**

Los indicadores de resultado final en el Plan Local de Seguridad Vial (PLSV) se están orientados para evaluar el éxito de la implementación de las acciones propuestas y verificar el logro de los objetivos establecidos. Estos indicadores de resultado están alineados con los indicadores presentados en el PNSV.

A continuación, se muestran los indicadores de resultado para el PLSV de Pasto, junto con la unidad de medida, la línea base en el año 2021, la meta para el año 2031 y la variación porcentual esperada:

Tabla 5-13 Indicadores de resultado para el PLSV de Pasto

Indicador	Unidad de medida	Línea Base 2021	Meta 2031	Variación (%)
Tasa de mortalidad en siniestros viales (x cada 100.000 mil hab.)	Tasa	12,7	6,34	-50%
Fallecidos en siniestros viales	Personas	50	25	-50%
Motociclistas fallecidos en siniestros	Personas	28	14	-50%
Peatones fallecidos en siniestros viales	Personas	16	8	-50%



## ALCALDÍA DE PASTO

### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

Ciclistas fallecidos en siniestros viales	Personas	3	2	-67%
Lesionados graves en siniestros viales (por cada 100.000 hab.)	Tasa	Sin información previa	-	-50%

*Fuente: Elaboración propia a partir de información del Boletín estadístico de fallecidos y lesionados en Pasto, 2021.*

Estos indicadores de resultado final permiten medir el impacto del PLSV en la reducción de la mortalidad y los lesionados graves en siniestros viales. La meta establecida para el año 2031 es lograr una disminución del 50% en comparación con la línea base del año 2021.

### 5.3 Costos y Fuentes de financiación del PLSV

#### 5.3.1 Costos de implementación

La estimación de costos de las acciones del PLSV se realizó a nivel de perfil de proyecto y es necesario tener en cuenta que estos costos pueden verse afectados por variables macroeconómicas durante la vigencia del PLSV hasta 2031.

A continuación, se detallan los costos del PLSV desglosados por área de acción. Se observa que las áreas de acción de Comportamiento Seguro e Infraestructura Segura son aquellas que requieren de una mayor inversión. En los anexos 3 y 4 se presentan los rangos de costos por cada acción propuesta.

Es importante tener en cuenta esta información al momento de planificar y ejecutar las acciones del PLSV, ya que los costos asociados pueden variar y requerir un ajuste acorde a las condiciones económicas y contextuales vigentes a lo largo del tiempo de la implementación.

*Tabla 5-14. Costos de proyección para implementación del PLSV por área de acción hasta el año 2031*

ÁREA DE ACCIÓN	COSTO
Infraestructura segura	\$ 4.325.000.000
Gobernanza	\$ 4.000.000.000
Comportamiento seguro	\$ 2.950.000.000



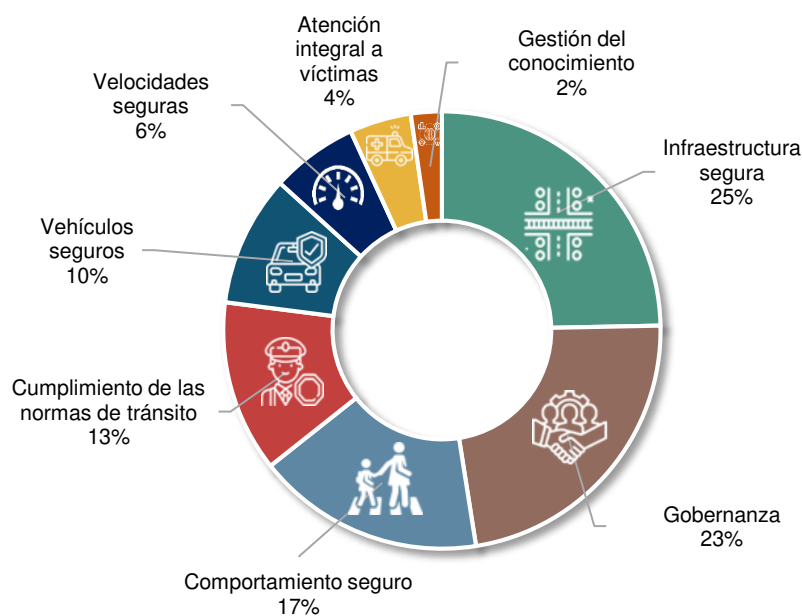
## ALCALDÍA DE PASTO

### PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

Cumplimiento de las normas de tránsito	\$	2.225.000.000
Vehículos seguros	\$	1.700.000.000
Velocidades seguras	\$	1.125.000.000
Atención integral a víctimas	\$	800.000.000
Gestión del conocimiento	\$	400.000.000
<b>TOTAL</b>	<b>\$</b>	<b>17.525.000.000</b>

Fuente: Elaboración propia

Figura 5-21. Proporción de costos del PLSV por área de acción



Fuente: Elaboración propia

#### 5.3.2 Fuentes de financiación

La financiación para el Plan Local de Seguridad Vial se tendrá que establecer en el presupuesto de inversión del municipio de Pasto entre los años 2024 y 2031

Para los PLSV una de las fuentes naturales más altas para inversión es el recaudo de multas y sanciones de tránsito, así como lo dispone el Artículo 160 de la Ley 769





## ALCALDÍA DE PASTO

### **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

de 2002. Sin embargo, existen diferentes fuentes de financiación que pueden aportar en términos de recursos para la implementación del PLSV.

La Ley 1503 de 2011 por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones en su capítulo V establece lo siguiente: “*Lineamientos para la acción estatal en seguridad vial*” dispone lo siguiente:

**Artículo 22.** *Énfasis en Planes de Desarrollo. Todos los Planes de Desarrollo incluirán capítulos específicos sobre medidas en pro de la seguridad vial en la respectiva entidad territorial con el correspondiente presupuesto.*

Así pues, este artículo compromete a las administraciones a incluir acciones o estrategias asociadas a seguridad vial con su presupuesto con el fin de reducir o mitigar las afectaciones derivadas de los siniestros viales.

Por otra parte, como fuentes adicionales de financiación la Ley 1503 de 2011 dentro de su artículo 24 describe las siguientes:

- Aportes del sector privado (esto acompañado del artículo 20 de la Ley 1503 en la cual se brindan estímulos señalados en la presente Ley).
- Aportes de entidades internacionales en materia de seguridad vial.
- Recaudo de multas y sanciones de tránsito. (Ley 769 de 2002).
- Recursos provenientes del SOAT.
- Recursos de peajes a través de la Resolución 3931 del 2000 modificada por la Resolución 7145 de 2001 y la Resolución 1124 de 2009).

Además del recaudo de multas y sanciones de tránsito, establecido en el Artículo 160 de la Ley 769 de 2002, la Ley 1503 de 2011 también contempla otras fuentes de financiación para los Planes Locales de Seguridad Vial (PLSV) en Colombia, en su artículo 24. Estas fuentes incluyen:

- **Recursos propios de la entidad territorial:** Las entidades territoriales pueden destinar recursos propios para implementar acciones de seguridad vial, e incluso pueden buscar la articulación con otras entidades para fortalecer y financiar sus capacidades.
- **Sistema General de Regalías (SGR):** El SGR, basado en los recursos generados por la explotación de recursos naturales, puede asignar recursos a proyectos relacionados con la seguridad vial, como la construcción de infraestructuras o la implementación de medidas de seguridad.



## ALCALDÍA DE PASTO

### ***PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023***

- **Fondos de cooperación internacional:** Los fondos de cooperación internacional especializados en desarrollo y seguridad vial pueden proporcionar financiamiento para proyectos y acciones en este ámbito. Pueden considerarse fuentes como la CAF, Bloomberg, GIZ, WRI, entre otros.
- **Asociaciones público-privadas (APP):** Las alianzas estratégicas entre el sector público y el sector privado pueden generar financiamiento para la construcción, mantenimiento y gestión de infraestructuras viales, así como para la implementación de medidas de seguridad vial.
- **Recursos del Gobierno Nacional:** El Gobierno puede destinar fondos para programas y proyectos de seguridad vial a través de convenios interinstitucionales con la ANSV, se pueden obtener fondos para financiar acciones y proyectos que contribuyan a mejorar la seguridad en las vías del país. Estos recursos pueden provenir de entidades como el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y otras instituciones relacionadas.
- **Mecanismos de obras por impuestos:** A través de los mecanismos de obras por impuestos, las empresas privadas pueden financiar proyectos de seguridad vial a cambio de beneficios fiscales.
- **Recursos provenientes de organismos multilaterales:** Organismos multilaterales como el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Organización de las Naciones Unidas (ONU), Banco de Desarrollo de América Latina – CAF y la Agencia de Cooperación Internacional pueden otorgar préstamos o donaciones para proyectos de desarrollo, incluyendo aquellos relacionados con la seguridad vial.
- **Subvenciones:** Algunos organismos multilaterales, como la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID), la Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA), Bloomberg Philanthropies para la Seguridad Vial Mundial (BIGRS), entre otros, proporcionan subvenciones para apoyar iniciativas de seguridad vial.
- **Fondos de investigación y/o Instituciones de educación superior:** A través de las instituciones que pueden acceder a fondos de investigación nacionales e internacionales. Estos fondos pueden provenir de entidades como el Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación (Colciencias), agencias internacionales de investigación y/o las universidades que brindan apoyo en áreas como análisis de datos, evaluación de políticas,



## ALCALDÍA DE PASTO

### **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

diseño de infraestructuras seguras, educación vial y comportamiento en el tránsito, la cuales colaboran con entidades gubernamentales y organizaciones, ofrecen programas educativos, transfieren conocimiento y tecnología.

- Universidad de Nariño
- Universidad Mariana
- Institución universitaria CESMAG
- Universidad Cooperativa de Colombia
- Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA)

De igual forma, la entidad territorial podrá disponer de recursos propios enfocados a la implementación de acciones de seguridad vial, incluyendo a la articulación con otras entidades territoriales para buscar el fortalecimiento y financiamiento de la capacidad municipal.

La Entidad Territorial deberá implementar en los diferentes Planes de Desarrollo las acciones para adoptar y ejecutar el presente Plan Local de Seguridad Vial; de manera transversal se harán acciones por parte de las Entidades que manejan Infraestructura como es la Secretaria de Infraestructura, Secretaria de Planeación, UAE – AVANTE SETP (Sistema Estratégico de Transporte Publico), Secretaria de Gestión Ambiental.

De acuerdo al presupuesto proyectado entre los años 2024 a 2031 se tiene estimada una inversión aproximada de 17.525.000.000 divididos en diferentes frentes lo que proporcionalmente para cada año sería una inversión mínima de \$ 2.191.000000 lo que en las proyecciones presupuestales de la administración municipal se supera de manera ostensible este valor en cada una de las dependencias involucradas.

En el caso de la secretaria de Infraestructura la Inversión promedio por año entre el 2020 y el 2023 para Infraestructura Segura e Incluyente supera los \$ 800.000.000 por año y para el año 2024 se tiene proyectado en su presupuesta una inversión similar.

En el caso de la Secretaria de Tránsito y Transporte por Inversiones en temas de Seguridad Vial, Señalización, Demarcación, Semaforización, Comportamiento Seguro, Operativos para cumplimiento a normas de tránsito; históricamente se han invertido en promedio por año alrededor de \$ 1.620.000.000. Para la vigencia 2024



## ALCALDÍA DE PASTO

### **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

se tiene proyectado en estos temas un valor de \$ 1.100.000. En el componente de Semaforización se tiene presupuestado adicionalmente para el 2024 \$ 3.285.000.000; es decir en el año 2024 en estos temas se tienen presupuestados \$ 4.300.668.599.

Con lo anterior se estima que en el desarrollo del presente Plan Local de Seguridad Vial PLSV se garantizan los recursos en el cumplimiento de objetivos misionales de la secretaria de Tránsito y Transporte de Pasto.

Recursos Invertidos y proyectados en Seguridad Vial por parte de la secretaria de Tránsito y Transporte de Pasto			
2021	2022	2023	Proyectado 2024
1.174.560.659	2.375.209.866	1.830.300.000	4.300.668.599

Fuente: Oficina Financiera STTM – Oct 2023

## **5.4 Conclusiones y recomendaciones**

### **5.4.1 Conclusiones**

El documento técnico de soporte del PLSV de Pasto ha sido actualizado cumpliendo el enfoque territorial definido en los términos de referencia del estudio y siguiendo la Guía Metodológica de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022. A continuación, se presentan las conclusiones de acuerdo con las áreas de actuación:

- **Velocidades Seguras**

La gestión de las velocidades seguras en el municipio de Pasto tiene varios desafíos, en primer lugar, en cuanto a condiciones de infraestructura vial que favorecen el desarrollo de altas velocidades, y en segundo lugar, la baja efectividad de la educación y del nivel de compromiso de corresponsabilidad de los actores viales. Para que se materialice el objetivo de disminuir las fatalidades y lesiones graves asociadas al exceso de velocidad en el territorio, es importante la implementación de un Plan de Gestión de la Velocidad, de acuerdo con los lineamientos de la ANSV y el Ministerio de Transporte. Este instrumento va a permitir definir la hoja de ruta de la gestión de las velocidades de forma articulada, desde la legislación, el acondicionamiento de los elementos del sistema vial y la formación de



## ALCALDÍA DE PASTO

### ***PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023***

conductores informados, conscientes y corresponsables con la seguridad vial.

- **Vehículos Seguros**

Para mejorar el estado del parque automotor del municipio es importante abordar como aspecto fundamental el fortalecimiento de la vinculación de las empresas y del control riguroso de las condiciones de operatividad de los vehículos que circulan por el espacio vial, donde las empresas de servicio público de pasajeros y de transporte de carga son actores clave. Adicionalmente, de acuerdo con los programas y acciones propuestas, la disminución de la evasión de la revisión técnico-mecánica y el mejoramiento del estado del parque automotor particular debe trabajarse de forma complementaria, sumando los procesos sancionatorios frecuentes y variables en temporalidad, con estrategias constantes de sensibilización y apropiación de conocimiento en la ciudadanía en general sobre los automotores, su vida útil, equipamiento, sistemas de seguridad y el kit que deben portar sus propietarios.

- **Infraestructura Segura**

A partir de la información de puntos, tramos y áreas críticas de siniestralidad es importante se priorice la intervención en cuanto a la disposición o mejoramiento de elementos que permitan mejorar las condiciones de seguridad desde la reducción de velocidad, instalación de estructuras de protección, iluminación, entre otros aspectos.

Uno de los aspectos más importantes es la articulación del PLSV con los instrumentos de planeación territorial como el POT, a través de esta articulación se busca la coordinación de las estrategias de seguridad vial con las de ordenamiento territorial, de igual forma se pretende que se establezcan criterios de definición de perfiles viales en los cuales se tenga en cuenta la seguridad de los actores viales vulnerables.

La infraestructura vial debe propender por la protección de la fauna y por la promoción de elementos que disminuyan los factores de riesgo para los actores viales que se desplacen por vías del municipio.



## ALCALDÍA DE PASTO

### **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

- **Comportamiento Seguro**

Si bien es cierto se viene adelantando un trabajo mancomunado entre la Secretaría de Educación y las instituciones educativas, por medio de la implementación de los Planes de Movilidad Escolar y la participación de los padres de familia; debe dársele continuidad, teniendo en cuenta que el tema comportamental se debe fortalecer constantemente, en miras a generar actores responsables y corresponsables en pro de la seguridad vial de su territorio.

Así mismo, en las empresas se deben generar apuestas en torno a la seguridad vial, más allá de la obligatoriedad de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial a quienes les aplica; teniendo en cuenta que las instituciones son parte vital del desarrollo de la ciudad y por lo tanto, deben desde su responsabilidad con la sociedad aportar desde su responsabilidad con los programas de seguridad y salud en el trabajo.

- **Cumplimiento de Normas de Tránsito**

El déficit de agentes de tránsito para ejercer un control efectivo y la falta de conciencia sobre la importancia de las normas de seguridad vial. Para mejorar la situación, es fundamental fortalecer la capacitación y el control por parte de los agentes de tránsito, así como implementar medidas pedagógicas en las escuelas para educar a la comunidad sobre las normas de tránsito. Además, se deben proporcionar recursos y herramientas tecnológicas adecuadas para facilitar la labor de control y vigilancia. Solo a través de un enfoque integral que aborde estos aspectos, se podrá promover un mayor cumplimiento de las normas de tránsito en el municipio de Pasto, contribuyendo así a la seguridad vial y al bienestar de sus habitantes.

- **Atención Integral a Víctimas**

Pasto ha logrado consolidar una coordinación eficiente y un sistema adecuado de atención médica para las víctimas de siniestros viales, utilizando los recursos establecidos por el sistema de salud de la ciudad. Sin embargo, es necesario fortalecer algunos aspectos como la regulación del servicio de ambulancias y traslado seguro de pacientes, garantizar el



## ALCALDÍA DE PASTO

### ***PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023***

conocimiento de los protocolos y mecanismos de activación de la ruta de atención, facilitar el acceso al asesoramiento psicológico, social y jurídico de acuerdo con las necesidades de las víctimas y familiares.

Para lograr esto, el municipio debe evaluar la distribución y diseñar recursos dedicados a brindar una atención integral a las víctimas, desde la atención en el lugar de los hechos hasta brindar herramientas para adaptarse adecuadamente a sus nuevas condiciones de vida tras las secuelas de un siniestro vial. Esto implica considerar factores como la población, la capacidad operativa, la logística, el talento humano y la cobertura tanto en la zona rural como en los distintos sectores de la zona urbana. Además, se requiere una planificación y coordinación constantes para ajustar los protocolos y servicios necesarios y poder brindar una respuesta efectiva y oportuna ante la situación.

- **Gobernanza**

En el marco de la implementación de las acciones propuestas dentro de la vigencia del PLSV, se debe mejorar la capacidad institucional a nivel municipal fortaleciendo el equipo técnico de la Secretaría de Tránsito y Transporte con el objetivo de cumplir las apuestas de la política de seguridad vial.

La implementación del PLSV debe partir de la articulación del municipio con el sector público y privado en todas sus instancias, esto con el fin de coordinar y buscar posibles fuentes de financiación para la seguridad vial, lo anterior puede incluirse dentro de la estrategia de financiación la cual se encuentra en la base de acciones del PLSV.

Por otra parte, es importante que dentro de la implementación PLSV, se generen mecanismos de participación de la ciudadanía, y que estas herramientas participativas se articulen con el ejercicio del Grupo de Movilización Ciudadana, con el objetivo de dar seguimiento y complementar el desarrollo de las acciones con una visión integral de la comunidad.

Se debe coordinar principalmente con Secretaría de Educación las acciones que se enmarquen en comportamiento seguro esto dado que muchas de las acciones expuestas en el PLSV deben coordinarse con las instituciones educativas.



## ALCALDÍA DE PASTO

### **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

- **Gestión del Conocimiento**

Se destaca la necesidad de mejorar la difusión de información en seguridad vial en el municipio de Pasto, utilizando medios de comunicación locales y redes sociales institucionales para llegar a un público más amplio y garantizar fuentes confiables de información. Además, se identifica la importancia de mejorar la coordinación interinstitucional entre el municipio, el departamento y la nación, así como la necesidad de recursos para contratar personal de manera permanente. En términos de gestión del conocimiento, se sugiere vincular a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para apoyar en capacitaciones y proporcionar recursos físicos basados en estadísticas y datos geográficos de siniestralidad, aprovechando el equipo de seguridad vial existente en la entidad territorial, con el objetivo de reducir los siniestros viales en el municipio.

#### 5.4.2 Recomendaciones

- Los indicadores constituyen el elemento que permite dar seguimiento y apoyar la toma de decisiones en la política pública sobre acciones que se estén implementando para el mejoramiento de alguna condición deficiente que se esté presentando en una población particular, como en nuestro caso, la siniestralidad vial. En consecuencia, según lo propuesto en el plan de seguridad vial del territorio se recomienda una vez iniciada la implementación hacer el seguimiento a través de los indicadores de producto que se han propuesto, y falta de inclusión de ellos en la propuesta definir para tener control del avance de las acciones ejecutadas. La importancia de incorporar en el seguimiento de la implementación del plan de los indicadores de producto no es solo porque permiten medir los bienes y servicios generados y entregados para beneficio de la comunidad, sino que hacer parte integral del proceso de la cadena de valor, en donde finalmente se busca mejorar las condiciones de seguridad vial en la entidad territorial.
- Se recomienda mantener activo y capacitado el Comité Local de Seguridad Vial y la participación eventual cuando se requiera de los Grupos de Movilización Ciudadana.
- Se recomienda tener claridad sobre cuáles son las instituciones que hacen parte del territorio y su alcance, con el objetivo de involucrarlas activamente en el desarrollo de las estrategias que se generan en materia de seguridad vial y a la vez generar mayor alianzas con los entes gubernamentales de





## ALCALDÍA DE PASTO

### ***PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023***

índole nacional, con el fin de generar mayores apuestas y convenios que permitan fortalecer el territorio en materia de conocimiento y actividades prácticas que permitan generar mayor corresponsabilidad de sus actores.

- Considerando que la presencia de fauna puede ser un factor de riesgo para los actores viales y la conservación de la biodiversidad, se recomienda aplicar las herramientas existentes para diagnosticar, evitar y mitigar esta problemática, por medio de herramientas de recolección de datos de atropellamiento como el aplicativo móvil RECOSFA y la aplicación de las recomendaciones metodológicas dispuestas en la “Guía para entender y diagnosticar el impacto del atropellamiento de fauna silvestre” del Gobierno Nacional.
- La implementación del PLSV requiere una adecuada planificación financiera y asignación estratégica de recursos por parte de la ET. Para garantizar la viabilidad y sostenibilidad del plan de inversión, se sugiere entre otras tener en cuenta las siguientes recomendaciones: Analizar y priorizar las áreas de acción del PLSV según su relevancia y necesidad de recursos; evaluar los recursos financieros disponibles en el presupuesto general y el plan plurianual de inversiones; considerar la búsqueda de fuentes adicionales de financiación; identificar sinergias con otros rubros o proyectos existentes, aprovechando oportunidades de integración de medidas de seguridad vial; la asignación de recursos de manera eficiente y efectiva, optimizando el alcance de las acciones y maximizando los resultados en seguridad vial y revisar y ajustar periódicamente el plan de inversión para adaptarse a cambios en los costos y condiciones económicas.
- Se recomienda que la ET se mantenga activamente involucrada en los procesos de financiamiento, realizando gestiones y seguimiento periódico con las entidades u organismos correspondientes. De esta manera, se asegurará una adecuada asignación de recursos y se garantizará la viabilidad y sostenibilidad de las acciones y proyectos de seguridad vial.
- Se recomienda que la adopción del PLSV se realice mediante acuerdo, dado que esta instancia permite aprobar el PLSV como política pública, así mismo, permite garantizar los recursos para la ejecución del plan de acción.



ALCALDÍA DE PASTO

## PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023

### 6 Bibliografía

- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2015). *Guía metodológica para la elaboración de planes de seguridad vial distritales, municipales y departamentales*. Bogotá D.C.: Ministerio de Transporte Segunda Edición.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2022). *Anuario Nacional de Siniestralidad Vial 2021*. Obtenido de Observatorio Nacional de Seguridad Vial: <https://ansv.gov.co/es/observatorio>
- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2022). *Guía metodológica para la elaboración de planes locales de seguridad vial*. Bogotá D.C.: Ministerio de Transporte Primera Edición.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2022). *Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031 Documento Técnico de Soporte*. Bogotá, Colombia: ANSV.
- Alcaldía de Pasto. (2014). *Plan de Ordenamiento Territorial 2014 - 2027*.
- Alcaldía de Pasto. (2020). *Plan de Desarrollo Municipal 2020-2023: "Pasto, la gran capital"*.
- Alcaldía de Pasto. (2021). *En funcionamiento Sistema de Bicicletas Compartidas Urkubici, que constituye a Pasto en territorio líder en movilidad sostenible*. Obtenido de <https://www.pasto.gov.co/index.php/noticias-transito/14408-en-funcionamiento-sistema-de-bicicletas-compartidas-urkubici-que-constituye-a-pasto-en-territorio-lider-en-movilidad-sostenible>
- Cámara de Comercio de Pasto. (2018). *Panorama Empresarial Pasto*.
- CDM Smith & FONADE. (2012). *Estudios y diagnósticos para el Plan Local de Seguridad Vial de Pasto*.
- Consortio Territorial 004. (2022). Producto 2. Análisis de información secundaria e identificación de los puntos, tramos y áreas. Bogotá D.C.
- Consortio Territorial 004. (2023). Producto 6: Diagnóstico Participativo Municipio de Pasto. Bogotá D.C.
- DANE. (2023). *Proyecciones de Población*. Obtenido de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion>



## ALCALDÍA DE PASTO

### **PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023**

- Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE. (2022). *DANE Información para todos*. Obtenido de Geoportal DANE: <https://geoportal.dane.gov.co/>
- Foro Internacional de Transporte. (2017). *Cero muertes y lesiones de gravedad por accidentes de tránsito*. Paris: OECD Publishing.
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2023). Boletín Estadístico: Fallecidos y lesionados por siniestros viales (2022).
- Registro Único Nacional de Tránsito. (2022). Registro Nacional de Automotores. Obtenido de [https://www.runt.com.co/directorio-de-actores?title=&field\\_tipo\\_value=0&field\\_c\\_digo\\_municipio\\_value=All&field\\_c\\_digo\\_departamento\\_value\\_1=18](https://www.runt.com.co/directorio-de-actores?title=&field_tipo_value=0&field_c_digo_municipio_value=All&field_c_digo_departamento_value_1=18)
- Smith, C., & FONADE. (2012). *Consultoría para elaborar los estudios y diseños de los Planes Locales de Seguridad Vial*. Pasto: FONADE - Ministerio de Transporte de Colombia.
- World Resources Institute. (2018). *Sostenibilidad y seguridad. Visión y marco para lograr cero muertes en las vías*. Obtenido de [https://wrimexico.org/sites/default/files/Sostenibilidad%20y%20seguridad%20WRI\\_0.pdf](https://wrimexico.org/sites/default/files/Sostenibilidad%20y%20seguridad%20WRI_0.pdf). Global Road Safety Facility.



ALCALDÍA DE PASTO

***PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023***

## **7 Anexos**

**Anexo 1.** Vester Pasto.pdf

**Anexo 2.** Evidencias Socialización DTS Pasto.pdf

**Anexo 3.** Acciones PLSV Pasto.pdf

**Anexo 4.** Decreto conformación Comité PLSV Pasto.xlsx



ALCALDÍA DE PASTO

*PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023*

---

**Anexo 1. Vester Pasto.pdf**

---

## Matriz Vester para prORIZACIÓN de problemas

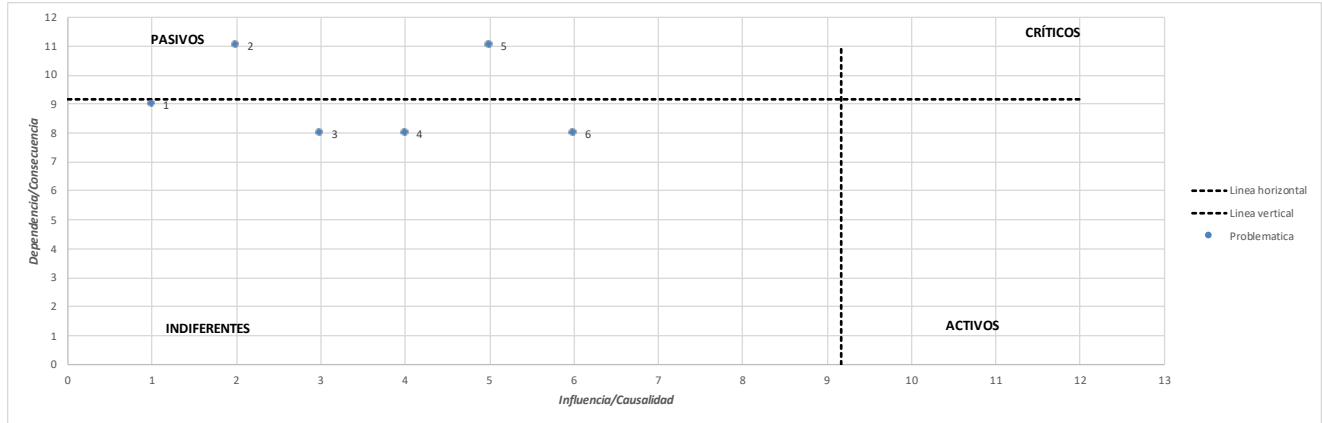
Entidad territorial: Pasto  
 Área de acción: Gobernanza

### PROBLEMAS CRÍTICOS ASOCIADOS

1. Débil incorporación de la seguridad vial en los instrumentos de planificación y gestión para el desarrollo del territorio.
2. Debilidad en el abordaje intersectorial y/o nacional de la seguridad vial
3. Debilidad técnica para la formulación e implementación del PLSV

COD	ID	PROBLEMA	1	2	3	4	5	6	INFLUENCIA	PRORIZACIÓN
1	PASTO-G-1	Debilidad técnica para la formulación e implementación del PLSV	0	2	1	2	2	2	9	Indiferente
2	PASTO-G-2	Debilidad en el abordaje intersectorial a nivel territorial y/o nacional de la seguridad vial	2	0	3	1	2	1	9	Pasivos
3	PASTO-G-3	Debilidad normativa y baja armonización con políticas de carácter sectorial que restan integralidad a las intervenciones en materia de seguridad vial	2	3	0	1	2	2	10	Activos
4	PASTO-G-4	Dificultades en los mecanismos de participación	0	2	1	0	2	1	6	Indiferente
5	PASTO-G-5	Débil incorporación de la seguridad vial en los instrumentos de planificación y gestión para el desarrollo del territorio	2	2	1	2	0	2	9	Pasivos
6	PASTO-G-6	Débil diseño institucional y organizacional en torno a la seguridad vial	3	2	2	2	3	0	12	Activos
<b>DEPENDENCIA</b>			9	11	8	8	11	8	55	

### CLASIFICACIÓN



## Matriz Vester para priorización de problemas

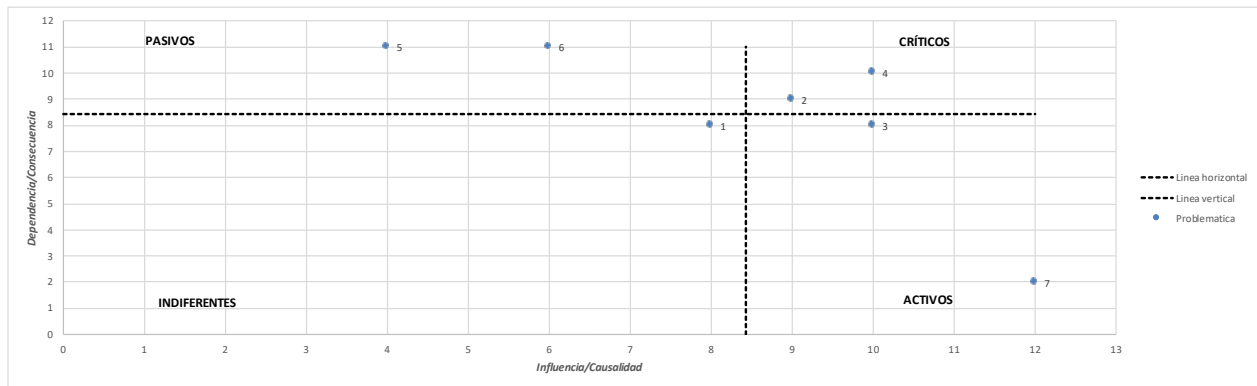
Entidad territorial: Pasto  
 Área de acción: Gestión del Conocimiento

### PROBLEMAS CRÍTICOS ASOCIADOS

1. Escasos escenarios de participación interadministrativa para la difusión de seguridad vial.
2. Debilidad institucional para la gestión del conocimiento (es necesario fortalecer el OSV).

COD	ID	PROBLEMA	1	2	3	4	5	6	7	INFLUENCIA	PRIORIZACIÓN
1	PASTO-GC-1	Insuficiencia en la cantidad de campañas y procesos de formación y en seguridad vial.	0	2	1	0	3	2	0	8	Indiferente
2	PASTO-GC-2	Escasos escenarios de participación interadministrativa para la difusión de seguridad vial.	2	0	3	2	1	1	0	9	Críticos
3	PASTO-GC-3	Relaciones débiles entre el sector privado y las entidades de gobierno para la difusión de información relacionada.	3	3	0	2	1	1	0	10	Activos
4	PASTO-GC-4	Debilidad institucional para la gestión del conocimiento (es necesario fortalecer el OSV).	0	2	2	0	1	3	2	10	Críticos
5	PASTO-GC-5	Carencia de difusión de información relacionada con siniestralidad y seguridad vial.	2	0	0	0	0	2	0	4	Pasivos
6	PASTO-GC-6	Ausencia de información relacionada con las causas, riesgos e impactos que inciden en los siniestros viales.	0	0	0	3	3	0	0	6	Pasivos
7	PASTO-GC-7	Escaso recurso humano capacitado para llevar a cabo tareas para la gestión del conocimiento.	1	2	2	3	2	2	0	12	Activos
<b>DEPENDENCIA</b>										59	

### CLASIFICACIÓN



## Matriz Vester para prORIZACIÓN de problemas

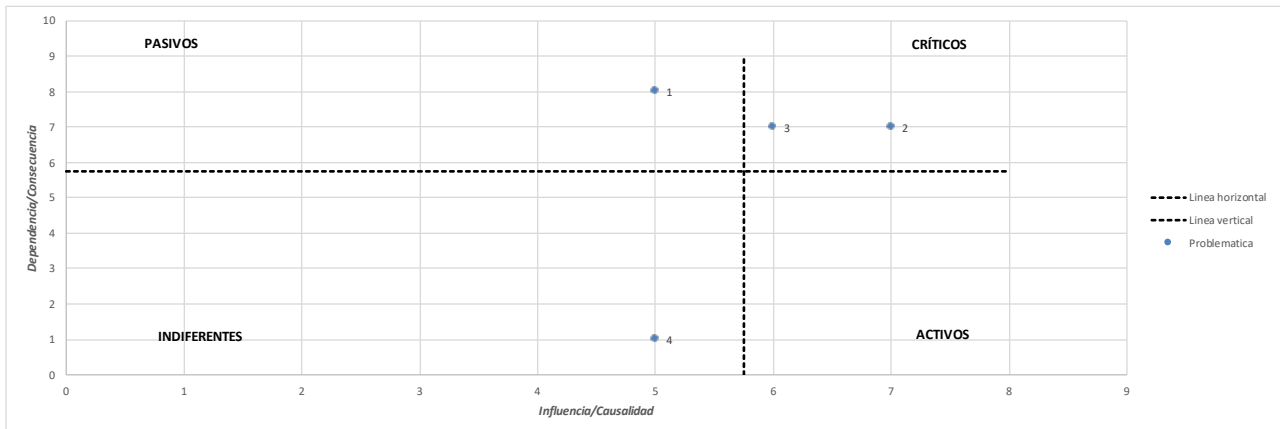
Entidad territorial: Pasto  
 Área de acción: Comportamiento Seguro

### PROBLEMAS CRÍTICOS ASOCIADOS

1. Débil implementación de programas de movilidad segura en todos los niveles de educación formal, no formal y, escenarios de educación para el trabajo y desarrollo humano acorde a los públicos objetivos.
2. Baja efectividad en los modelos de sensibilización y experiencias de campañas de seguridad vial implementadas para promover la corresponsabilidad de los diferentes actores viales.

COD	ID	PROBLEMA	1	2	3	4	INFLUENCIA	PRIORIZACION			
1	PASTO-CS-1	Insuficiente conocimiento de los factores que originan los comportamientos de riesgo, así como de aspectos claves que se deben tener en cuenta para informar, sensibilizar y formar a la población.	0	3	2	0	5	Pasivos			
2	PASTO-CS-2	Baja efectividad de los modelos de sensibilización y experiencias de campañas de seguridad vial implementadas para promover la corresponsabilidad de los diferentes actores viales.	3	0	3	1	7	Críticos			
3	PASTO-CS-3	Débil implementación de programas de movilidad segura en todos los niveles de educación formal, no formal y, escenarios de educación para el trabajo y desarrollo humano acorde a los públicos objetivos.	3	3	0	0	6	Críticos			
4	PASTO-CS-4	Débil acompañamiento a los planes estratégicos de seguridad vial de las empresas.	2	1	2	0	5	Indiferente			
<b>DEPENDENCIA</b>							8	7	7	1	23

### CLASIFICACIÓN





## Matriz Vester para prorización de problemas

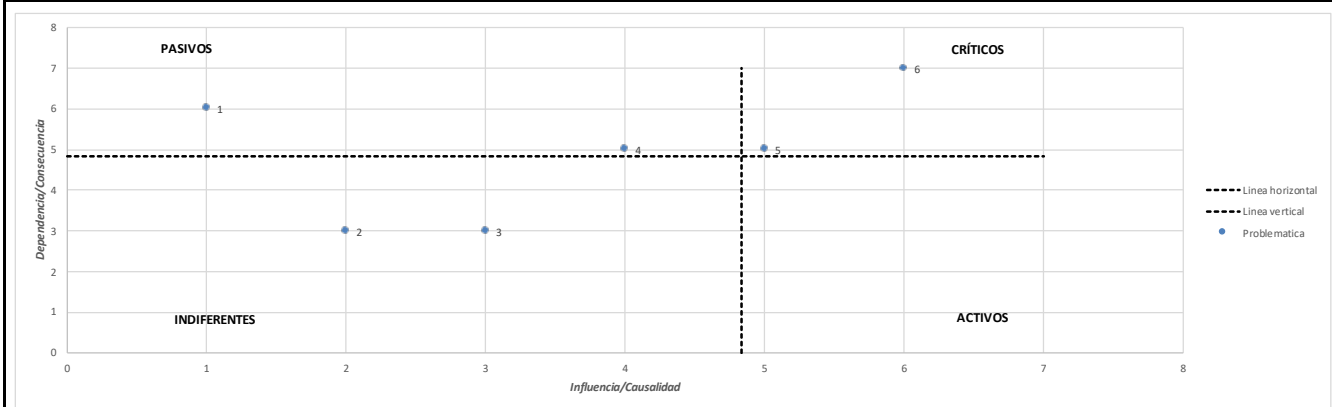
Entidad territorial: Pasto  
 Área de acción: Velocidades Seguras

### PROBLEMAS CRÍTICOS ASOCIADOS

1. Falta de cultura ciudadana enfocada al tránsito con velocidades seguras
2. Los límites de velocidad establecidos son discordes con las condiciones imperantes del entorno

COD	ID	PROBLEMA	1	2	3	4	5	6	INFLUENCIA	PRIORIZACIÓN
1	PASTO-VLS-1	Baja efectividad y frecuencia de estrategias de vigilancia y control de los excesos de velocidad en las vías.	0	0	0	1	3	0	4	Pasivos
2	PASTO-VLS-2	Escasas intervenciones en la infraestructura vial para favorecer el tránsito con velocidades seguras	1	0	0	3	1	2	7	Activos
3	PASTO-VLS-3	Debilidades en la gestión de la velocidad segura en empresas de transporte público, transporte de carga y sector privado	1	1	0	0	1	2	5	Activos
4	PASTO-VLS-4	Las condiciones de infraestructura y las tipologías vehiculares presentes en el territorio favorecen velocidades inseguras, aunque legales, en zonas con presencia de actores vulnerables.	1	0	1	0	0	3	5	Críticos
5	PASTO-VLS-5	Falta de cultura ciudadana enfocada al tránsito con velocidades seguras	2	0	1	1	0	0	4	Pasivos
6	PASTO-VLS-6	Los límites de velocidad establecidos son discordes con las condiciones imperantes del entorno	1	2	1	0	0	0	4	Pasivos
<b>DEPENDENCIA</b>			6	3	3	5	5	7	29	

### CLASIFICACIÓN



## Matriz Vester para prorización de problemas

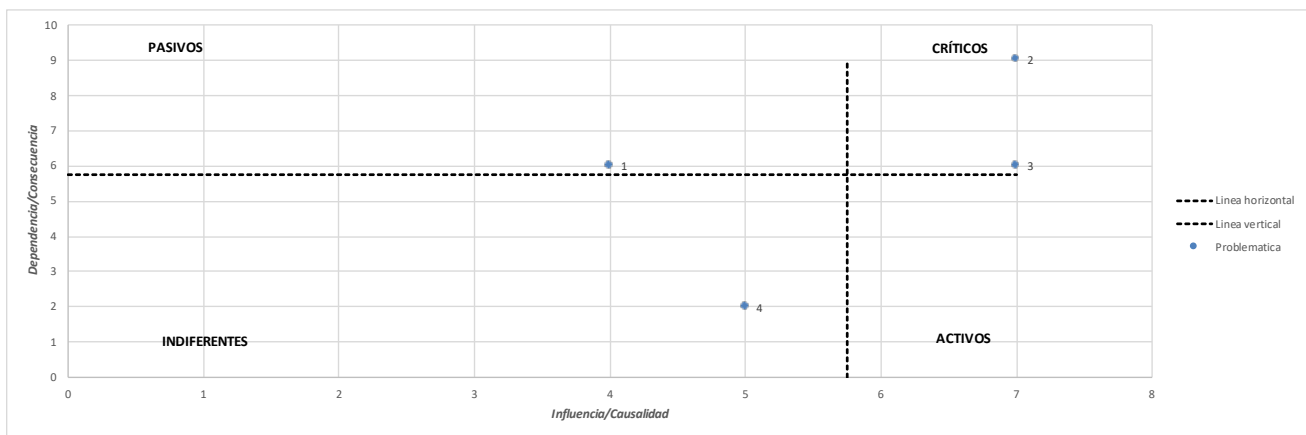
Entidad territorial: Pasto  
 Área de acción: Infraestructura Segura

### PROBLEMAS CRÍTICOS ASOCIADOS

1. Debilidad de los instrumentos de diseño y mal estado de la infraestructura vial
2. Carencia en la optimización de los recursos y en la planeación de las nuevas vías teniendo en cuenta el desarrollo del municipio.

COD	ID	PROBLEMA	1	2	3	4	INFLUENCIA	PRIORIZACIÓN
1	PASTO-IS-1	Falta de ejecución de obras de mantenimiento vial, señalización y pavimentación.	0	3	1	0	4	Pasivos
2	PASTO-IS-2	Debilidad de los instrumentos de diseño y mal estado de la infraestructura vial	3	0	3	1	7	Críticos
3	PASTO-IS-3	Carencia en la optimización de los recursos y en la planeación de las nuevas vías teniendo en cuenta el desarrollo del municipio.	3	3	0	1	7	Críticos
4	PASTO-IS-4	No se identifican socializaciones con la comunidad antes y posterior a los procesos de intervención en las vías.	0	3	2	0	5	Indiferente
<b>DEPENDENCIA</b>			6	9	6	2	23	

### CLASIFICACIÓN



## Matriz Vester para prorización de problemas

Entidad territorial: Pasto

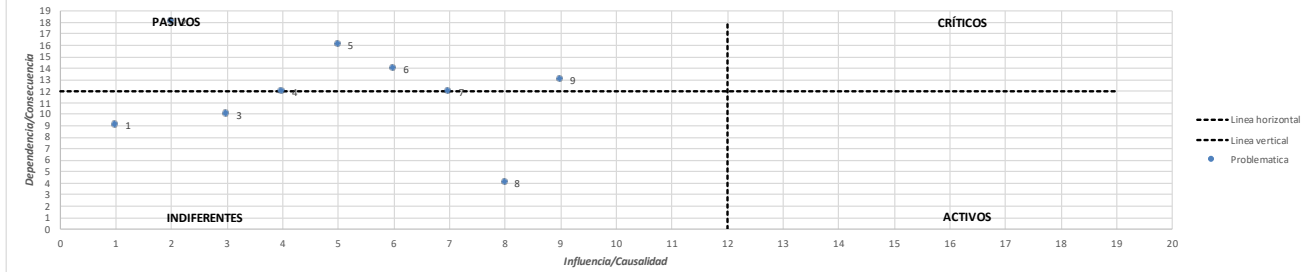
Área de acción: Atención Integral a Víctimas

### PROBLEMAS CRÍTICOS ASOCIADOS

1. Bajas competencias ciudadanas e institucionales para responder ante la ocurrencia de un siniestro vial.
2. Debilidad en la asignación de recursos del sector salud, para prestar una atención oportuna y eficaz a víctimas de siniestros viales.
3. Debilidad en la consolidación de un sistema de monitoreo (reporte y seguimiento) de víctimas en siniestros viales y la atención prestada.

COD	ID	PROBLEMA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	INFLUENCIA	PRIORIZACIÓN
1	PASTO-AIV-1	Traslado con bajos niveles de seguridad a las víctimas de siniestros viales ante la falta de cultura ciudadana para actuar y dar prioridad en el paso de ambulancias.	0	3	0	1	0	0	0	0	1	5	Indiferente
2	PASTO-AIV-2	Bajas competencias ciudadanas e institucionales para responder ante la ocurrencia de un siniestro vial.	3	0	2	3	3	2	2	1	2	18	Críticos
3	PASTO-AIV-3	Debilidades para la notificación oportuna de los siniestros viales a las autoridades competentes.	1	2	0	1	1	1	1	0	1	8	Indiferente
4	PASTO-AIV-4	Falencias en los tiempos de atención hospitalaria.	1	3	1	0	2	2	1	0	1	11	Indiferente
5	PASTO-AIV-5	Debilidad en la asignación de recursos del sector salud, para prestar una atención oportuna y eficaz a víctimas de siniestros viales.	1	3	1	3	0	3	3	2	3	19	Críticos
6	PASTO-AIV-6	Ausencia de un sistema de atención equitativo, para que los pacientes puedan ser atendidos por igual.	0	2	1	2	2	0	2	0	2	11	Pasivos
7	PASTO-AIV-7	Debilidad en la consolidación de un sistema de monitoreo (reporte y seguimiento) de víctimas en siniestros viales y la atención prestada.	1	2	3	1	3	3	0	1	3	17	Indiferente
8	PASTO-AIV-8	Falencias en el estudio de la causalidad de siniestros viales, que permitan disminuir el número de víctimas.	1	1	1	0	2	0	0	0	0	5	Indiferente
9	PASTO-AIV-9	Ausencia de sistemas integrales de acompañamiento a familiares y víctimas de siniestros viales.	1	2	1	1	3	3	3	0	0	14	Críticos
<b>DEPENDENCIA</b>			9	18	10	12	16	14	12	4	13	95	

### CLASIFICACIÓN



## Matriz Vester para prorización de problemas

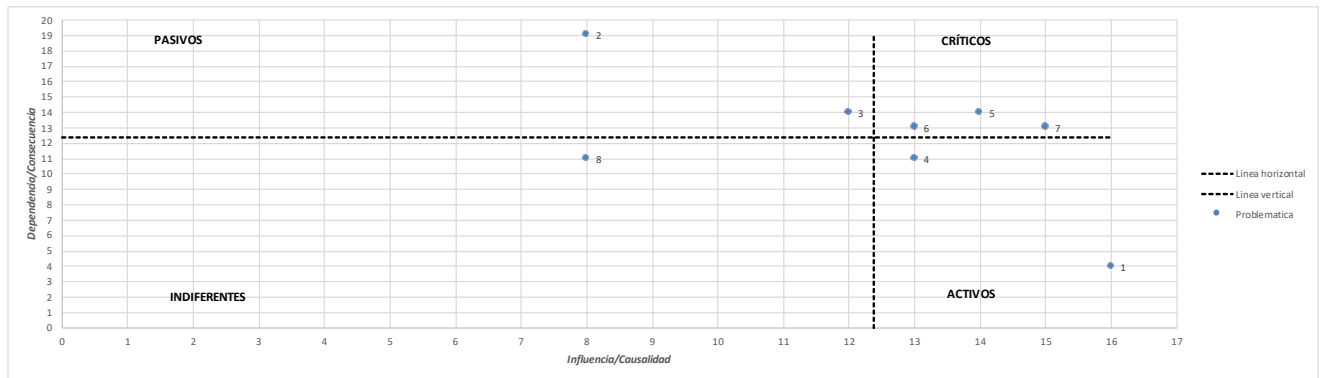
Entidad territorial: Pasto  
 Área de acción: Cumplimiento de las Normas de Tránsito

### PROBLEMAS CRITICOS ASOCIADOS

1. Falta de regulación del comportamiento de los actores en la vía, mediante puestos de control.
2. Falta de estrategias para el control y vigilancia del tránsito y transporte.
3. Falta de implementación de estrategias para generar vigilancia y control sobre los actores en la vía.

COD	ID	PROBLEMA	1	2	3	4	5	6	7	8	INFLUENCIA	PRIORIZACIÓN
1	PASTO-CNT-1	Escasez del recurso humano y tecnológico para la gestión suficiente de vigilancia y control del tránsito y transporte.	0	3	3	2	2	2	2	2	16	Activos
2	PASTO-CNT-2	Incumplimiento de las normas de tránsito.	0	0	1	2	1	2	2	0	8	Pasivos
3	PASTO-CNT-3	Falta de regulación del comportamiento de los actores en la vía.	0	3	0	2	2	2	2	1	12	Pasivos
4	PASTO-CNT-4	Mala gestión en la imposición de comparendos.	1	3	3	0	3	1	0	2	13	Activos
5	PASTO-CNT-5	Falta de regulación del comportamiento de los actores en la vía, mediante puestos de control.	2	2	2	2	0	2	2	2	14	Críticos
6	PASTO-CNT-6	Falta de estrategias para el control y vigilancia del tránsito y transporte.	0	3	3	0	2	0	3	2	13	Críticos
7	PASTO-CNT-7	Falta de implementación de estrategias para generar vigilancia y control sobre los actores en la vía.	1	3	2	2	2	3	0	2	15	Críticos
8	PASTO-CNT-8	Falta de campañas para generar cultura ciudadana en operativos de control.	0	2	0	1	2	1	2	0	8	Indiferente
<b>DEPENDENCIA</b>			4	19	14	11	14	13	13	11	99	

### CLASIFICACIÓN



## Matriz Vester para prorización de problemas

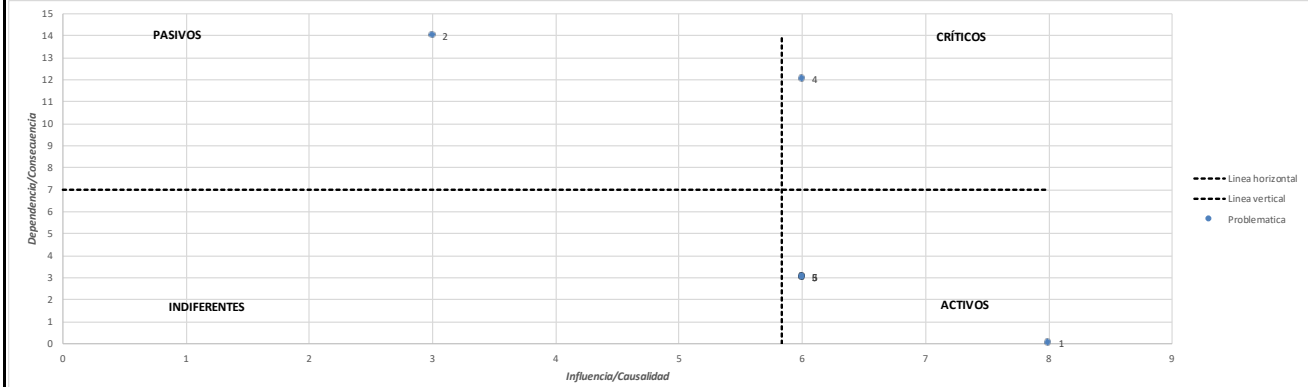
Entidad territorial: Pasto  
 Área de acción: Vehículos Seguros

### PROBLEMAS CRÍTICOS ASOCIADOS

1. Modificación de las características de seguridad pasiva y activa de los vehículos automotores y evasión de revisión técnico-mecánica.

COD	ID	PROBLEMA	1	2	3	4	5	6	INFLUENCIA	PRIORIZACIÓN
1	PASTO-VHS-1	Ausentes, insuficientes o desactualizadas políticas regulatorias de renovación del parque automotor	0	3	2	2	1	0	8	Activos
2	PASTO-VHS-2	Condiciones de seguridad deficientes de los vehículos que se encuentran en tránsito en el territorio	0	0	0	2	0	1	3	Pasivos
3	PASTO-VHS-3	Escaso control al cumplimiento de requisitos técnicos, inspección y mantenimiento de los vehículos de las entidades de transporte público de pasajeros, transporte mixto y de carga	0	3	0	3	0	0	6	Activos
4	PASTO-VHS-4	Modificación de las características de seguridad pasiva y activa de los vehículos automotores y evasión de revisión técnico-mecánica.	0	3	0	0	2	1	6	Críticos
5	PASTO-VHS-5	Ineficientes estrategias para controlar y motivar a los usuarios de vehículos motorizados a realizar el mantenimiento preventivo de los vehículos	0	2	0	3	0	1	6	Activos
6	PASTO-VHS-6	Desconocimiento de los usuarios compradores de los sistemas de seguridad activa y pasiva de los vehículos	0	3	1	2	0	0	6	Activos
<b>DEPENDENCIA</b>			0	14	3	12	3	3	35	

### CLASIFICACION





ALCALDÍA DE PASTO

*PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023*

---

**Anexo 2. Evidencias Socialización DTS Pasto.pdf**

---



230428171

Bogotá D.C., 28 de abril de 2023.

Señores

**Pasto**

Atención: Moisés Narváez  
Líder equipo de seguridad vial  
Alcaldía de Pasto  
(sin información)

Asunto: Invitación socialización del documento técnico de soporte para el plan local de seguridad vial.

Referencia: Contrato número 103 de 2022 suscrito con el Patrimonio Autónomo – Fondo de Seguridad Vial, cuyo objeto es *“Brindar asistencia técnica a las entidades territoriales definidas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en la actualización del documento técnico de soporte del plan local de seguridad vial, con enfoque territorial”*.

Cordial saludo,

Nos permitimos informar que a la fecha nos encontramos en la fase 4 del estudio referido, en la cual se debe realizar la actividad indicada en el asunto, y que amablemente estamos invitando para efectuar el martes 16 de mayo de 2023. Solicitamos hacer extensiva esta invitación a los representantes del Comité Local de Seguridad Vial y el Grupo de Movilización Ciudadana. Aprovechamos esta comunicación para manifestar nuestro interés y disposición para brindar cualquier apoyo en la convocatoria y que tanto esta actividad como el estudio en general sea desarrollado con éxito.

Agradecemos de antemano su disposición y quedamos atentos para cualquier aclaración o información adicional que se requiera. Nuestros datos de contacto se incluyen en la presente comunicación.

Cordialmente,



WILMER PIPICANO C.

Director

Consorcio Territorial 004

correspondencia@movilidadesostenible.com



Movilidad Sostenible Ltda <correspondencia@movilidadesostenible.com>

---

## Actualización PLSV, invitación.

3 mensajes

---

**Movilidad Sostenible Ltda** <correspondencia@movilidadesostenible.com> 2 de mayo de 2023, 8:00

Para: seguridadvial@sttmpasto.gov.co

Cco: Nicolás Barbetti Moncayo <nbarbetti@movilidadesostenible.com>, Omar Eduardo Torres Urrego <otorres@movilidadesostenible.com>, Leydi Carolina Jojoa Millán <ljojoa@movilidadesostenible.com>, Sergio Andrés Camargo Cuadrado <scamargo@movilidadesostenible.com>

Señores  
Secretaría de Tránsito  
Pasto, Nariño.  
Atención: Moisés Narváez

Cordial saludo

Adjunto estamos enviando comunicación sobre el asunto, quedamos atentos a su respuesta e indicaciones.

Cordialmente,

Coordinación  
Consortio Territorial 004

---

 **OF\_230428171\_SocializacionDTS\_Pasto.pdf**  
158K

---

**Movilidad Sostenible Ltda** <correspondencia@movilidadesostenible.com> 9 de mayo de 2023, 14:52

Para: seguridadvial@sttmpasto.gov.co

[El texto citado está oculto]

---

 **OF\_230428171\_SocializacionDTS\_Pasto.pdf**  
158K

---

**Seguridad Vial** <seguridadvial@sttmpasto.gov.co> 9 de mayo de 2023, 14:59

Para: Movilidad Sostenible Ltda <correspondencia@movilidadesostenible.com>

Cordial saludo

Por media de la presente me permito confirmar el comité extraordinario del PLSV el día 17 de mayo del 2023 a las 9:30 a.m en la sede de alcaldía de Rumipamba (sala de juntas despacho del Alcalde, tercer piso)

Atentamente,

**OSCAR ALBERTO GOMEZ CHAVEZ**  
**Jefe Oficina de Seguridad Vial, Control Operativo y de Policía Judicial**  
**Subsecretaría de Seguridad Vial y Control Operativo - STTM**

Proyecto  
Karen Rosas Pabón  
Ing. de sistemas  
Contratistas STTM

[El texto citado está oculto]

--

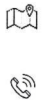
**OSCAR ALBERTO GOMEZ CHAVEZ**



**Jefe Oficina de Seguridad Vial, Control Operativo y de Policía Judicial**  
**Subsecretaría de Seguridad Vial y Control Operativo - STTM**



**PASTO**  
**LA GRAN CAPITAL**  
ALCALDIA MUNICIPAL



Acta No. 230517

### Datos generales

Fecha [D/M/A]:	17/05/2023	Hora inicio:	9:30	Hora fin:	12:00
Lugar:	Plaza Colorado, Pasto, Nariño.				
Objeto:	Socialización DTS PLSV Pasto				
Citada por [P/E]:	CT 004				
Moderador:	-				
Colaborador (es):	Wilmer Pipicano, Camila Alzate, Leydi Jajoa, CLSV de Pasto				

### Temas de discusión

No	Tema
1	Verificación de Quorum e introducción
2	Presentación DTS PLSV Pasto
3	Varios
4	
5	

### Desarrollo de la reunión

<b>Inicio</b>
Se da inicio a la sesión del CLSV a las 10:40
<b>Desarrollo</b>
1. Se realiza lectura del orden del día y verificación del Quorum, el secretario de tránsito realiza una introducción y da paso a la intervención del Consorcio Territorial 004.
2. Presentación DTS PLSV Pasto El ingeniero Wilmer Pipicano realiza una introducción a las bases y estructura general del PLSV. La ingeniera Leydi Jajoa presenta un resumen de los programas y acciones de las áreas de acción de Velocidades Seguras, vehículos seguros, infraestructura segura y cumplimiento de normas. De igual manera, la profesional Camila Alzate presenta las áreas de acción restantes, Atención a víctimas, comportamiento seguro, gobernanza y gestión del conocimiento.



Finalmente se presenta la estructura de los indicadores, costos, fuentes de financiamiento y herramienta de adopción.  
Una vez finalizada la intervención, el secretario de tránsito y transporte agradece la presentación y se fija el compromiso del Consorcio de enviar el plan de acción (programas y acciones) a la STTM para remitir observaciones por parte del CLSV a más tardar el día 26 de mayo de 2023

### 3. Varios

Continúa la sesión del CLSV, en el cual los participantes realizan preguntas y apreciaciones a la Secretaría de Tránsito y Transporte

Fin Se da por finalizada la sesión a las 12:00

### Observaciones

Se anexa lista de asistencia y registro fotográfico.

### Compromisos

No.	Tarea	Responsable	Plazo
1	Remitir observaciones al PLSV	Secretaría de Tránsito y Tte	26/05/2023
2			

Brindar asistencia técnica a las entidades territoriales definidas por la agencia nacional de seguridad vial en la actualización del documento técnico de soporte del plan local de seguridad vial, con enfoque territorial.

ASISTENCIA



OBJETO: Socialización actualización PLSV  
 LUGAR: Plaza Colorado - Pasto

FECHA: 17/05/2023 HORA: 9:30  
 RESPONSABLE: Consorcio 004

N	NOMBRES Y APELLIDOS	IDENTIFICACIÓN	NÚMERO DE CONTACTO	ENTIDAD/DEPENDENCIA	PERTENECIENTE A (CLSV/GRUPO DE MOVILIZACIÓN)	CORREO ELECTRÓNICO	FIRMA
	David Santiago Valero H	4088215557	3016365607	UAE Alcate SctP	CLSV	david.valero@avante	[Firma]
	Adriana D. Matthebeandrop C	1085267880	3113476156	Emas Pusta Ep Naly	CLSV	adriana.matthebeandrop@emas.gov.ec	[Firma]
	Diana Arzade M.	37082863	3137909189	Mintareas postle	CLSV	dianacruzade@mintareas.gov.ec	[Firma]
	Wendy Patricia Lopez	8027645	3176546406	Su. Trans Poto	CLSV	wendypatricia@pasto	[Firma]
	Carlos Quellano P.	94447.597	3147710706	espacio publico	CLSV	espacio@pasto.gov.ec	[Firma]
	Enrique Riascos Villeneal	12943611	3117707219	planeación	CLSV	ordenamientoterritorial@planeacionpasto.gov.ec	[Firma]
	Marta Cristina Riascos	30733630	3165263206	Gestion ambiental	CLSV	Despachosgestionambiental.gov.ec	[Firma]
	Javier A Rosales	74304937	3162598010	Coordinador	CLSV	coordinador@pasto.gov.ec	[Firma]
	Rocio Insuaury O	52369064	3232033402	Dir. Salud	—	rociainsuaury@salud.gov.ec	[Firma]
	Enka Cordoba R	102236002	317205864	Poneril	—	enka.cordoba@concejo.pastor.gov.ec	[Firma]

Con el uso de las plenas facultades, y de conformidad con lo dispuesto en las normas vigentes sobre protección de datos personales, en especial la Ley 1581 de 2012 y el Decreto 1074 de 2015, mediante el presente formato se autoriza libre e inequívocamente al CONSORCIO TERRITORIAL 004 para que haga uso y tratamiento de los derechos de imagen, así como los derechos de autor, los derechos conexos y en general todos aquellos derechos de propiedad intelectual que tengan que ver con el derecho de la imagen para incluirlos en fotos, audios y videos.

Brindar asistencia técnica a las entidades territoriales definidas por la agencia nacional de seguridad vial en la actualización del documento técnico de soporte del plan local de seguridad vial, con enfoque territorial.

ASISTENCIA



OBJETO: Socialización actualización PLSV  
 LUGAR: Plaza Colorado - Pasto

FECHA: 17/05/2023 HORA: 9 : 30  
 RESPONSABLE: Consorcio 004

N	NOMBRES Y APELLIDOS	IDENTIFICACIÓN	NÚMERO DE CONTACTO	ENTIDAD/DEPENDENCIA	PERTENECIENTE A (CLSV/GRUPO DE MOVILIZACIÓN)	CORREO ELECTRÓNICO	FIRMA
	CT Alberto Aguado	105498844	323227494	PONAL-VERA	CLSV	alberto.aguado	[Firma]
	IS Uscata yela Naya	1085244249	3104119432	PONAL-SEIEM	CISU	uscatayela	[Firma]
	José Román Delgado Z.	10854788062	3163629848	STDM	CLSV	[Firma]	[Firma]
	Jessika Miranda R	1085936420	385212401	STON	CLSV	[Firma]	[Firma]
	Harold. A. Delgado Rf	98399561	3013217585	Control Intern.	CISU	controlintern@pasto.gov.co	[Firma]
	Judith Ramos Cordoba	54822862	3173061891	Control intern	CLSV	[Firma]	[Firma]
	Alvaro Javier Figueroa Delgado	13072548	3217336961	ANSV - Apoyo Nariño	-	alvaro.figueroa@ansv.gov.co	[Firma]
	Hugo Armando Castro	13069356	3146244716	ANSV - Enlace DPTO	-	hugo.castro@ansv.gov.co	[Firma]
	Luis Achucanoy	108528666	3202460756	DORD	CLSV	cecel@gestrandelnsso	[Firma]
	Alexandra Muñoz	36751861	3153466859	SSCC	ELSV	Culturaciobebiano@pasto.gov.co	[Firma]

Con el uso de las plenas facultades, y de conformidad con lo dispuesto en las normas vigentes sobre protección de datos personales, en especial la Ley 1581 de 2012 y el Decreto 1074 de 2015, mediante el presente formato se autoriza libre e inequívocamente al CONSORCIO TERRITORIAL 004 para que haga uso y tratamiento de los derechos de imagen, así como los derechos de autor, los derechos conexos y en general todos aquellos derechos de propiedad intelectual que tengan que ver con el derecho de la imagen para incluirlos en fotos, audios y videos.

Brindar asistencia técnica a las entidades territoriales definidas por la agencia nacional de seguridad vial en la actualización del documento técnico de soporte del plan local de seguridad vial, con enfoque territorial.

ASISTENCIA



CONSORCIO TERRITORIAL 004

OBJETO: Socialización actualización PLSV  
LUGAR: Plaza Colorado - Pasto

FECHA: 01/05/2023 HORA: 9:30  
RESPONSABLE: Consorcio 004

N	NOMBRES Y APELLIDOS	IDENTIFICACIÓN	NÚMERO DE CONTACTO	ENTIDAD/DEPENDENCIA	PERTENECIENTE A (CLSV/GRUPO DE MOVILIZACIÓN)	CORREO ELECTRÓNICO	FIRMA
	Alexander Benavides	108527579	3117731620	sttm	CLSV	Almacen@sttm.gov.co	[Signature]
	Daniela Revelo	1053965357	3148420935	Sepal S.A. Dpto Técnico	CLSV	atencionalusvano@sepal.gov.co	[Signature]
	Karen Rosas Pabon	36759772	3233260175	STTM	CLSV	karenrosaspabon31@hotmail.com	[Signature]
	Jimmy Orlando Castro C	12996824	3155334970	STTM	CLSV	Jimmy.st.castro@hotmail.com	[Signature]
	Leydi Carolinz Jojoz Millán	1001292445	3107619796	CT 004	-	ljojoz@movilidadsostenible.com	[Signature]

Con el uso de las plenas facultades, y de conformidad con lo dispuesto en las normas vigentes sobre protección de datos personales, en especial la Ley 1581 de 2012 y el Decreto 1074 de 2015, mediante el presente formato se autoriza libre e inequívocamente al CONSORCIO TERRITORIAL 004 para que haga uso y tratamiento de los derechos de imagen, así como los derechos de autor, los derechos conexos y en general todos aquellos derechos de propiedad intelectual que tengan que ver con el derecho de la imagen para incluirlos en fotos, audios y videos.



*Brindar asistencia técnica a las entidades territoriales definidas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial en la actualización del documento técnico de soporte del Plan Local de Seguridad Vial, con enfoque territorial.*



## **Documento Técnico Soporte Formulación**

*Pasto, Nariño.*



# Agenda



**BASES DEL  
PLSV**



**GENERALIDADES DE LA  
FORMULACIÓN**



**DATOS  
GENERALES**



**PROGRAMAS Y  
ACCIONES**



**OBJETIVOS Y  
METAS**



**COSTO DEL PLSV Y FUENTES  
DE FINANCIAMIENTO**



**PROBLEMAS  
PRIORIZADOS**



**HERRAMIENTA  
DE ADOPCIÓN**







CONSORCIO  
TERRITORIAL 004



# 1. Bases del PLSV



## **¿ Qué es seguridad vial?**

*"Conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos."*

## **¿ Qué es un PLSV?**

*Es un instrumento de planeación de la seguridad vial que involucran aspectos de movilidad de los actores viales.*

## **¿Cuál es su propósito?**

*Plantear estrategias para atender los principales problemas en materia de seguridad vial.*

## Enfoque Sistema Seguro

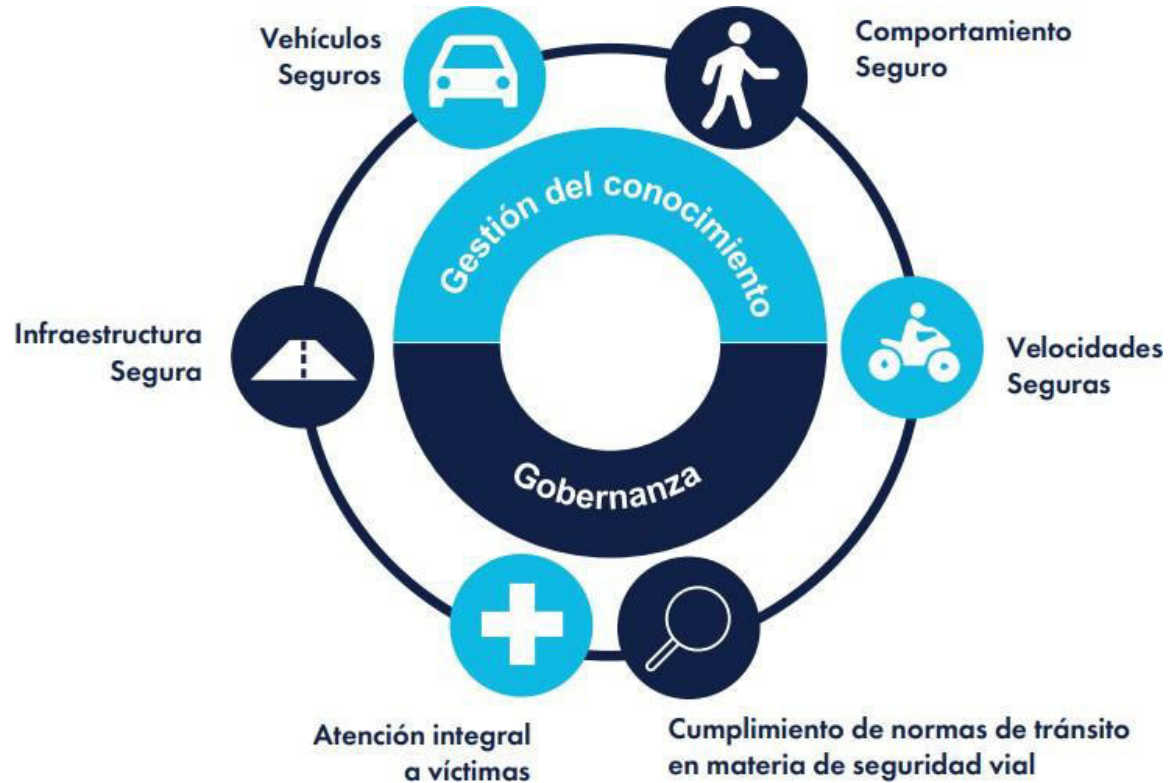


Fuente: Guía Metodología para la elaboración PLSV, 2022

**“Ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial” (ANSV, 2022)**



## Áreas de acción para consolidar el enfoque de Sistema Seguro



Fuente: Guía Metodología para la elaboración PLSV, 2022

## Ámbitos de corresponsabilidad



Fuente: Guía Metodología para la elaboración PLSV, 2022

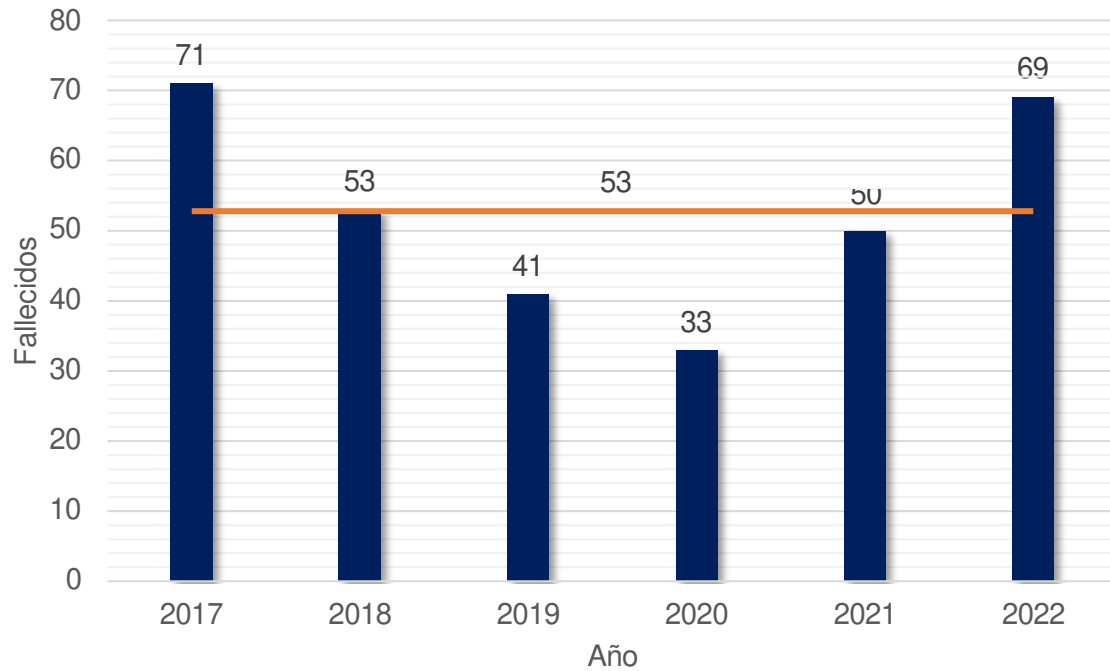




## ***2. Datos generales de la ET***

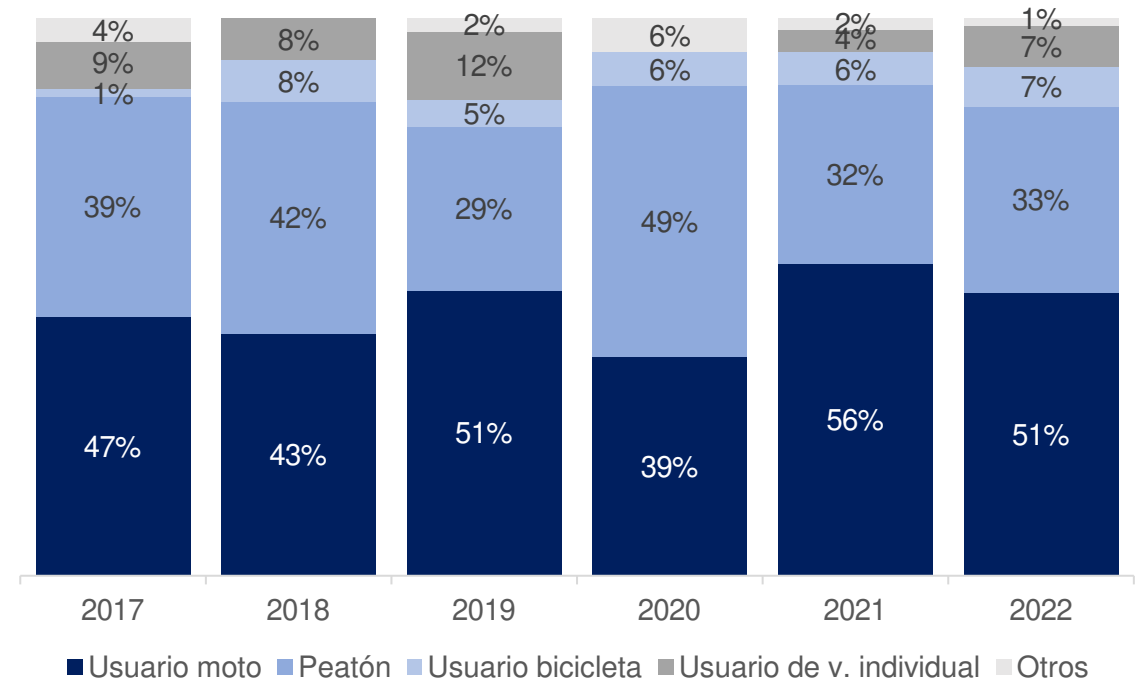
# Datos generales de la ET

## Fallecidos por siniestros viales



Fuente: Boletín estadístico Pasto: Fallecidos y lesionados, ANSV 2023..

## Caracterización fallecidos según usuario de la vía



Fuente: Boletín estadístico Pasto: Fallecidos y lesionados, ANSV 2023..





# *3. Objetivos y metas del PLSV*

# Objetivos y meta del PLSV

- **OBJETIVO GENERAL**

**Proteger** la vida e integridad de los actores viales ante los riesgos derivados de la siniestralidad vial en el municipio de Pasto.

- **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

**Articular** el PLSV con los instrumentos de planeación del municipio de Pasto.

**Desarrollar** procesos pedagógicos que incentiven el comportamiento seguro en los diferentes actores viales.

- **META DEL PLSV (2031)**



**Reducir** las muertes y las lesiones causadas por siniestros viales por lo menos en un 50% para el 2030 en el municipio de Pasto.








# 4. *Problemas prioritizados*

# Problemas priorizados

## VELOCIDADES SEGURAS


- 
- Falta de cultura ciudadana enfocada al tránsito de velocidades seguras.
  - Los límites de velocidad establecidos son discordes con las condiciones imperantes del entorno

## VEHÍCULOS SEGUROS

Modificación de las características de seguridad pasiva y activa de los vehículos automotores y evasión de revisión técnico - mecánica.



## INFRAESTRUCTURA SEGURA


- 
- Debilidad en los instrumentos de diseño y mal estado de infraestructura vial.
  - Carencia en la optimización de los recursos y en la planeación de las nuevas vías teniendo en cuenta el desarrollo del municipio.

## COMPORTAMIENTO SEGURO

- Débil implementación de programas de movilidad en todos los niveles de educación formal, no formal y escenarios de educación para el trabajo y desarrollo humano acorde a los públicos objetivos.
- Baja efectividad en los modelos de sensibilización y experiencias de campañas de seguridad vial implementadas para promover la corresponsabilidad de los diferentes actores viales.



## CUMPLIMIENTO DE NORMAS DE TRÁNSITO


- 
- Falta de regulación del comportamiento de los actores en la vía, mediante puestos de control.
  - Falta de estrategias para el control y vigilancia del tránsito y transporte.
  - Falta de implementación de estrategias para generar vigilancia y control sobre los actores en la vía.

## ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS

- Bajas competencias ciudadanas e institucionales para responder ante la ocurrencia de un siniestro vial.
- Debilidad en la asignación de recursos del sector salud, para prestar una atención oportuna y eficaz a víctimas de siniestros viales.
- Debilidad en la consolidación de un sistema de monitoreo (reporte y seguimiento) de víctimas en siniestros viales y la atención prestada.



## GOBERNANZA

- 
- Débil incorporación de la seguridad vial en los instrumentos de planificación y gestión para el desarrollo del territorio.
  - Debilidad técnica para la formulación e implementación del PLSV
  - Debilidad en el abordaje intersectorial y/o nacional de la seguridad vial

## GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO

- Escasos escenarios de participación interadministrativa para la difusión de seguridad vial.
- Debilidad institucional para la gestión del conocimiento (es necesario fortalecer el OSV).





CONSORCIO  
TERRITORIAL 004



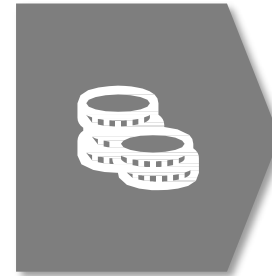
# 5. *Generalidades de la formulación*

# Estructura de la formulación



## VIGENCIA DEL PLSV

La vigencia del PLSV será a 2031



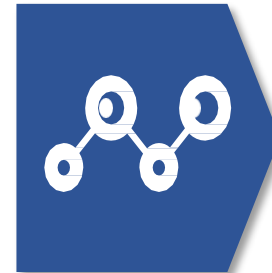
## COSTOS

Los costos de las acciones se estimaron a nivel de perfil de proyecto



## PERIODO DE IMPLEMENTACIÓN

Corto (2026), Mediano (2028), Largo Plazo (2031)



## ESTRUCTURA DE LA FORMULACIÓN

AREAS

PROGRAMAS

ACCIONES

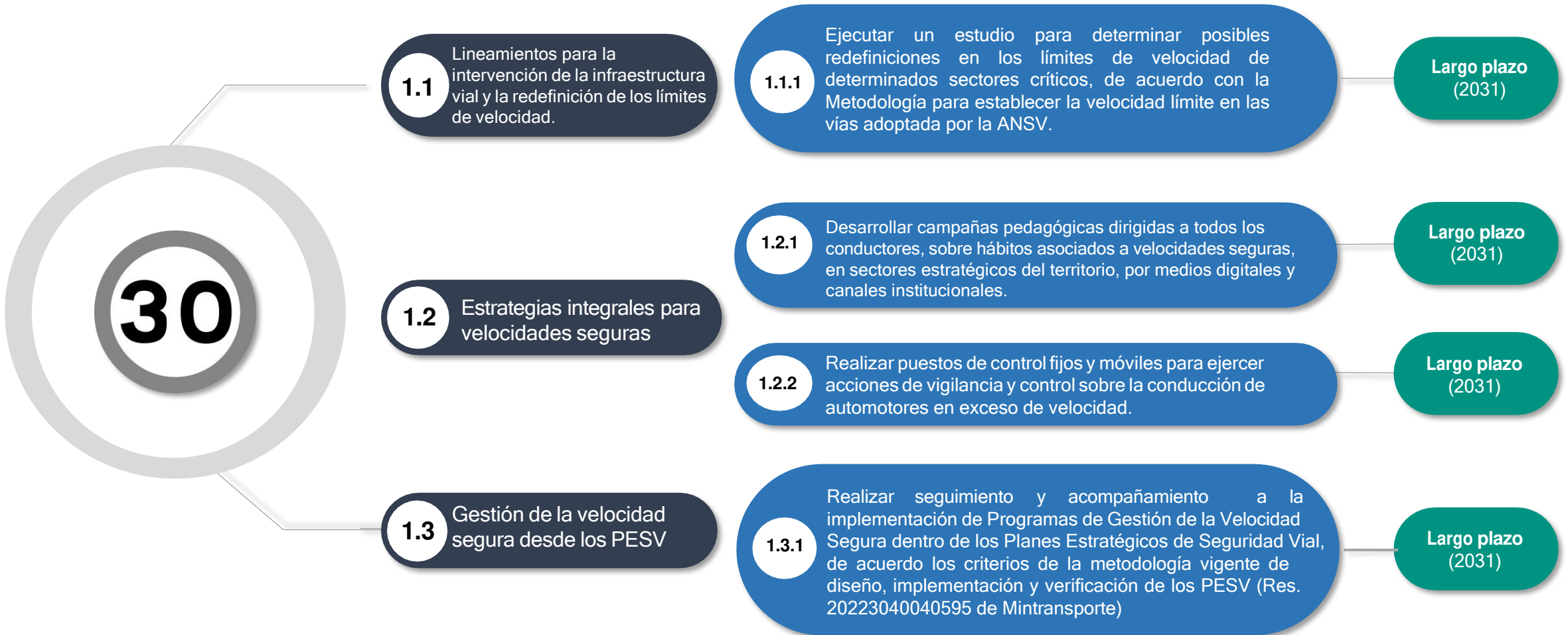
RESPONSABLES- INDICADORES - COSTOS





# 6. *Programas y acciones*

# 1. Velocidades seguras



## 2. Vehículos seguros



2.1

Promoción y control de las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos automotores.

2.1.2

Realizar campañas informativas y de sensibilización para motivar el mantenimiento obligatorio de los vehículos y desincentivar las modificaciones de las características originales.

Largo plazo  
(2031)

2.1.3

Realizar operativos de control de verificación del cumplimiento de la obligación de revisión técnico-mecánica.

Largo plazo  
(2031)

2.2

Motocicletas seguras

2.2.1

Realizar una campaña dirigida a motociclistas para promover la operación y mantenimiento de motocicletas seguras.

Largo plazo  
(2031)

2.3

Información sobre equipamiento de seguridad en vehículos

2.3.1

Realizar difusión de guía informativa dirigida a potenciales compradores de vehículos motorizados, sobre equipamiento en seguridad vial, en un trabajo articulado con los productores y proveedores de vehículos nuevos del territorio.

Largo plazo  
(2031)

2.4.1

Realizar operativo periódico de verificación en campo de condiciones de operatividad de los vehículos de transporte público de pasajeros.

Largo plazo  
(2031)

2.4

Vehículos de transporte de pasajeros seguros.

2.4.2

Realizar seguimiento y acompañamiento a la implementación de programas de inspección, mantenimiento preventivo y periódico de los vehículos de las entidades obligadas a implementar PESV en el radio de acción municipal.

Largo plazo  
(2031)

● Programa

● Acción

● Plazo de implementación

# 3. Infraestructura segura



**3.1** Análisis de vulnerabilidad de los actores viales

**3.1.1** Desarrollar actividades para la recopilación de información de los actores viales considerados vulnerables.

**Largo plazo**  
(2031)

**3.2.1** Priorizar la intervención a los puntos críticos de siniestralidad existentes.

**Largo plazo**  
(2031)

**3.2** Gestión de condiciones de riesgo.

**3.2.4** Realizar auditorías e inspecciones de seguridad vial en los proyectos de infraestructura vial existentes y futuros.

**Largo plazo**  
(2031)

**3.2.5** Reforzar la transitabilidad libre de obstáculos por las zonas peatonales para las personas con movilidad reducida

**Largo plazo**  
(2031)

**3.3** Fortalecimiento de la infraestructura vial segura.

**3.3.2** Realizar de manera periódica un inventario y diagnóstico de la señalización y semaforización existente.

**Largo plazo**  
(2031)

**3.3.4** Ejecutar intervenciones que favorezcan el tránsito con velocidades seguras.

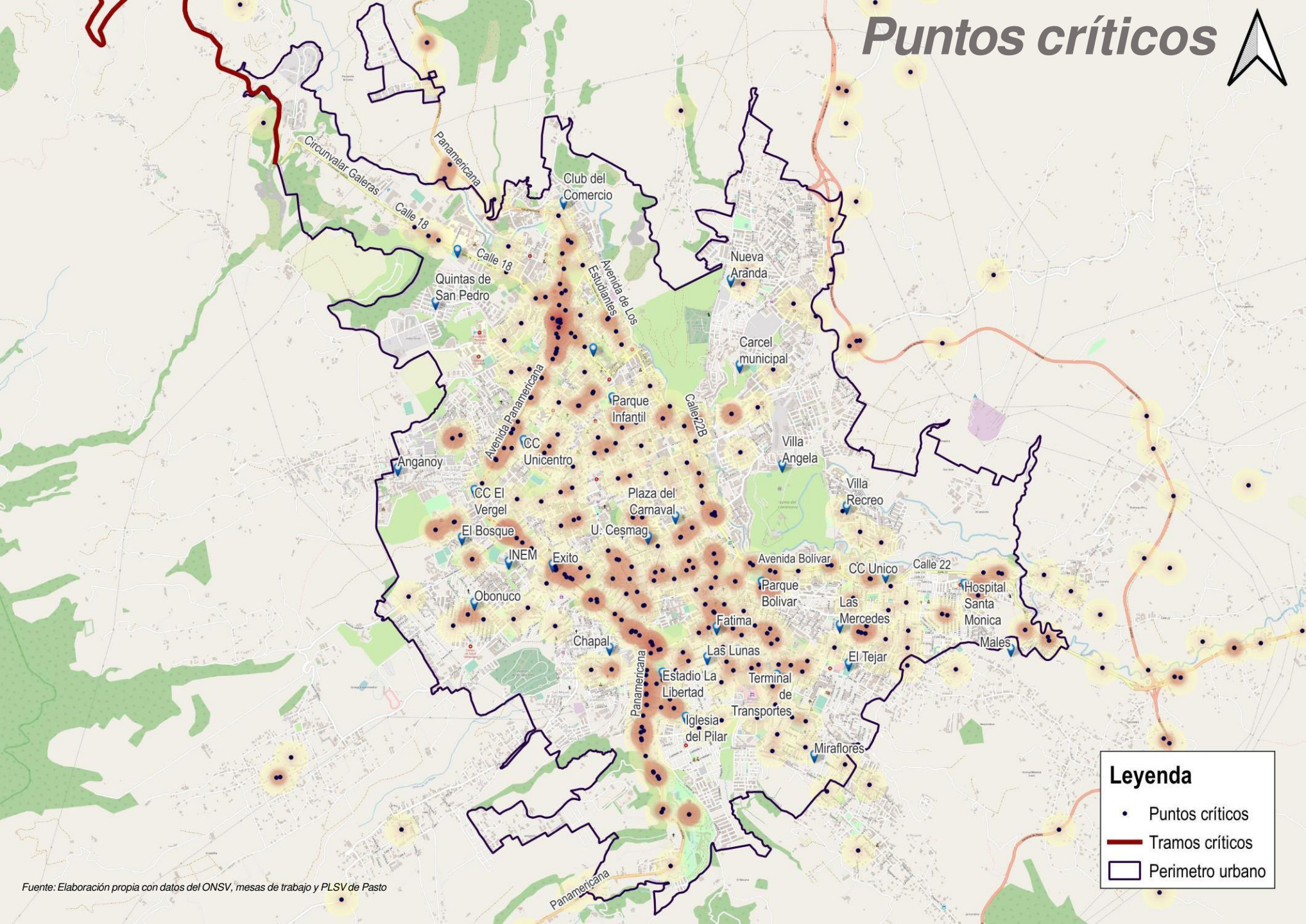
**Largo plazo**  
(2031)

**3.3.6** Implementar programas de urbanismo táctico sobre la infraestructura vial.

**Largo plazo**  
(2031)



# Puntos críticos



**Legenda**

- Puntos críticos
- Tramos críticos
- Perimetro urbano

Fuente: Elaboración propia con datos del ONSV, mesas de trabajo y PLSV de Pasto

# 5. Cumplimiento normas de tránsito



**5.1**

Vigilancia y control para el cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial.

**5.2**

Supervisión y control sobre los organismos de tránsito y organismos de apoyo a las autoridades de tránsito

**5.1.1**

Actualizar la formación en la legislación vigente relacionada con la seguridad vial para proporcionar mejores capacidades al personal encargado de la vigilancia y el control.

**Largo plazo**  
(2031)

**5.1.3**

Desarrollar estrategias de gestión para el control y vigilancia del tránsito y transporte.

**Largo plazo**  
(2031)

**5.1.4**

Fortalecer la administración y gestión de datos de los procesos contravencionales.

**Corto plazo**  
(2025)

**5.1.7**

Fortalecimiento de la capacidad tecnológica para el control del tránsito y transporte.

**Largo plazo**  
(2031)

**5.1.4**

Fortalecer el recurso humano para el control y vigilancia del tránsito y transporte.

**Largo plazo**  
(2031)

**5.2.1**

Actuación interseccional para implementar estrategias de vigilancia y control sobre los organismos de tránsito y organismos de apoyo de tránsito.

**Largo plazo**  
(2031)

# 4. Comportamiento seguro



**4.1** Modelo de gestión para el comportamiento

**4.1.1**

Establecer los lineamientos básicos para el desarrollo de estrategias pedagógicas que promuevan el comportamiento seguros en la vía.

**Corto plazo**  
(2024)

**4.2** Movilidad segura y sostenible en escenarios de educación

**4.2.1**

Promover y acompañar la implementación y seguimiento de los Planes de Movilidad Escolar de las instituciones educativas del sector rural y urbano.

**Largo plazo**  
(2031)

**4.3** Estrategias pedagógicas con la ciudadanía

**4.3.4**

Diseñar estrategias pedagógicas que incentiven comportamientos seguros en los peatones, con el fin de prevenir la siniestralidad e incentivar la corresponsabilidad.

**Largo plazo**  
(2031)

**4.4** Movilidad segura en las academias de conducción

**4.4.1**

Acompañar los procesos de formación integral de las academias de conducción, a través de la implementación de la malla curricular propuesta por el Min Transporte y la ANSV.

**Largo plazo**  
(2031)

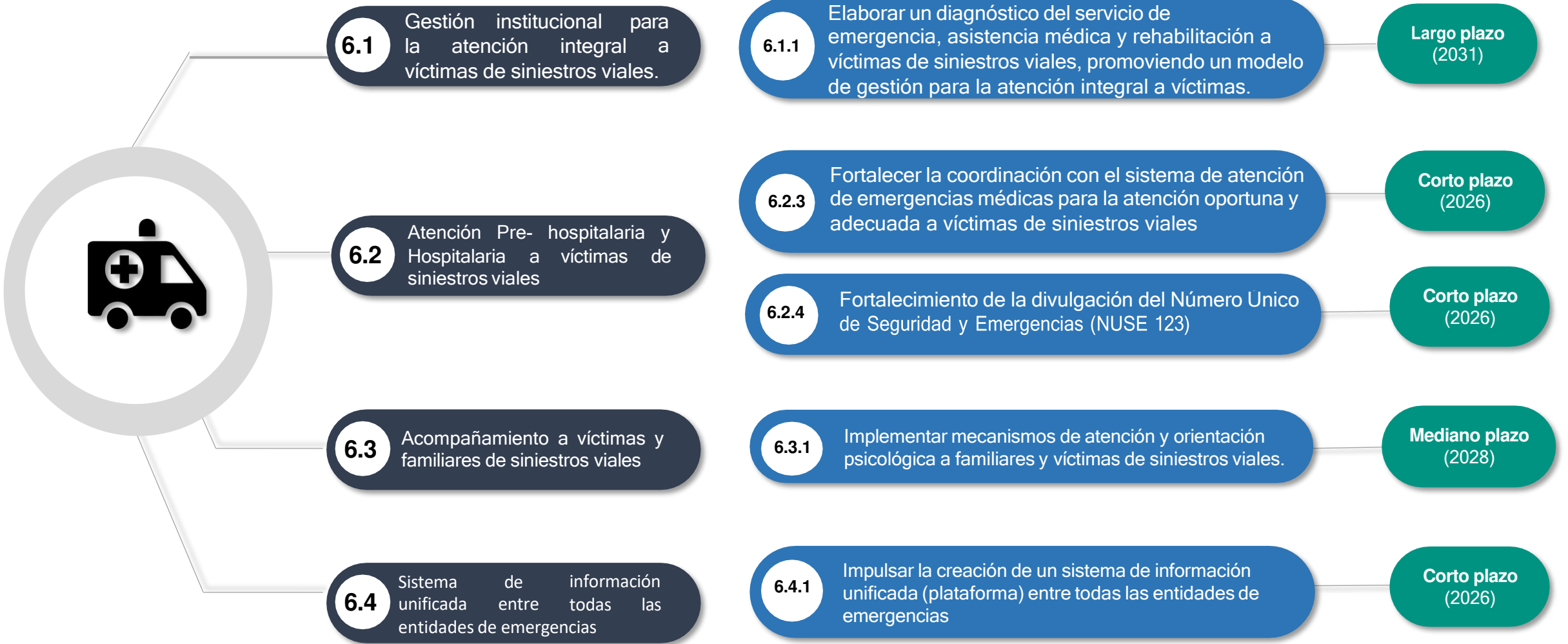
**4.5** Movilidad segura en escenarios del trabajo

**4.5.1**

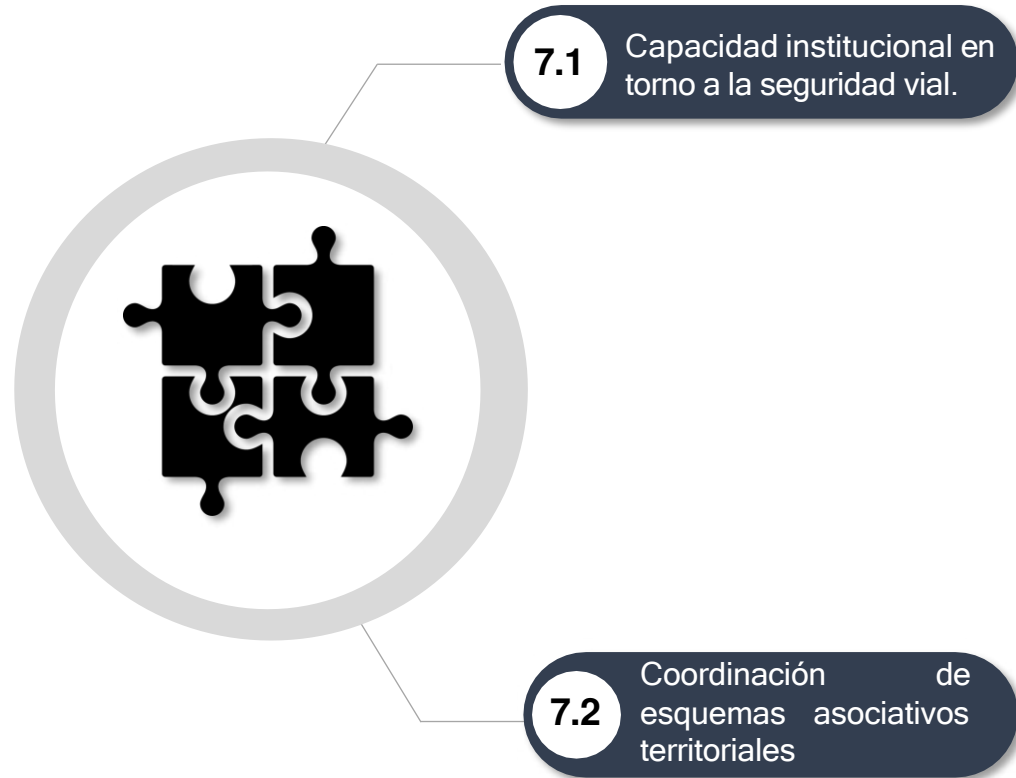
Orientar la formulación de acciones estratégicas que fomenten comportamientos seguros en las empresas públicas y privadas.

**Largo plazo**  
(2031)

# 6. Atención integral a víctimas



# 7. Gobernanza



# 8. Gestión del conocimiento



8.2

Fortalecer la institucionalidad del territorio para la gestión del conocimiento en seguridad vial.

8.2.1

Fortalecer el observatorio de seguridad vial y gestionar su integración con la Red de Observatorios Territoriales (ROT)

Mediano plazo  
(2028)

# Indicadores



**Acción**

PRIORIZAR LA INTERVENCIÓN A LOS PUNTOS CRÍTICOS DE SINIESTRALIDAD EXISTENTES

**Responsable**

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA Y VALORIZACIÓN

**Nombre del indicador**

SITIOS CRÍTICOS INTERVENIDOS PARA EL MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL

**Unidad de medida**

CANTIDAD DE SITIOS INTERVENIDOS

**Formula**

TOTAL SITIOS INTERVENIDOS = SITIO 1 + SITIO 2 + ... + SITIO N

**Periodicidad**

ANUAL

**Meta prevista**

(2026) 18 puntos críticos atendidos // (2028) 32 puntos críticos atendidos // (2031) 70 puntos críticos atendidos

**Costo**

COSTO ALTO > \$ 400.000.000

**Periodo de implementación**

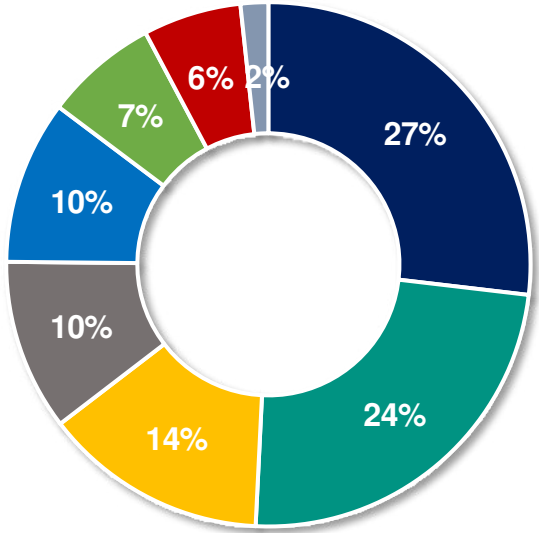
LARGO PLAZO (2031)



# *7. Costos del PLSV y fuentes de financiamiento*



# Costos y fuentes de financiamiento



- Infraestructura segura
- Comportamiento seguro
- Cumplimiento de las normas de tránsito
- Vehículos seguros
- Gobernanza
- Velocidades seguras
- Atención integral a víctimas
- Gestión del conocimiento

Área de acción	No. Acciones	Costo
Velocidades seguras	5	\$ 1.125.000.000
Vehículos seguros	8	\$ 1.700.000.000
Infraestructura segura	13	\$ 4.325.000.000
Comportamiento seguro	14	\$ 3.850.000.000
Cumplimiento normas de tránsito	8	\$ 2.225.000.000
Atención integral a víctimas	10	\$ 975.000.000
Gobernanza	10	\$ 1.625.000.000
Gestión del conocimiento	1	\$ 275.000.000
<b>TOTAL</b>	<b>69</b>	<b>\$ 16.100.000.000</b>

Fuente: Elaboración propia



# Costos y fuentes de financiamiento



CONSORCIO  
TERRITORIAL 004

RECURSOS  
PROPIOS

APORTES  
DEL  
SECTOR  
PRIVADO

ANSV

COOPERACIÓN  
INTERNACIONAL  
EN MATERIA DE  
SEGURIDAD  
VIAL

RECAUDO DE  
MULTAS Y  
SANCIONES DE  
TRÁNSITO  
(Art 160 Ley 769  
de 2002)



INCENTIVOS AL  
COMPROMISO  
CON LA  
SEGURIDAD  
VIAL  
(LEY 1503 de 2011  
Art. 20)

Fuente: Página web Alcaldía de Pasto





CONSORCIO  
TERRITORIAL 004



# 8. Herramienta de adopción



# *Herramienta de adopción*



CONSORCIO  
TERRITORIAL 004

## **DECRETO REGLAMENTARIO**

El Decreto reglamentario es un documento que establece las normas y disposiciones necesarias para la implementación del PLSV





***PREGUNTAS, COMENTARIOS...***



**GRACIAS**



ALCALDÍA DE PASTO

*PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023*

---

**Anexo 3. Acciones PLSV Pasto.pdf**

---

OBJETO: BRINDAR ASISTENCIA TÉCNICA A LAS ENTIDADES TERRITORIALES DEFINIDAS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL EN LA ACTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL, CON ENFOQUE TERRITORIAL.

CONTRATANTE: Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)

CONTRATISTA: Consorcio Territorial 004

ENTIDAD TERRITORIAL: Municipio de Pasto, Naríño.

FECHA: Mayo - 2023

ENTIDAD TERRITORIAL	ÁREA DE ACCIÓN	PROBLEMA PRINCIPAL	ID	PROGRAMA	ACCIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN	RESPONSABLE	NOMBRE INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	FÓRMULA	PERIODICIDAD DEL INDICADOR	META PREVISTA	COSTO Y RANGOS (EN PESOS)	PERIODO DE IMPLEMENTACIÓN CORTO (2026) - MEDIANO PLAZO (2028) - LARGO PLAZO (2031)
Pasto	Velocidades seguras	Falta de cultura ciudadana enfocada al tránsito con velocidades seguras	1.1.1	Estrategias integrales para velocidades seguras	Implementar un plan de gestión de la velocidad de acuerdo con los lineamientos del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.	Formulación e implementación de un Plan de Gestión de la Velocidad, en cumplimiento de la Ley 2251 de 2022, el cual contenga programas y proyectos que puedan contribuir a mejorar las condiciones de seguridad en las vías para todos los actores viales, con estrategias a nivel de Gobernanza, Infraestructura, Control, Comunicación y Pedagogía. Este Plan debe ser actualizado cada 2 años y se debe articular con el Plan Local de Seguridad Vial.	Secretaría de tránsito y transporte	Plan de Gestión de la Velocidad implementado y actualizado	Número	Plan de Gestión de la Velocidad implementado y actualizado	Bianual	(2025) Plan de Gestión de la Velocidad implementado (2027) Plan de Gestión de la Velocidad actualizado (2029) Plan de Gestión de la Velocidad actualizado (2031) Plan de Gestión de la Velocidad actualizado	Hasta \$ 150.000.000	Largo plazo
Pasto	Velocidades seguras	Falta de cultura ciudadana enfocada al tránsito con velocidades seguras	1.1.2	Estrategias integrales para velocidades seguras	Desarrollar campañas pedagógicas dirigidas a todos los conductores, sobre hábitos asociados a velocidades seguras, en sectores estratégicos del territorio, por medios digitales y canales institucionales.	Implementación de estrategias pedagógicas aplicadas en sectores estratégicos del municipio (p.e. vía Panamericana, zonas escolares, corregimientos), por medios digitales y/o canales institucionales, que promuevan en los conductores el cumplimiento de los límites de velocidad y desarrollo de hábitos asociados a velocidades seguras.	Secretaría de tránsito y transporte // Secretaría de Educación	Estrategias pedagógicas enfocadas a velocidades seguras desarrolladas con conductores	Cantidad de estrategias pedagógicas con conductores realizadas	Total de estrategias pedagógicas con conductores = estrategia 1 + estrategia 2 + estrategia 3 + ... + estrategia n	Semestral	(2031) 48 estrategias	Hasta \$ 150.000.000	Largo plazo
Pasto	Velocidades seguras	Falta de cultura ciudadana enfocada al tránsito con velocidades seguras	1.1.3	Estrategias integrales para velocidades seguras	Realizar puestos de control fijos y móviles para ejercer acciones de vigilancia y control sobre la conducción de automotores con excesos de velocidad.	Implementación de acciones de vigilancia y control de velocidades altamente visibles y con variabilidad horaria, por medio de puestos de control fijos y móviles, usando los recursos tecnológicos disponibles (p.e. radares, cámaras salvavidas), con el objetivo de generar en los conductores un efecto disuasivo general. Coordinar con las concesiones la labor de vigilancia y control en corredores de su jurisdicción.	Secretaría de tránsito y transporte	Puestos de control realizados sobre la conducción de automotores con excesos de velocidad.	Cantidad de puestos de control sobre las velocidades realizadas	Total de puestos de control realizados = puesto de control 1 + puesto de control 2 + puesto de control 3 + ... + puesto de control n	Semestral	(2031) 192 puestos de control	Desde \$ 150.000.000 hasta \$ 400.000.000	Largo plazo
Pasto	Velocidades seguras	Falta de cultura ciudadana enfocada al tránsito con velocidades seguras	1.2.1	Gestión de la velocidad segura desde en el sector transporte y entidades privadas	Realizar seguimiento y acompañamiento a la implementación de Programas de Gestión de la Velocidad Segura dentro de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.	Desarrollo de visitas de verificación y apoyo técnico a las entidades que prestan el servicio público de transporte terrestre de pasajeros y mixto en el radio de acción municipal, para la implementación, fortalecimiento o actualización de un programa de gestión de velocidades seguras, de acuerdo con la metodología vigente de diseño, implementación y verificación de los PESV. (Res. 20223040040595)	Secretaría de tránsito y transporte	Entidades de servicio público de transporte de pasajeros visitadas y verificadas en la implementación de programas de gestión de la velocidad de acuerdo con la metodología vigente // Entidades acompañadas en la implementación o fortalecimiento de programas de gestión de la velocidad	Porcentaje de entidades de transporte de pasajeros visitadas y verificadas / Cantidad de entidades de transporte de pasajeros * 100 // Porcentaje de entidades acompañadas en la implementación o fortalecimiento de programas de gestión de la velocidad	(2025) 100% de entidades de transporte de pasajeros con visita de verificación // (2027) 50% de las entidades con obligación de PESV, acompañadas técnicamente en programas de gestión de la velocidad (2031) 100% de las entidades con obligación de PESV, acompañadas técnicamente en programas de gestión de la velocidad	Consejo de Planeación Municipal	Al menos \$ 400.000.000	Largo plazo	
Pasto	Velocidades seguras	Los límites de velocidad establecidos son discordes con las condiciones imperantes del entorno.	1.3.1	Lineamientos para la intervención de la infraestructura vial y la redefinición de los límites de velocidad.	Definir los límites de velocidad en corredores y tramos viales críticos asociados a excesos de velocidad, aplicando la Metodología para establecer la velocidad límite en las vías adoptada por la ANSV.	Establecer límites de velocidad apropiados en zonas especiales y sectores críticos de siniestralidad asociados a excesos de velocidad, siguiendo los principios del enfoque del sistema seguro, considerando características imperantes del entorno (Infraestructura vial, nivel de tránsito, uso del suelo, actores viales involucrados) y la normativa vigente en la materia (Ley 2251 de 2022 y Metodología para establecer límites de velocidad en las vías del país)	Secretaría de tránsito y transporte	Cantidad de estudios de definición de límites de velocidad realizados	Cantidad de estudios de definición de límites de velocidad	Total de estudios realizados = estudio 1 + estudio 2 + ... + estudio n	Cuatrerial	(2024) 1 estudio (2031) 2 estudios	Hasta \$ 150.000.000	Largo plazo
Pasto	Velocidades seguras	Los límites de velocidad establecidos son discordes con las condiciones imperantes del entorno. Modificación de las características de seguridad pasiva y activa de los vehículos automotores y alta evasión de revisión técnico-mecánica.	1.3.2	Lineamientos para la intervención de la infraestructura vial y la redefinición de los límites de velocidad.	Determinar criterios para evaluar la necesidad de intervenciones en la infraestructura vial para mitigar los efectos de las velocidades inadecuadas.	Definición de criterios para la implementación de intervenciones en la infraestructura vial (Inclusión de dispositivos reguladores de velocidad, modificaciones en los diseños viales de acuerdo con el entorno y actores viales vulnerables e implementación de señalización vertical.	Secretaría de tránsito y transporte	Ruta para la implementación de intervenciones en la infraestructura vial definida	Cantidad de rutas para la definición de intervenciones en la infraestructura vial	Cantidad de rutas definidas	Consejo de Planeación Municipal	(2024) 1 ruta definida	Hasta \$ 150.000.000	Corto plazo
Pasto	Velocidades seguras	Los límites de velocidad establecidos son discordes con las condiciones imperantes del entorno. Modificación de las características de seguridad pasiva y activa de los vehículos automotores y alta evasión de revisión técnico-mecánica.	2.1.1	Promoción y control de las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos automotores.	Realizar un diagnóstico sobre el parque automotor y los niveles de cumplimiento de la revisión técnico-mecánica.	Análisis periódico del parque automotor matriculado y de los niveles de cumplimiento de la obligación de revisión técnico-mecánica en el territorio, usando las bases de datos del RUNT y de los CDA, que permita establecer las necesidades de implementar estrategias de promoción y control.	Secretaría de tránsito y transporte	Informe de diagnóstico realizado del nivel de cumplimiento de la obligación de revisión técnico-mecánica	Cantidad de informes de diagnóstico	Cantidad de informes de diagnóstico realizados	Consejo de Planeación Municipal	(2031) 8 informes de diagnósticos realizados	Hasta \$ 150.000.000	Largo plazo
Pasto	Velocidades seguras	Los límites de velocidad establecidos son discordes con las condiciones imperantes del entorno. Modificación de las características de seguridad pasiva y activa de los vehículos automotores y alta evasión de revisión técnico-mecánica.	2.1.2	Promoción y control de las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos automotores.	Realizar campañas informativas y de sensibilización para motivar el mantenimiento obligatorio de los vehículos y desincentivar las modificaciones de las características originales.	Diseño e implementación de campañas informativas dirigidas a conductores de vehículos automotores para motivar el cumplimiento de la obligación de revisión técnico-mecánica y desincentivar las modificaciones de las características originales, por medio de las estrategias pedagógicas que se determinen (redes sociales, sensibilizaciones, entrega de piezas informativas, etc.). Considerar como contenido para las campañas información enfocada a generar conciencia e impacto sobre las consecuencias de la evasión del mantenimiento obligatorio, usando como sustento las fallas y modificaciones mecánicas más frecuentes en el municipio causantes de siniestros viales. Se sugiere trabajar de forma articulada con los Centros de Diagnóstico Automotor del municipio de Pasto.	Secretaría de tránsito y transporte // Secretaría de Cultura // Secretaría de Educación	Campañas informativas enfocadas a la promoción de la revisión técnico-mecánica desarrolladas con conductores	Cantidad de campañas informativas con conductores	Total de campañas informativas con conductores = campaña 1 + campaña 2 + campaña 3 + ... + campaña n	Consejo de Planeación Municipal	(2031) 72 campañas	Hasta \$ 150.000.000	Largo plazo
Pasto	Velocidades seguras	Los límites de velocidad establecidos son discordes con las condiciones imperantes del entorno. Modificación de las características de seguridad pasiva y activa de los vehículos automotores y alta evasión de revisión técnico-mecánica.	2.1.3	Promoción y control de las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos automotores.	Realizar operativos de control de verificación del cumplimiento de la obligación de revisión técnico-mecánica.	Acciones de vigilancia y control para la verificación del cumplimiento de la obligación de revisión técnico-mecánica de los vehículos que transiten en el municipio, aplicando procesos sancionatorios. Considerar la realización de puestos de control focalizados en motocicletas de acuerdo con los niveles de evasión. Coordinar con las concesiones la labor de vigilancia y control en corredores de su jurisdicción.	Secretaría de tránsito y transporte	Puestos de control realizados en el municipio a la revisión técnico-mecánica.	Cantidad de puestos de control sobre la revisión técnico-mecánica realizados	Total de puestos de control realizados = puesto de control 1 + puesto de control 2 + puesto de control 3 + ... + puesto de control n	Semestral	(2031) 192 puestos de control	Desde \$ 150.000.000 hasta \$ 400.000.000	Largo plazo
Pasto	Velocidades seguras	Los límites de velocidad establecidos son discordes con las condiciones imperantes del entorno. Modificación de las características de seguridad pasiva y activa de los vehículos automotores y alta evasión de revisión técnico-mecánica.	2.2.1	Motocicletas seguras	Aplicar estrategias pedagógicas a motocicletas para fomentar hábitos adecuados en la operación y mantenimiento preventivo de motocicletas seguras.	Actividades pedagógicas y formativas dirigidas a los motociclistas, realizadas de forma periódica en puntos estratégicos del territorio, enfocadas en la operación y mantenimiento del vehículo. Se sugiere considerar la aplicación del siguiente contenido, relacionado a recursos disponibles en la Escuela Virtual de la ANSV: - Conocimientos y hábitos adecuados en la revisión preoperacional y mantenimiento preventivo de la motocicleta (Sistema de frenos, sistema eléctrico, kit de arrastre, llantas, líquidos)	Secretaría de tránsito y transporte // Secretaría de Cultura // Secretaría de Educación	Actividades informativas desarrolladas con motociclistas sobre la revisión preoperacional y el mantenimiento preventivo del vehículo	Cantidad de campañas informativas realizadas con motociclistas	Total de campañas informativas con motociclistas = campaña 1 + campaña 2 + campaña 3 + ... + campaña n	Semestral	(2031) 56 campañas	Hasta \$ 150.000.000	Largo plazo
Pasto	Velocidades seguras	Los límites de velocidad establecidos son discordes con las condiciones imperantes del entorno. Modificación de las características de seguridad pasiva y activa de los vehículos automotores y alta evasión de revisión técnico-mecánica.	2.3.1	Información sobre equipamiento de seguridad en vehículos.	Realizar difusión de material comunicativo dirigido a potenciales compradores de vehículos motorizados, sobre equipamiento en seguridad vial.	Diseño y difusión de material comunicativo sobre equipamiento y tecnologías vehiculares en seguridad vial y sus efectos frente a la protección de la vida de ocupantes y otros actores viales, dirigida a potenciales compradores de vehículos motorizados, con el fin de promover una elección de compra consciente e informada. (Incluir dentro de los elementos de seguridad pasiva los cascos protectores reglamentados para motociclista)	Secretaría de tránsito y transporte // Secretaría de Educación	Jornadas de difusión sobre equipamiento en seguridad vial ejecutadas	Cantidad de jornadas de difusión	Total de jornadas de difusión = jornada de difusión 1 + jornada de difusión 2 + ... + jornada de difusión n	Consejo de Planeación Municipal	(2028) 96 jornadas de difusión	Hasta \$ 150.000.000	Mediano plazo
Pasto	Velocidades seguras	Los límites de velocidad establecidos son discordes con las condiciones imperantes del entorno. Modificación de las características de seguridad pasiva y activa de los vehículos automotores y alta evasión de revisión técnico-mecánica.	2.4.1	Vehículos de transporte de pasajeros y sector privado seguros.	Elaborar un diagnóstico del estado del parque automotor del transporte público del territorio.	Diagnóstico del parque automotor de las distintas modalidades de transporte público y transporte escolar, caracterizando: edad del parque, revisión técnico-mecánica, sistemas de control pasivos y activos, dispositivos de seguridad, etc., el cual posteriormente permita la formulación de estrategias de modernización acorde a las necesidades encontradas. Tener en consideración en el análisis la capacidad transportadora y la reposición de flota del SET.	Secretaría de tránsito y transporte	Informe de diagnóstico del parque automotor realizado	Cantidad de informes de diagnóstico	Total de informes de diagnóstico realizados = informe 1 + informe 2 + ... + informe n	Consejo de Planeación Municipal	(2024) 1 informe de diagnóstico (2027) 2 informes de diagnóstico (2031) 3 informes de diagnóstico	Hasta \$ 150.000.000	Largo plazo
Pasto	Velocidades seguras	Los límites de velocidad establecidos son discordes con las condiciones imperantes del entorno. Modificación de las características de seguridad pasiva y activa de los vehículos automotores y alta evasión de revisión técnico-mecánica.	2.4.2	Vehículos de transporte de pasajeros y sector privado seguros.	Realizar operativo periódico de verificación en campo de condiciones de operatividad de los vehículos de transporte público de pasajeros y mixto.	Implementación de puestos de control de la operación de los vehículos del Sistema Estratégico de Transporte Público, transporte intermunicipal y mixto, según jurisdicción, verificando los requisitos y elementos básicos para el buen funcionamiento y seguridad del vehículo y sus ocupantes (documentos del vehículo, luces, llantas, cinturon de seguridad, limpia brisas, espejos, equipos de prevención y seguridad, accesibilidad para personas con movilidad y/o comunicación reducida).	Secretaría de tránsito y transporte	Número de puestos de control realizados sobre las condiciones de operatividad del transporte público.	Cantidad de puestos de control sobre las condiciones de operatividad del transporte público	Total de puestos de control = puesto de control 1 + puesto de control 2 + ... + puesto de control n	Semestral	(2031) 96 puestos de control	Desde \$ 150.000.000 hasta \$ 400.000.000	Largo plazo
Pasto	Velocidades seguras	Los límites de velocidad establecidos son discordes con las condiciones imperantes del entorno. Modificación de las características de seguridad pasiva y activa de los vehículos automotores y alta evasión de revisión técnico-mecánica.	2.4.3	Vehículos de transporte de pasajeros y sector privado seguros.	Realizar seguimiento y acompañamiento a la implementación de programas de inspección, mantenimiento preventivo y periódico de los vehículos de las entidades obligadas a implementar PESV en el radio de acción municipal.	Desarrollo de visitas de verificación y apoyo técnico en la aplicación de procedimientos para el registro de inspección preoperacional diaria de los vehículos automotores, así como de los planes de mantenimiento preventivo y periódico, de acuerdo con la metodología vigente para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. (Res. 20223040040595)	Secretaría de tránsito y transporte	Entidades de servicio público de transporte de pasajeros visitadas y verificadas en la implementación de programas de inspección, mantenimiento preventivo y periódico de los vehículos // Entidades acompañadas en la implementación o fortalecimiento de programas de inspección, mantenimiento preventivo y periódico de los vehículos	Porcentaje de entidades de transporte de pasajeros con visita de verificación realizada // Porcentaje de entidades acompañadas en la implementación o fortalecimiento de programas de inspección, mantenimiento preventivo y periódico de los vehículos	(2025) 100% de entidades de transporte de pasajeros con visita de verificación // (2027) 50% de las entidades con obligación de PESV, acompañadas técnicamente en programas de inspección, mantenimiento preventivo y periódico (2031) 100% de las entidades con obligación de PESV, acompañadas técnicamente en programas de inspección, mantenimiento preventivo y periódico	Consejo de Planeación Municipal	Al menos \$ 400.000.000	Largo plazo	



ENTIDAD TERRITORIAL	ÁREA DE ACCIÓN	PROBLEMA PRINCIPAL	ID	PROGRAMA	ACCIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN	RESPONSABLE	NOMBRE INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	FÓRMULA	PERIODICIDAD DEL INDICADOR	META PREVISTA	COSTO Y RANGOS (EN PESOS)	PERIODO DE IMPLEMENTACIÓN CORTO (2026) -MEDIANO PLAZO (2028)-LARGO PLAZO (2031)
Pasto	Infraestructura segura	Carencia en la optimización de los recursos y en la planeación de las nuevas vías teniendo en cuenta el desarrollo del municipio. Carencia en la optimización de los recursos y en la planeación de las nuevas vías teniendo en cuenta el desarrollo del municipio.	3.1.1	Gestión de información de actores viales	Desarrollar actividades para la recopilación de información de los actores viales considerados vulnerables	Ejecución de actividades enfocadas a la recopilación de información relevante perteneciente a los actores viales considerados vulnerables, con el objetivo de tener en cuenta estos aspectos en la planeación y desarrollo de futuros proyectos de infraestructura vial.	Secretaría de Tránsito y Transporte	Actividades para la recopilación de información de actores viales vulnerables	Cantidad de actividades de recopilación de información	Total de actividades realizadas = Actividad 1 + ... + Actividad n	Anual	(2031) 8 actividades	Hasta \$ 150.000.000	Largo plazo
Pasto	Infraestructura segura	Carencia en la optimización de los recursos y en la planeación de las nuevas vías teniendo en cuenta el desarrollo del municipio. Carencia en la optimización de los recursos y en la planeación de las nuevas vías teniendo en cuenta el desarrollo del municipio.	3.2.1	Gestión de condiciones de riesgo	Priorizar la intervención a los puntos críticos de siniestralidad existentes	Dar atención prioritaria a los puntos críticos de siniestralidad, en cuanto a mejoras y/o mantenimientos que se determinen necesarios.	Secretaría de Infraestructura y Valorización	Sitios críticos intervenidos para el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial	Cantidad de sitios intervenidos	Total de sitios intervenidos = Sitio 1 + ... + Sitio n	Semestral	(2026) 18 puntos críticos atendidos // (2028) 32 puntos críticos atendidos // (2031) 70 puntos críticos atendidos	Al menos \$ 400.000.000	Largo plazo
Pasto	Infraestructura segura	Carencia en la optimización de los recursos y en la planeación de las nuevas vías teniendo en cuenta el desarrollo del municipio. Carencia en la optimización de los recursos y en la planeación de las nuevas vías teniendo en cuenta el desarrollo del municipio.	3.2.2	Gestión de condiciones de riesgo	Reforzar la transitabilidad libre de obstáculos por las zonas peatonales	Ejecución de programa para la localización y reubicación de obstáculos presentes sobre los espacios públicos destinados al tránsito de peatones.	Secretaría de Infraestructura / Secretaría de tránsito y transporte	Obstáculos localizados y reubicados sobre los espacios públicos peatonales	Porcentaje de obstáculos reubicados	Porcentaje de obstáculos reubicados = (Obstáculo 1 + ... + Obstáculo n) / Total obstáculos localizados * 100	Semestral	(2026) 100% de obstáculos reubicados	Desde \$ 150.000.000 hasta \$ 400.000.000	Corto plazo
Pasto	Infraestructura segura	Carencia en la optimización de los recursos y en la planeación de las nuevas vías teniendo en cuenta el desarrollo del municipio.	3.2.3	Gestión de condiciones de riesgo	Mejorar las condiciones de seguridad vial en zonas destinadas al transporte público de pasajeros	Mejoramiento de zonas para el ascenso y descenso de pasajeros de transporte público, con el fin de que sean seguras y cuenten con una señalización óptima.	Secretaría de Infraestructura y Valorización / Secretaría de tránsito y transporte / Dirección administrativa de espacio público	Espacios de ascenso/descenso localizados e intervenidos para el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial	Porcentaje de espacios de ascenso/descenso intervenidos	Porcentaje de espacios de ascenso/descenso intervenidos = (Espacio 1 + ... + Espacio n) / Total espacios localizados * 100	Anual	(2028) 100% de espacios intervenidos	Al menos \$ 400.000.000	Mediano plazo
Pasto	Infraestructura segura	Debilidad de los instrumentos de diseño y mal estado de la infraestructura vial	3.2.4	Gestión de condiciones de riesgo	Realizar auditorías e inspecciones de seguridad vial en los proyectos de infraestructura vial existentes y futuros	Realizar auditorías e inspecciones de seguridad vial en los proyectos de infraestructura vial existentes y futuros, tomando como guía la metodología para el desarrollo de auditorías e inspecciones de seguridad vial para Colombia en proyectos de infraestructura vial, establecida por la ANSV (metodología adoptada mediante Resolución 20213040035705 del 17 de agosto del año 2021 del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial)	Secretaría de Infraestructura y Valorización / Secretaría de tránsito y transporte	auditorías realizadas en proyectos de infraestructura existentes y futuros	Porcentaje de proyectos auditados	Porcentaje de proyectos auditados = (Proyecto auditado 1 + ... + Proyecto auditado n) / Total de proyectos existentes y futuros encontrados * 100	Anual	(2031) 100% de proyectos auditados	Desde \$ 150.000.000 hasta \$ 400.000.000	Largo plazo
Pasto	Infraestructura segura	Debilidad de los instrumentos de diseño y mal estado de la infraestructura vial	3.2.5	Gestión de condiciones de riesgo	Reforzar la transitabilidad libre de obstáculos por las zonas peatonales para las personas con movilidad reducida	Ejecución de obras para mejorar las condiciones de transitabilidad en andenes para personas con movilidad reducida (rampas de acceso, baldosas podo táctiles, disminución de obstáculos innecesarios/baldos), entre otros).	Secretaría de Infraestructura y Valorización / Secretaría de tránsito y transporte	Sitios intervenidos para el mejoramiento de las condiciones de transitabilidad para personas con movilidad reducida	Cantidad de sitios intervenidos para personas con movilidad reducida	Total de sitios intervenidos = Sitio 1 + ... + Sitio n	Semestral	(2026) 40 sitios intervenidos // (2028) 80 sitios intervenidos // (2031) 140 sitios intervenidos	Al menos \$ 400.000.000	Largo plazo
Pasto	Infraestructura segura	Debilidad de los instrumentos de diseño y mal estado de la infraestructura vial	3.3.1	Fortalecimiento de la infraestructura vial segura	Fortalecer el instrumento base para la planeación de soluciones de infraestructura vial.	Fortalecimiento de criterios base para la definición de los perfiles viales en los instrumentos de ordenamiento, con la finalidad de que la planeación de soluciones de infraestructura vial sea más efectiva y se respeten sus recomendaciones.	Secretaría de Infraestructura y Valorización	Criterios base fortalecidos para la planeación de infraestructura segura	Cantidad de criterios fortalecidos	Total de criterios fortalecidos = criterio 1 + ... + criterio n	Anual	(2026) 6 criterios fortalecidos	Hasta \$ 150.000.000	Corto plazo
Pasto	Infraestructura segura	Debilidad de los instrumentos de diseño y mal estado de la infraestructura vial	3.3.2	Fortalecimiento de la infraestructura vial segura	Realizar de manera periódica un inventario y diagnóstico de la señalización y semaforización existente.	Ejecución de un inventario de la señalización y semaforización existente en el municipio, así mismo, evaluar el estado actual del elemento inventariado, con el fin de determinar la necesidad de un mantenimiento del mismo. Lo anterior, se debe de realizar bajo los criterios definidos en la Guía para la conformación y actualización de inventarios de señalización vial 2021-08-03, del ministerio de transporte y la ANSV.	Secretaría de Infraestructura y Valorización / Secretaría de tránsito y transporte	Semaforización inspeccionada e inventariada / Señalización inspeccionada e inventariada	Porcentaje de semáforos inspeccionados e inventariados / Porcentaje de señalizaciones inspeccionadas e inventariadas	Porcentaje de semáforos inspeccionados e inventariados = % semáforos inspeccionados e inventariados / Porcentaje de señalizaciones inspeccionadas e inventariadas * 100	Anual	(2031) 100% de semáforos inspeccionados e inventariados // (2031) 100% de señalizaciones inspeccionadas e inventariadas	Al menos \$ 400.000.000	Largo plazo
Pasto	Infraestructura segura	Debilidad de los instrumentos de diseño y mal estado de la infraestructura vial	3.3.3	Fortalecimiento de la infraestructura vial segura	Fortalecer el plan de mantenimiento vial integral	Fortalecimiento del plan de mantenimiento vial integral, que contenga actividades de mantenimiento vial como también de señalización y demarcación. Es importante que esta acción considere la información de la Red Colombiana de Seguimiento de Fauna Atropellada (Recofa) y del mapa de vulnerabilidad faunística del INVIAS, la entidad establecerá dispositivos sobre la infraestructura vial con el objetivo de reducir la exposición al riesgo de los actores viales y la prevención del atropellamiento de la fauna sobre las vías. Algunas de las medidas a considerar son sistemas de cercado perimetrales, rampas o mecanismos de escape, escape de vallados, escape de los drenajes, disuasores artificiales o señalización de advertencia.	Secretaría de Infraestructura y Valorización	Fortalecimiento del plan de mantenimiento vial integral de la infraestructura existente	Cantidad de planes de mantenimiento vial fortalecidos	Total de planes fortalecidos = plan 1 + ... + plan n	Anual	(2026) 2 plan fortalecido	Desde \$ 150.000.000 hasta \$ 400.000.000	Corto plazo
Pasto	Infraestructura segura	Debilidad de los instrumentos de diseño y mal estado de la infraestructura vial	3.3.4	Fortalecimiento de la infraestructura vial segura	Ejecutar intervenciones que favorezcan el tránsito con velocidades seguras	Ejecución de obras que intervengan la infraestructura vial tales como: resaltes, badenes, superficies auditivas/vibratorias, sensores de velocidad, entre otros. Esto anterior, con el propósito de generar un impacto en la circulación vial a velocidades seguras.	Secretaría de Infraestructura y Valorización	Sitios intervenidos para el mejoramiento de la circulación vial a velocidades seguras	Cantidad de sitios intervenidos	Total de sitios intervenidos = Sitio 1 + ... + Sitio n	Anual	(2026) 30 sitios intervenidos // (2028) 60 sitios intervenidos // (2031) 110 sitios intervenidos	Al menos \$ 400.000.000	Corto plazo
Pasto	Infraestructura segura	Debilidad de los instrumentos de diseño y mal estado de la infraestructura vial	3.3.5	Fortalecimiento de la infraestructura vial segura	Evaluar las zonas escolares con el fin de complementar, implementar y/o mantener la señalización vial	Evaluación de las zonas escolares en cuanto a su señalización y demarcación, con el fin de complementar, implementar y/o mantener un entorno de circulación vial seguro en zonas escolares.	Secretaría de Infraestructura y Valorización / Secretaría de tránsito y transporte	Zonas escolares localizadas e intervenidas para la implementación y/o mejoramiento de un entorno de circulación vial seguro	Porcentaje de zonas escolares intervenidas	Porcentaje de zonas escolares intervenidas = (Zona 1 + ... + Zona n) / Total zonas escolares localizadas * 100	Anual	(2031) 100% de zonas escolares intervenidas	Al menos \$ 400.000.000	Largo plazo
Pasto	Infraestructura segura	Debilidad de los instrumentos de diseño y mal estado de la infraestructura vial	3.3.6	Fortalecimiento de la infraestructura vial segura	Implementar programas de urbanismo táctico sobre la infraestructura vial	Implementación de proyectos de urbanismo táctico en la infraestructura, con el fin de contribuir a la disminución de los siniestros viales por excesos de velocidad, y a su vez, generar embellecimiento a los espacios del territorio. Para estos proyectos, tomar ejemplos de la secretaria de movilidad de Bogotá y Medellín.	Secretaría de Infraestructura y Valorización / Secretaría de tránsito y transporte	Espacios de infraestructura vial intervenidos con proyectos enfocados al urbanismo táctico	Cantidad de espacios intervenidos	Total de espacios intervenidos = Espacio 1 + ... + Espacio n	Anual	(2026) 15 espacios intervenidos // (2028) 30 espacios intervenidos	Al menos \$ 400.000.000	Mediano plazo
Pasto	Infraestructura segura	Debilidad de los instrumentos de diseño y mal estado de la infraestructura vial	3.3.7	Fortalecimiento de la infraestructura vial segura	Implementar ciclorrutas para el tránsito seguro de bici usuarios	Ejecución de proyectos para aumentar la red de ciclorrutas en la entidad territorial.	Secretaría de Infraestructura y Valorización	Kilómetros de ciclorruta implementados	Cantidad de kilómetros de ciclorruta	Total de kilómetros de ciclorruta = Sumatoria de kilómetros de ciclorruta implementados	Anual	(2026) 2 kilómetros de ciclorruta implementados // (2028) 4 kilómetros de ciclorruta implementados	Al menos \$ 400.000.000	Mediano plazo
Pasto	Comportamiento seguro	Baja efectividad de los modelos de sensibilización y experiencias de campañas de seguridad vial implementadas para promover la corresponsabilidad de los diferentes actores viales.	4.1.1	Modelos de gestión para el comportamiento	Adoptar un modelo de gestión a partir de orientaciones básicas para el desarrollo de estrategias que promuevan comportamientos seguros.	El desarrollo de un modelo de gestión efectivo para promover el comportamiento seguro en las vías implica definir las orientaciones mínimas que se deben tener en cuenta por cada una de las iniciativas a desarrollar por los actores, escenarios e instancias responsables. Por tanto, las dependencias que conforman el Comité Local de Seguridad Vial deberán apropiar estas orientaciones e integrárselas a sus procesos, en la coordinación y complementariedad de la acción municipal, en función de guiar la implementación de estrategias que promuevan la seguridad vial en escenarios públicos, privados y todos los actores viales. A continuación, algunos aspectos a considerar: -Análisis de riesgos: las estrategias que se diseñen deben partir de un ejercicio de indagación y evaluación constante de los factores y comportamientos de riesgo, situaciones de vulnerabilidad, valoración del riesgo por población, prácticas culturales asociadas a la movilidad, etc. Para esto, deberán realizar una matriz de riesgo. -Un marco de referencia: establezca los fundamentos técnicos y orientaciones conceptuales bajo los cuales se diseñarán las acciones y estrategias a implementar, como el enfoque de Sistema Seguro, Movilidad Humana, principio de corresponsabilidad, autocuidado, comunicación para el desarrollo, metodologías participativas y cultura ciudadana. -Enfoques transversales: fortalezca el discurso, la gestión y la práctica de la movilidad segura, desde los fundamentos técnicos que brinda la perspectiva de género, inclusión, etnoeducación y enfoque territorial, reconociendo y abordando las diversas necesidades, desafíos y circunstancias particulares de la población rural y urbana de Pasto. -Toda acción de comportamiento seguro debe ser una estrategia pedagógica: una apuesta por diseñar estrategias que brinden aprendizajes significativos para los diferentes públicos desde la información, formación y comunicación. Es una propuesta que va más allá de las campañas y actividades habituales de sensibilización. -Una oportunidad por nuevas apuestas: promover los comportamientos prosociales (comportamientos voluntarios y positivos que superan los intereses individuales y se enfocan en el bienestar colectivo), haciendo énfasis en ese grupo más amplio de ciudadanos ejemplo, responsables y cumplidores, aprovechando realizar y replicar esos comportamientos que parecen socialmente deseables para la movilidad segura. Hace referencia de identificar, adaptar y difundir prácticas y estrategias pedagógicas exitosas que han demostrado resultados positivos en el comportamiento de los actores viales. La seguridad vial debe entenderse como un asunto de injerencia e interés de todos, en este orden de ideas, se presenta como una oportunidad identificar, evaluar, divulgar y adaptar experiencias que hayan incidido en la prevención y mitigación de los riesgos, logrando buenas prácticas de movilidad. Con el objetivo de establecer un referente en el desarrollo de las estrategias a planear y desarrollar con los diferentes actores viales en el territorio y/o en otras instancias territoriales. Sin perder de vista que es un referente y se debe adaptar a las características propias del público con que se va a desarrollar, las necesidades y problemáticas propias. Una vez identificadas las experiencias exitosas y sistematizadas se establecerá un proceso de difusión que facilite la réplica o adaptación al interior de otras instituciones del municipio y de los grupos de interés, como mecanismo para persuadir en la importancia de poner en práctica acciones de corresponsabilidad en materia de seguridad vial. En definitiva, se busca el desarrollo de estrategias que han sido efectivas en el cambio de comportamiento de los actores viales y la transformación de la cultura vial. Se establecerán mecanismos de difusión, tales como: emisoras, redes sociales e institucionales, grupos de WhatsApp con quienes se adelanta trabajo desde las diferentes secretarías de la entidad territorial, piezas publicitarias: folletos, talleres, conferencias, presentaciones, afiches, souvenirs, entre otros. El Comité Local de Seguridad deberá promover, coordinar y complementar la acción municipal en procesos que promuevan el comportamiento seguro de niños, niñas y adolescentes desde las Instituciones Educativas, para ello, es fundamental partir de dos referentes claves (Ley 1503 del 2011 y el Plan de Movilidad Escolar).	Secretaría de Tránsito y Transporte	Modelo de gestión para el diseño, implementación de campañas en seguridad vial desarrollado	Cantidad de modelos de gestión desarrollados	Sumatoria de orientaciones desarrolladas = orientación 1 + orientación 2 + ... + orientación n	Anual	(2024) 1 modelo de gestión desarrollado	Desde \$ 150.000.000 hasta \$ 400.000.000	Corto plazo
Pasto	Comportamiento seguro	Baja efectividad de los modelos de sensibilización y experiencias de campañas de seguridad vial implementadas para promover la corresponsabilidad de los diferentes actores viales.	4.1.2	Modelos de gestión para el comportamiento	Replicar experiencias exitosas en materia de pedagogía y seguridad vial	Con el objetivo de establecer un referente en el desarrollo de las estrategias a planear y desarrollar con los diferentes actores viales en el territorio y/o en otras instancias territoriales. Sin perder de vista que es un referente y se debe adaptar a las características propias del público con que se va a desarrollar, las necesidades y problemáticas propias. Una vez identificadas las experiencias exitosas y sistematizadas se establecerá un proceso de difusión que facilite la réplica o adaptación al interior de otras instituciones del municipio y de los grupos de interés, como mecanismo para persuadir en la importancia de poner en práctica acciones de corresponsabilidad en materia de seguridad vial. En definitiva, se busca el desarrollo de estrategias que han sido efectivas en el cambio de comportamiento de los actores viales y la transformación de la cultura vial. Se establecerán mecanismos de difusión, tales como: emisoras, redes sociales e institucionales, grupos de WhatsApp con quienes se adelanta trabajo desde las diferentes secretarías de la entidad territorial, piezas publicitarias: folletos, talleres, conferencias, presentaciones, afiches, souvenirs, entre otros. El Comité Local de Seguridad deberá promover, coordinar y complementar la acción municipal en procesos que promuevan el comportamiento seguro de niños, niñas y adolescentes desde las Instituciones Educativas, para ello, es fundamental partir de dos referentes claves (Ley 1503 del 2011 y el Plan de Movilidad Escolar).	Secretaría de Tránsito y Transporte	Jornadas de difusión sobre experiencias exitosas en materia de pedagogía y seguridad vial	Cantidad de jornadas de difusión	Cantidad de jornadas de difusión	Anual	(2031) El 100% de las jornadas de difusión de experiencias exitosas es realizado	Desde \$ 150.000.000 hasta \$ 400.000.000	Mediano plazo
Pasto	Comportamiento seguro	Debil implementación de programas de movilidad segura en todos los niveles de educación formal, no formal, y escenarios de educación para el trabajo y desarrollo humano acorde a los públicos objetivos.	4.2.1	Movilidad segura y sostenible en escenarios de educación	Favorecer y acompañar la implementación y seguimiento de procesos que promuevan el comportamiento seguro en Instituciones Educativas (prescolar, primaria, secundaria) del sector urbano y rural	La importancia de las temáticas transversales está en el proceso de apropiación y comprensión integral de la realidad del contexto de la comunidad educativa, que se fundamenta en la reflexión, el análisis crítico, en este caso de las dinámicas de movilidad, comportamiento de los actores viales y las características contextuales que pueden incidir en los desplazamientos seguros, mediante la definición y puesta en marcha de los proyectos transversales del PEI. Para obtener perspectiva más completa y profundizar, se sugiere consultar la ley 1503, el documento Saber Moverse del Ministerio de Educación. Desde el Plan de Movilidad Escolar (PME), es la planeación y gestión de la movilidad segura y sostenible de la comunidad educativa, a partir de la identificación de posibles riesgos y situaciones de vulnerabilidad en sus desplazamientos hacia y desde la institución. Importante consultar y apropiar la Guía para la elaboración del Plan de Movilidad Escolar de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Para la anterior, se recomienda tener presente el artículo 10 de la Ley 1503 del 2011 y el Plan de Movilidad Escolar.	Secretaría de Educación / Secretaría de Tránsito y Transporte	Instituciones educativas que han formulado e implementado el Plan de Movilidad Escolar.	Porcentaje de Instituciones Educativas que implementaron el Plan de Movilidad Escolar.	Porcentaje de I.E. que implementaron el PME = (Cantidad de I.E. que implementaron el PME) / (Total de I.E.) * 100	Anual	(2031) 100% de las instituciones educativas cuenta con la verificación de la creación y el estado de implementación del Plan de Movilidad Escolar	Costo medio \$ 150.000.001 - \$ 400.000.000	Largo plazo

ENTIDAD TERRITORIAL	ÁREA DE ACCIÓN	PROBLEMA PRINCIPAL	ID	PROGRAMA	ACCIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN	RESPONSABLE	NOMBRE INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	FÓRMULA	PERIODICIDAD DEL INDICADOR	META PREVISTA	COSTO Y RANGOS (EN PESOS)	PERIODO DE IMPLEMENTACIÓN CORTO (2026) -MEDIANO PLAZO (2028)-LARGO PLAZO (2031)
Pasto	Comportamiento seguro	Débil implementación de programas de movilidad segura en todos los niveles de educación formal, no formal y, escenarios de educación para el trabajo y desarrollo humano acorde a los públicos objetivos.	4.2.2	Movilidad segura y sostenible en escenarios de educación	Implementar estrategias para la promoción de la seguridad vial a docentes, conductores de transporte escolar, padres de familia y otros agentes asociados al escenario educativo, como promotores de educación vial.	Las estrategias de capacitación - formación en movilidad segura y sostenible para padres de familia, conductores de transporte público, docentes y otros agentes educativos tiene como objetivo brindar conocimientos, habilidades y herramientas para promover la seguridad vial en el entorno escolar y familiar.  La acción busca empoderar a los participantes para que sean promotores del comportamiento seguro desde su rol y la implementación efectiva del PME, propiciando el desarrollo de las habilidades y competencias de movilidad en los estudiantes y comunidad educativa en general. Un elemento a considerar es aprovechar los escenarios de actualización y formación a los docentes para trabajar con ellos el enfoque diferencial y de género para el abordaje del tema en sus espacios de clase; y con los conductores, el transporte de personas con movilidad reducida.  Por tanto, se recomienda revisar las orientaciones básicas establecidas como entidad territorial para desarrollar esta acción (4.1.1).  Esta acción procurará, de acuerdo con la Ley 1503 del 2011, que las instituciones educativas incorporen la seguridad vial como una alternativa para realizar el servicio social. Incluso, implementar que los jóvenes aborden a otros jóvenes puede favorecer crear un ambiente más cercano y accesible para el intercambio de ideas y experiencias, lo que podría facilitar comprender los desafíos y perspectivas de los estudiantes con relación a la movilidad.	Secretaría de Educación Secretaría de Tránsito y Transporte	Estrategias para la promoción de la seguridad vial a docentes, conductores de transporte escolar, padres de familia y agentes asociados al entorno educativo	Cantidad de estrategias docentes, conductores de transporte escolar, padres de familia y agentes asociados al entorno educativo	Cantidad de estrategias a docentes, conductores de transporte escolar, padres de familia y agentes asociados al entorno educativo = estrategia 1 + estrategia 2 + ... + estrategia n	Semestral	(2031) 16 estrategias en seguridad vial para docentes, conductores de transporte escolar, padres de familia y agentes asociados al entorno educativo	Costo medio \$ 150.000.001 - \$ 400.000.000	Largo plazo
Pasto	Comportamiento seguro	Débil implementación de programas de movilidad segura en todos los niveles de educación formal, no formal y, escenarios de educación para el trabajo y desarrollo humano acorde a los públicos objetivos.	4.2.3	Movilidad segura y sostenible en escenarios de educación	Promover el servicio de social en seguridad vial en los alumnos de 10° y 11°.	La acción deberá aprovechar el lenguaje y forma de comunicarse entre pares, para facilitar el intercambio de información, fomentar interés en la población joven sobre la movilidad segura.  Finalmente, para el desarrollo de esta acción se debe capacitar - formar a los estudiantes que prestaran el servicio social en los temas centrales a promover desde el marco de referencia y enfoques transversales, brindando orientaciones para diseñar sus intervenciones con otros estudiantes, permitiendo la creatividad de quienes participan. Con los responsables de la Institución Educativa y de la Entidad Territorial, se establecerán conjuntamente los escenarios en los que podrá desarrollar la labor social y la formación previa.	Secretaría de Educación Secretaría de Tránsito y Transporte	Estudiantes de 10° y 11° capacitados para desarrollar procesos de servicio social	Porcentaje de estudiantes de 10° y 11° capacitados para desarrollar procesos de servicio social	Porcentaje de estudiantes de 10° y 11° capacitados para desarrollar procesos de servicio social = (Cantidad de estudiantes de 10° y 11° capacitados para desarrollar procesos de servicio social)/(Cantidad de estudiantes de 10° y 11°)*100	Trimestral	(2031) 100% de los estudiantes de 10° y 11° son capacitados para desarrollar procesos de servicio social.	Costo medio \$ 150.000.001 - \$ 400.000.000	Largo plazo
Pasto	Comportamiento seguro	Débil implementación de programas de movilidad segura en todos los niveles de educación formal, no formal y, escenarios de educación para el trabajo y desarrollo humano acorde a los públicos objetivos.	4.2.4	Movilidad segura y sostenible en escenarios de educación	Incentivar desde los programas de bienestar universitario la movilidad segura y sostenible de la comunidad universitaria.	De acuerdo con lo establecido en la Ley 1503 del 2011, las Instituciones de Educación Superior deben incluir en sus programas de bienestar estrategias, actividades y acciones que contribuyan al desarrollo integral de su comunidad, de esta manera, la seguridad vial cobra importancia en estos escenarios en garantía de la vida, buscando crear un entorno más seguro, saludable y sostenible para estudiantes, docentes y personal administrativo.  Desde el Comité Local de Seguridad Vial se deberá indagar y promover los programas de bienestar universitario y la incorporación de la seguridad vial en los temas transversales a incluir, identificando oportunidades de articulación para la promoción del comportamiento seguro de la comunidad universitaria.	Secretaría de Educación Secretaría de Tránsito y Transporte	Instituciones educativas de educación superior que han formulado e implementado programas de bienestar en materia de seguridad vial	Porcentaje de instituciones de educación superior que han formulado e implementado programas de bienestar en materia de seguridad vial	Porcentaje de instituciones de educación superior que han formulado e implementado programas de bienestar en materia de seguridad vial = (Cantidad de instituciones de educación superior con programas de bienestar en seguridad vial implementados)/(Total de Instituciones Educativas)*100	Semestral	(2031) 100% de las instituciones de educación superior cuenta con la verificación de la creación y el estado de programas de seguridad vial.	Costo medio \$ 150.000.001 - \$ 400.000.000	Largo plazo
Pasto	Comportamiento seguro	Débil implementación de programas de movilidad segura en todos los niveles de educación formal, no formal y, escenarios de educación para el trabajo y desarrollo humano acorde a los públicos objetivos.	4.2.5	Movilidad segura y sostenible en escenarios de educación	Impulsar la inclusión de la movilidad segura y sostenible en IES	Assumir el acompañamiento a las Instituciones de Educación Superior como oportunidad para vincular a la academia, como referente para comprender y abordar la movilidad y la seguridad vial de manera interdisciplinaria e integral, desde dos escenarios iniciales: Desde programas profesionales, técnicos, tecnológicos: integrar el tema de seguridad vial en los programas de estudio de diferentes disciplinas, no solo los relacionados con tránsito, transporte y seguridad vial, sino en todas las áreas de conocimiento. Esto no solo permitirá que los estudiantes adquieran conocimientos y habilidades relacionadas con la movilidad responsable desde el ámbito académico, sino, también abordar el tema desde diversas áreas generando conocimiento y comprensión del tema, lo que podría garantizar una visión más completa y holística de la siniestralidad.  Desde la academia como escenario de investigación, para la indagación y estudio de las situaciones y factores asociadas a la seguridad vial (factores de riesgo, dinámicas de desplazamiento, ocupación del espacio público, comportamientos y decisiones de los actores viales, cultura, etc.), con el ánimo de contribuir en el desarrollo de soluciones y alternativas innovadoras para la siniestralidad de su región y el país. Las acciones a implementar con motociclistas deben partir de las orientaciones básicas para el desarrollo de estrategias pedagógicas (ver acción 4.1.1.).  Se sugieren las siguientes temáticas a tratar: -Uso correcto del casco y otros elementos de protección personal. -Luces encendidas. -Uso de elementos reflectivos. -Cumplimiento de normas. -Límites de velocidad. -Sobre cupo. -Revisión técnico-mecánica. -Promoción del mantenimiento de las motocicletas. -Prelación del peatón en la vía. -Conductas temerarias -Conducción en estado de embriaguez y bajo efectos de sustancias alucinógenas. -Inclusión de género en las dinámicas de uso y acceso a la motocicleta. -Prevención desde la sensibilización sobre la presencia y cuidado de fauna en las vías, como mecanismos para evitar siniestros viales. Abordar desde la prevención el uso del mototaxismo, teniendo en cuenta la decisión de riesgo que se puede estar tomando al utilizar un servicio de transporte informal sin las condiciones de seguridad establecidas.  Las acciones para implementar con peatones deben partir de las orientaciones básicas para el desarrollo de estrategias pedagógicas (ver acción 4.1.1.).  Dentro de las temáticas a trabajar se debe tener en cuenta las siguientes temáticas, con el objetivo de fomentar un buen comportamiento del peatón en la vía: -Invasión del espacio de otros actores viales. -Prelación del peatón en la vía y uso de lugares de cruce seguro (fortalecer con la promoción de la movilidad activa). -Conductas temerarias para cruzar la vía -Ascenso y descenso al transporte público -Conductas temerarias  Las acciones para implementar con ciclistas deben partir de las orientaciones básicas para el desarrollo de estrategias pedagógicas (ver acción 4.1.1.).  Se hará énfasis en las siguientes temáticas (se puede hacer uso de los recursos que tiene la ANSV en su escuela virtual): -Ley 1811 de 2016. -Señalización manual y gestos para ciclistas. -Guía de protección a ciclistas (Uso de elementos de protección personal y elementos reflectivos). -Dinámicas de uso y acceso al uso de la bicicleta con enfoque de género -Promover la movilidad activa. -Se tendrá en cuenta de manera especial el uso de elementos de protección personal y el uso de elementos distractores mientras se transita en la bicicleta (celulares, audífonos), debilidad identificada en el territorio  Las acciones para implementar con conductores de vehículos deben partir de las orientaciones básicas para el desarrollo de estrategias pedagógicas (ver acción 4.1.1.).  Se enfatizará en: -Temas de velocidad. -Invasión de carril. -Maniobras peligrosas. -Paso a vehículos de emergencia. -Uso de elementos de protección personal. -Promoción del descanso y puntos seguros. -Influencia de las emociones al conducir y tolerancia en las vías. -Conducción en estado de embriaguez y bajo efecto de sustancias psicoactivas. -Conductas temerarias -Traslado seguro de pasajeros. Incluir a los transportadores de campesinos que brindan un servicio turístico y recreativo. -Prevención desde la sensibilización sobre la presencia y cuidado de fauna en las vías, como mecanismos para evitar siniestros viales Desde Comité Local de Seguridad Vial como instancia encargada de promover y coordinar acciones para garantizar la seguridad vial en Pasto, se propone vincular en este proceso a los organismos de apoyo al tránsito en el territorio, en especial con los Centros de Enseñanza Automovilística y Centros de Diagnóstico Automotor, desde:  -Promoción de buenas prácticas: En cabeza del Organismo de Tránsito se fomenta e incentiva buenas prácticas de movilidad en los CEA y CDA para que ellos lo aborden con su público respectivamente. Esto incluye la promoción de la educación vial, comportamientos seguros de cada actor vial, exponer de manera plena los factores de riesgo en la vía para suscitar la corresponsabilidad que ello implica, mantenimiento preventivo, revisión pre operacional, consecuencias de la modificación de los vehículos (motorizados y no motorizados)  -Coordinación de acciones: Coordinar acciones conjuntas con los CEA y CDA para fortalecer la seguridad vial. Por ejemplo, organizar charlas, campañas, programas de formación complementaria, entre otras estrategias pedagógicas destinadas a mejorar la movilidad y calidad de la enseñanza en estos organismos de apoyo al tránsito.  -Mallas curriculares actualizadas y acordes a normativas vigentes: Desde la Secretaría de Educación acompañar y asegurar que los CEA cuenten con mallas curriculares acordes con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte, Ministerio de Educación y Agencia Nacional de Seguridad Vial. Esto implica generar conocimientos significativos según el tipo de categoría de la licencia y apoyarse en recursos pedagógicos que leguen esto, igualmente buscar que los instructores trabajen el enfoque de Sistema Seguro, Visión Cero y principio de corresponsabilidad, y fortalecer la formación en competencias	Secretaría de Educación Secretaría de Tránsito y Transporte	Estudiantes de educación superior capacitados en seguridad vial	Porcentaje de estudiantes de educación superior capacitados en seguridad vial	Porcentaje de estudiantes de educación superior capacitados en seguridad vial=(Cantidad de estudiantes de educación superior capacitados en seguridad vial)/(Cantidad total de estudiantes de educación superior) * 100	Semestral	(2028) El 70% de los estudiantes de educación superior son capacitados en seguridad vial.	Costo medio \$ 150.000.001 - \$ 400.000.000	Largo plazo
Pasto	Comportamiento seguro	Baja efectividad de los modelos de sensibilización y experiencias de campañas de seguridad vial implementadas para promover la corresponsabilidad de los diferentes actores viales.	4.3.1	Estrategias pedagógicas con la ciudadanía	Diseñar estrategias pedagógicas que incentiven comportamientos seguros en los motociclistas, con el fin de prevenir la siniestralidad e incentivar la corresponsabilidad	Las acciones para implementar con motociclistas deben partir de las orientaciones básicas para el desarrollo de estrategias pedagógicas (ver acción 4.1.1.).  Dentro de las temáticas a trabajar se debe tener en cuenta las siguientes temáticas, con el objetivo de fomentar un buen comportamiento del peatón en la vía: -Invasión del espacio de otros actores viales. -Prelación del peatón en la vía y uso de lugares de cruce seguro (fortalecer con la promoción de la movilidad activa). -Conductas temerarias para cruzar la vía -Ascenso y descenso al transporte público -Conductas temerarias  Las acciones para implementar con ciclistas deben partir de las orientaciones básicas para el desarrollo de estrategias pedagógicas (ver acción 4.1.1.).  Se hará énfasis en las siguientes temáticas (se puede hacer uso de los recursos que tiene la ANSV en su escuela virtual): -Ley 1811 de 2016. -Señalización manual y gestos para ciclistas. -Guía de protección a ciclistas (Uso de elementos de protección personal y elementos reflectivos). -Dinámicas de uso y acceso al uso de la bicicleta con enfoque de género -Promover la movilidad activa. -Se tendrá en cuenta de manera especial el uso de elementos de protección personal y el uso de elementos distractores mientras se transita en la bicicleta (celulares, audífonos), debilidad identificada en el territorio  Las acciones para implementar con conductores de vehículos deben partir de las orientaciones básicas para el desarrollo de estrategias pedagógicas (ver acción 4.1.1.).  Se enfatizará en: -Temas de velocidad. -Invasión de carril. -Maniobras peligrosas. -Paso a vehículos de emergencia. -Uso de elementos de protección personal. -Promoción del descanso y puntos seguros. -Influencia de las emociones al conducir y tolerancia en las vías. -Conducción en estado de embriaguez y bajo efecto de sustancias psicoactivas. -Conductas temerarias -Traslado seguro de pasajeros. Incluir a los transportadores de campesinos que brindan un servicio turístico y recreativo. -Prevención desde la sensibilización sobre la presencia y cuidado de fauna en las vías, como mecanismos para evitar siniestros viales Desde Comité Local de Seguridad Vial como instancia encargada de promover y coordinar acciones para garantizar la seguridad vial en Pasto, se propone vincular en este proceso a los organismos de apoyo al tránsito en el territorio, en especial con los Centros de Enseñanza Automovilística y Centros de Diagnóstico Automotor, desde:  -Promoción de buenas prácticas: En cabeza del Organismo de Tránsito se fomenta e incentiva buenas prácticas de movilidad en los CEA y CDA para que ellos lo aborden con su público respectivamente. Esto incluye la promoción de la educación vial, comportamientos seguros de cada actor vial, exponer de manera plena los factores de riesgo en la vía para suscitar la corresponsabilidad que ello implica, mantenimiento preventivo, revisión pre operacional, consecuencias de la modificación de los vehículos (motorizados y no motorizados)  -Coordinación de acciones: Coordinar acciones conjuntas con los CEA y CDA para fortalecer la seguridad vial. Por ejemplo, organizar charlas, campañas, programas de formación complementaria, entre otras estrategias pedagógicas destinadas a mejorar la movilidad y calidad de la enseñanza en estos organismos de apoyo al tránsito.  -Mallas curriculares actualizadas y acordes a normativas vigentes: Desde la Secretaría de Educación acompañar y asegurar que los CEA cuenten con mallas curriculares acordes con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte, Ministerio de Educación y Agencia Nacional de Seguridad Vial. Esto implica generar conocimientos significativos según el tipo de categoría de la licencia y apoyarse en recursos pedagógicos que leguen esto, igualmente buscar que los instructores trabajen el enfoque de Sistema Seguro, Visión Cero y principio de corresponsabilidad, y fortalecer la formación en competencias	Secretaría de Tránsito y Transporte	Estrategias a motociclistas en comportamientos viales seguros	Número de estrategias	Total, de estrategias = estrategias 1 + estrategias 2 + estrategias 3 + ... + estrategias n	Trimestral	(2031) 96 estrategias	Desde \$ 150.000.000 hasta \$ 400.000.000	Largo plazo
Pasto	Comportamiento seguro	Baja efectividad de los modelos de sensibilización y experiencias de campañas de seguridad vial implementadas para promover la corresponsabilidad de los diferentes actores viales.	4.3.2	Estrategias pedagógicas con la ciudadanía	Diseñar estrategias pedagógicas que incentiven comportamientos seguros en los peatones, con el fin de prevenir la siniestralidad e incentivar la corresponsabilidad.	Las acciones para implementar con peatones deben partir de las orientaciones básicas para el desarrollo de estrategias pedagógicas (ver acción 4.1.1.).  Dentro de las temáticas a trabajar se debe tener en cuenta las siguientes temáticas, con el objetivo de fomentar un buen comportamiento del peatón en la vía: -Invasión del espacio de otros actores viales. -Prelación del peatón en la vía y uso de lugares de cruce seguro (fortalecer con la promoción de la movilidad activa). -Conductas temerarias para cruzar la vía -Ascenso y descenso al transporte público -Conductas temerarias  Las acciones para implementar con ciclistas deben partir de las orientaciones básicas para el desarrollo de estrategias pedagógicas (ver acción 4.1.1.).  Se hará énfasis en las siguientes temáticas (se puede hacer uso de los recursos que tiene la ANSV en su escuela virtual): -Ley 1811 de 2016. -Señalización manual y gestos para ciclistas. -Guía de protección a ciclistas (Uso de elementos de protección personal y elementos reflectivos). -Dinámicas de uso y acceso al uso de la bicicleta con enfoque de género -Promover la movilidad activa. -Se tendrá en cuenta de manera especial el uso de elementos de protección personal y el uso de elementos distractores mientras se transita en la bicicleta (celulares, audífonos), debilidad identificada en el territorio  Las acciones para implementar con conductores de vehículos deben partir de las orientaciones básicas para el desarrollo de estrategias pedagógicas (ver acción 4.1.1.).  Se enfatizará en: -Temas de velocidad. -Invasión de carril. -Maniobras peligrosas. -Paso a vehículos de emergencia. -Uso de elementos de protección personal. -Promoción del descanso y puntos seguros. -Influencia de las emociones al conducir y tolerancia en las vías. -Conducción en estado de embriaguez y bajo efecto de sustancias psicoactivas. -Conductas temerarias -Traslado seguro de pasajeros. Incluir a los transportadores de campesinos que brindan un servicio turístico y recreativo. -Prevención desde la sensibilización sobre la presencia y cuidado de fauna en las vías, como mecanismos para evitar siniestros viales Desde Comité Local de Seguridad Vial como instancia encargada de promover y coordinar acciones para garantizar la seguridad vial en Pasto, se propone vincular en este proceso a los organismos de apoyo al tránsito en el territorio, en especial con los Centros de Enseñanza Automovilística y Centros de Diagnóstico Automotor, desde:  -Promoción de buenas prácticas: En cabeza del Organismo de Tránsito se fomenta e incentiva buenas prácticas de movilidad en los CEA y CDA para que ellos lo aborden con su público respectivamente. Esto incluye la promoción de la educación vial, comportamientos seguros de cada actor vial, exponer de manera plena los factores de riesgo en la vía para suscitar la corresponsabilidad que ello implica, mantenimiento preventivo, revisión pre operacional, consecuencias de la modificación de los vehículos (motorizados y no motorizados)  -Coordinación de acciones: Coordinar acciones conjuntas con los CEA y CDA para fortalecer la seguridad vial. Por ejemplo, organizar charlas, campañas, programas de formación complementaria, entre otras estrategias pedagógicas destinadas a mejorar la movilidad y calidad de la enseñanza en estos organismos de apoyo al tránsito.  -Mallas curriculares actualizadas y acordes a normativas vigentes: Desde la Secretaría de Educación acompañar y asegurar que los CEA cuenten con mallas curriculares acordes con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte, Ministerio de Educación y Agencia Nacional de Seguridad Vial. Esto implica generar conocimientos significativos según el tipo de categoría de la licencia y apoyarse en recursos pedagógicos que leguen esto, igualmente buscar que los instructores trabajen el enfoque de Sistema Seguro, Visión Cero y principio de corresponsabilidad, y fortalecer la formación en competencias	Secretaría de Tránsito y Transporte	Estrategias a peatones en comportamientos viales seguros	Número de estrategias	Total, de estrategias = estrategias 1 + estrategias 2 + estrategias 3 + ... + estrategias n	Trimestral	(2031) 96 campañas	Desde \$ 150.000.000 hasta \$ 400.000.000	Largo plazo
Pasto	Comportamiento seguro	Baja efectividad de los modelos de sensibilización y experiencias de campañas de seguridad vial implementadas para promover la corresponsabilidad de los diferentes actores viales.	4.3.3	Estrategias pedagógicas con la ciudadanía	Diseñar estrategias pedagógicas que incentiven comportamientos seguros en los ciclistas, con el fin de prevenir la siniestralidad e incentivar la corresponsabilidad	Las acciones para implementar con ciclistas deben partir de las orientaciones básicas para el desarrollo de estrategias pedagógicas (ver acción 4.1.1.).  Se hará énfasis en las siguientes temáticas (se puede hacer uso de los recursos que tiene la ANSV en su escuela virtual): -Ley 1811 de 2016. -Señalización manual y gestos para ciclistas. -Guía de protección a ciclistas (Uso de elementos de protección personal y elementos reflectivos). -Dinámicas de uso y acceso al uso de la bicicleta con enfoque de género -Promover la movilidad activa. -Se tendrá en cuenta de manera especial el uso de elementos de protección personal y el uso de elementos distractores mientras se transita en la bicicleta (celulares, audífonos), debilidad identificada en el territorio  Las acciones para implementar con conductores de vehículos deben partir de las orientaciones básicas para el desarrollo de estrategias pedagógicas (ver acción 4.1.1.).  Se enfatizará en: -Temas de velocidad. -Invasión de carril. -Maniobras peligrosas. -Paso a vehículos de emergencia. -Uso de elementos de protección personal. -Promoción del descanso y puntos seguros. -Influencia de las emociones al conducir y tolerancia en las vías. -Conducción en estado de embriaguez y bajo efecto de sustancias psicoactivas. -Conductas temerarias -Traslado seguro de pasajeros. Incluir a los transportadores de campesinos que brindan un servicio turístico y recreativo. -Prevención desde la sensibilización sobre la presencia y cuidado de fauna en las vías, como mecanismos para evitar siniestros viales Desde Comité Local de Seguridad Vial como instancia encargada de promover y coordinar acciones para garantizar la seguridad vial en Pasto, se propone vincular en este proceso a los organismos de apoyo al tránsito en el territorio, en especial con los Centros de Enseñanza Automovilística y Centros de Diagnóstico Automotor, desde:  -Promoción de buenas prácticas: En cabeza del Organismo de Tránsito se fomenta e incentiva buenas prácticas de movilidad en los CEA y CDA para que ellos lo aborden con su público respectivamente. Esto incluye la promoción de la educación vial, comportamientos seguros de cada actor vial, exponer de manera plena los factores de riesgo en la vía para suscitar la corresponsabilidad que ello implica, mantenimiento preventivo, revisión pre operacional, consecuencias de la modificación de los vehículos (motorizados y no motorizados)  -Coordinación de acciones: Coordinar acciones conjuntas con los CEA y CDA para fortalecer la seguridad vial. Por ejemplo, organizar charlas, campañas, programas de formación complementaria, entre otras estrategias pedagógicas destinadas a mejorar la movilidad y calidad de la enseñanza en estos organismos de apoyo al tránsito.  -Mallas curriculares actualizadas y acordes a normativas vigentes: Desde la Secretaría de Educación acompañar y asegurar que los CEA cuenten con mallas curriculares acordes con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte, Ministerio de Educación y Agencia Nacional de Seguridad Vial. Esto implica generar conocimientos significativos según el tipo de categoría de la licencia y apoyarse en recursos pedagógicos que leguen esto, igualmente buscar que los instructores trabajen el enfoque de Sistema Seguro, Visión Cero y principio de corresponsabilidad, y fortalecer la formación en competencias	Secretaría de Tránsito y Transporte	Estrategias a ciclistas en comportamientos viales seguros	Número de estrategias	Total, de estrategias = estrategias 1 + estrategias 2 + estrategias 3 + ... + estrategias n	Trimestral	(2031) 96 campañas	Desde \$ 150.000.000 hasta \$ 400.000.000	Largo plazo
Pasto	Comportamiento seguro	Baja efectividad de los modelos de sensibilización y experiencias de campañas de seguridad vial implementadas para promover la corresponsabilidad de los diferentes actores viales.	4.3.4	Estrategias pedagógicas con la ciudadanía	Diseñar estrategias pedagógicas que incentiven comportamientos seguros, con conductores de vehículos, con el fin de prevenir la siniestralidad e incentivar la corresponsabilidad.	Las acciones para implementar con ciclistas deben partir de las orientaciones básicas para el desarrollo de estrategias pedagógicas (ver acción 4.1.1.).  Se hará énfasis en las siguientes temáticas (se puede hacer uso de los recursos que tiene la ANSV en su escuela virtual): -Ley 1811 de 2016. -Señalización manual y gestos para ciclistas. -Guía de protección a ciclistas (Uso de elementos de protección personal y elementos reflectivos). -Dinámicas de uso y acceso al uso de la bicicleta con enfoque de género -Promover la movilidad activa. -Se tendrá en cuenta de manera especial el uso de elementos de protección personal y el uso de elementos distractores mientras se transita en la bicicleta (celulares, audífonos), debilidad identificada en el territorio  Las acciones para implementar con conductores de vehículos deben partir de las orientaciones básicas para el desarrollo de estrategias pedagógicas (ver acción 4.1.1.).  Se enfatizará en: -Temas de velocidad. -Invasión de carril. -Maniobras peligrosas. -Paso a vehículos de emergencia. -Uso de elementos de protección personal. -Promoción del descanso y puntos seguros. -Influencia de las emociones al conducir y tolerancia en las vías. -Conducción en estado de embriaguez y bajo efecto de sustancias psicoactivas. -Conductas temerarias -Traslado seguro de pasajeros. Incluir a los transportadores de campesinos que brindan un servicio turístico y recreativo. -Prevención desde la sensibilización sobre la presencia y cuidado de fauna en las vías, como mecanismos para evitar siniestros viales Desde Comité Local de Seguridad Vial como instancia encargada de promover y coordinar acciones para garantizar la seguridad vial en Pasto, se propone vincular en este proceso a los organismos de apoyo al tránsito en el territorio, en especial con los Centros de Enseñanza Automovilística y Centros de Diagnóstico Automotor, desde:  -Promoción de buenas prácticas: En cabeza del Organismo de Tránsito se fomenta e incentiva buenas prácticas de movilidad en los CEA y CDA para que ellos lo aborden con su público respectivamente. Esto incluye la promoción de la educación vial, comportamientos seguros de cada actor vial, exponer de manera plena los factores de riesgo en la vía para suscitar la corresponsabilidad que ello implica, mantenimiento preventivo, revisión pre operacional, consecuencias de la modificación de los vehículos (motorizados y no motorizados)  -Coordinación de acciones: Coordinar acciones conjuntas con los CEA y CDA para fortalecer la seguridad vial. Por ejemplo, organizar charlas, campañas, programas de formación complementaria, entre otras estrategias pedagógicas destinadas a mejorar la movilidad y calidad de la enseñanza en estos organismos de apoyo al tránsito.  -Mallas curriculares actualizadas y acordes a normativas vigentes: Desde la Secretaría de Educación acompañar y asegurar que los CEA cuenten con mallas curriculares acordes con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte, Ministerio de Educación y Agencia Nacional de Seguridad Vial. Esto implica generar conocimientos significativos según el tipo de categoría de la licencia y apoyarse en recursos pedagógicos que leguen esto, igualmente buscar que los instructores trabajen el enfoque de Sistema Seguro, Visión Cero y principio de corresponsabilidad, y fortalecer la formación en competencias	Secretaría de Tránsito y Transporte	Estrategias a conductores en comportamientos viales seguros	Número de estrategias	Total, de estrategias = estrategias 1 + estrategias 2 + estrategias 3 + ... + estrategias n	Trimestral	(2031) 96 campañas	Desde \$ 150.000.000 hasta \$ 400.000.000	Largo plazo
Pasto	Comportamiento seguro	Baja efectividad de los modelos de sensibilización y experiencias de campañas de seguridad vial implementadas para promover la corresponsabilidad de los diferentes actores viales.	4.4.1	Movilidad Segura en las academias de conducción	Promover la seguridad vial en colaboración con los organismos de apoyo al tránsito del municipio	-Promoción de buenas prácticas: En cabeza del Organismo de Tránsito se fomenta e incentiva buenas prácticas de movilidad en los CEA y CDA para que ellos lo aborden con su público respectivamente. Esto incluye la promoción de la educación vial, comportamientos seguros de cada actor vial, exponer de manera plena los factores de riesgo en la vía para suscitar la corresponsabilidad que ello implica, mantenimiento preventivo, revisión pre operacional, consecuencias de la modificación de los vehículos (motorizados y no motorizados)  -Coordinación de acciones: Coordinar acciones conjuntas con los CEA y CDA para fortalecer la seguridad vial. Por ejemplo, organizar charlas, campañas, programas de formación complementaria, entre otras estrategias pedagógicas destinadas a mejorar la movilidad y calidad de la enseñanza en estos organismos de apoyo al tránsito.  -Mallas curriculares actualizadas y acordes a normativas vigentes: Desde la Secretaría de Educación acompañar y asegurar que los CEA cuenten con mallas curriculares acordes con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte, Ministerio de Educación y Agencia Nacional de Seguridad Vial. Esto implica generar conocimientos significativos según el tipo de categoría de la licencia y apoyarse en recursos pedagógicos que leguen esto, igualmente buscar que los instructores trabajen el enfoque de Sistema Seguro, Visión Cero y principio de corresponsabilidad, y fortalecer la formación en competencias	Escuelas de conducción asistidas	Número de estrategias	Porcentaje de escuelas de conducción que han sido asistidas	Porcentaje de escuelas de conducción que han sido asistidas	Semestral	(2031) 100% de las escuelas de conducción son asistidas	Desde \$ 150.000.000 hasta \$ 400.000.000	Largo plazo

ENTIDAD TERRITORIAL	ÁREA DE ACCIÓN	PROBLEMA PRINCIPAL	ID	PROGRAMA	ACCIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN	RESPONSABLE	NOMBRE INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	FÓRMULA	PERIODICIDAD DEL INDICADOR	META PREVISTA	COSTO Y RANGOS (EN PESOS)	PERIODO DE IMPLEMENTACIÓN CORTO (2026) -MEDIANO PLAZO (2028)-LARGO PLAZO (2031)
Pasto	Comportamiento seguro	Baja efectividad de los modelos de sensibilización y experiencias de campañas de seguridad vial implementadas para promover la corresponsabilidad de los diferentes actores viales.	4.5.1	Movilidad Segura en escenarios del trabajo	Orientar la formulación de acciones estratégicas que fomenten comportamientos seguros en las empresas públicas y privadas.	<p>Usede el propósito de proteger la vida en la vía, la apuesta en los escenarios de trabajo (empresas, organizaciones, entidades, tanto públicas como privadas) se adelantaran acciones estratégicas que fomenten el comportamiento seguro en estos escenarios para proteger a los empleados y crear un entorno laboral seguro.</p> <p>A continuación se presenta dos alternativas de abordaje</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Baje el área de Seguridad y Salud en el trabajo, reconociendo que esta área en las empresas se centra en mantener y promover el bienestar físico, mental y social de los trabajadores, por ende identificar y prevenir la exposición a riesgos, entre ellos los que pueden estar relacionados con el desplazamiento para cumplir sus labores.</li> <li>- Desde la aplicación del PESV, en las empresas que tienen la obligación de implementar por su actividad económica (transporte de pasajeros, carga, mensajería y otras que implican un riesgo crítico) para garantizar el desarrollo de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía para prevenir riesgos, reducir la siniestralidad vial y disminuir sus consecuencias en sus empleados al desplazarse.</li> </ul> <p>Aspectos para tener en cuenta en los PESV:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Art 110 del decreto ley 2386 de 2018</li> <li>- La Ley 2050 del 2020.</li> <li>- La Ley 2251 de 2022, Ley Julián Esteban.</li> <li>- Áreas de acción contenidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial.</li> <li>- Cualificación de los conductores. El SENA ofrece procesos de este orden.</li> </ul> <p>Pueden hacer uso de las plataformas virtuales (escuela virtual ANVI), con el propósito de abordar los principios del enfoque Sistema Seguro y los factores de riesgo asociados a las lesiones graves y fatales (velocidad, infraestructura, vehículos, comportamiento, gestión de velocidad, gestión de fatiga, técnicas de investigación de siniestros viales laborales, perspectivas de la seguridad vial, técnicas en gestión del riesgo de seguridad vial</p>	Secretaría de Tránsito y Transporte	Empresas públicas y privadas que han formulado e implementado acciones estratégicas que fomenten comportamientos seguros	0	Empresas públicas y privadas que han formulado e implementado acciones estratégicas que fomenten comportamientos seguros	Semestral	(2031)100% de las empresas cuenta con la verificación de la creación e implementación de acciones estratégicas en seguridad vial en escenarios del trabajo	Desde \$ 150.000.000 hasta \$ 400.000.000	Largo plazo
Pasto	Cumplimiento de las normas de tránsito	Falta de estrategias para el control y vigilancia del tránsito y transporte.	5.1.1	Vigilancia y control para el cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	Actualizar la formación en la legislación vigente relacionada con la seguridad vial para proporcionar mejores capacidades al personal encargado de la vigilancia y el control.	Actualizar el conocimiento legislativo conforme a la actual normativa de tránsito y transporte con enfoque en seguridad vial, para fortalecer el organismo de tránsito en la rama técnico administrativa y operativa.	Secretaría de tránsito y transporte	Capacitaciones implementadas para la formación y actualización del conocimiento en normas de tránsito.	Número de capacitaciones	Total de capacitaciones = capacitación 1 + capacitación 2 + capacitación 3 + ... + capacitación n	Semestral	(2031) 16 capacitaciones para la actualización de conocimiento de protocolos y procedimientos.	Hasta \$ 150.000.000	Largo plazo
Pasto	Cumplimiento de las normas de tránsito	Escasa implementación de estrategias que regulen el comportamiento de los actores viales, en cuanto al uso correcto de los vehículos y los elementos de protección personal.	5.1.2	Vigilancia y control para el cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	Capacitar e implementar el uso de protocolos y procesos para la atención de situaciones contravencionales.	Desarrollo de capacitaciones a funcionarios de tránsito, para la actualización de protocolos y procedimientos para atender las situaciones contravencionales de manera correcta, haciendo uso de conocimientos y recursos tecnológicos.	Secretaría de tránsito y transporte	Capacitaciones para actualizar el conocimiento de protocolos y procedimientos.	Número de capacitaciones	Total de capacitaciones = capacitación 1 + capacitación 2 + capacitación 3 + ... + capacitación n	Semestral	(2031) 16 capacitaciones para la actualización de conocimiento de protocolos y procedimientos.	Hasta \$ 150.000.000	Largo plazo
Pasto	Cumplimiento de las normas de tránsito	Escasa regulación del comportamiento de los actores en la vía, mediante puestos de control.	5.1.3	Vigilancia y control para el cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	Desarrollar estrategias de gestión para el control y vigilancia del tránsito y transporte.	Fortalecer el desarrollo de estrategias de control y vigilancia sobre principales factores de riesgo comportamentales: uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil, uso de los elementos de protección del motociclista y del ciclista, exceso de los límites de velocidad, documentación al día (SOAT, RTM), y conducción bajo los efectos del alcohol y de sustancias psicoactivas.	Secretaría de tránsito y transporte	Operativos ejecutados para el control y vigilancia del tránsito y transporte.	Número de operativos	Total de operativos = operativo 1 + operativo 2 + operativo 3 + ... + operativo n	Semestral	(2031) 768 operativos de control y vigilancia (como mínimo uno entre semana y uno los fines de semana)	Al menos \$ 400.000.000	Largo plazo
Pasto	Cumplimiento de las normas de tránsito	Falta de estrategias para el control y vigilancia del tránsito y transporte.	5.1.4	Vigilancia y control para el cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	Fortalecer la administración y gestión de datos de los procesos contravencionales.	Mediante la recopilación, gestión y evaluación de datos, se genera un panorama específico y actualizado de los procesos contravencionales en la entidad territorial, con el fin de mejorar los procesos administrativos para el cobro de los procesos y generar posibles estrategias para aumentar el pago de las infracciones de tránsito.	Secretaría de tránsito y transporte	Producto digital de análisis de la información contravencional.	Cantidad de reportes	Total de reportes = reporte 1 + reporte 2 + reporte 3 + ... + operativo n	Mensual	(2031) 96 reportes de análisis de la información contravencional.	Hasta \$ 150.000.000	Largo plazo
Pasto	Cumplimiento de las normas de tránsito	Falta de implementación de estrategias para generar vigilancia y control sobre los actores en la vía.	5.1.5	Vigilancia y control para el cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	Desarrollar estrategias de gestión para el control y vigilancia en sectores, tramos y puntos críticos en Pasto.	Análisis de las problemáticas en seguridad vial en el territorio, mediante estudios y gestión de control operativo, en tramos/puntos de concentración alta en siniestralidad vial	Secretaría de tránsito y transporte	Operativos ejecutados para el control y vigilancia del tránsito y transporte en puntos y tramos críticos.	Número de estrategias de gestión para atender tramos y puntos críticos.	Total de estrategias de gestión = estrategias de gestión 1 + estrategias de gestión 2 + estrategias de gestión 3 + ... + estrategias de gestión n	Semestral	(2031) 192 operativos de vigilancia y control en tramos y puntos críticos	Desde \$ 150.000.000 hasta \$ 400.000.000	Largo plazo
Pasto	Cumplimiento de las normas de tránsito	Falta de estrategias para el control y vigilancia del tránsito y transporte.	5.1.6	Vigilancia y control para el cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	Diseñar y desarrollar los planes de prevención y control frente a comportamientos riesgosos en la vía.	El organismo de tránsito debe formular y desarrollar planes de prevención y control de los comportamientos riesgosos en la movilidad. Estos planes deberán incluir la priorización de las conductas a controlar, la planeación de la tecnología de control, el recurso humano disponible y los puntos y/o tramos de concentración de accidentes, entre otros las actividades relacionadas con los planes de prevención y control son: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Formulación del plan de prevención y control para el Municipio de Pasto.</li> <li>2. Implementación del Plan de Prevención y Control.</li> </ol> En todo caso, siempre debe haber coherencia entre los mensajes de información y comunicación y los comportamientos a controlar, en donde se priorizarán: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Uso del cinturón de seguridad de todos los ocupantes</li> <li>b) Uso de los elementos de protección del motociclista y ciclista</li> <li>c) Respeto a los límites de velocidad</li> <li>d) Cero tolerancia a la conducción bajo el efecto de sustancias sicotrópicas o alcohol.</li> </ol>	Secretaría de tránsito y transporte	Planes de prevención y control desarrollados para la regulación de los comportamientos riesgosos en la vía.	Número de planes de prevención y control.	Total de planes de prevención y control = planes de prevención y control 1 + planes de prevención y control 2 + planes de prevención y control 3 + ... + planes de prevención y control n	Semestral	(2031) 16 Planes de prevención y control desarrollados para la regulación de los comportamientos riesgosos en la vía.	Hasta \$ 150.000.000	Largo plazo
Pasto	Cumplimiento de las normas de tránsito	Falta de estrategias para el control y vigilancia del tránsito y transporte.	5.1.7	Vigilancia y control para el cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	Fortalecimiento de la capacidad tecnológica para el control del tránsito y transporte.	Aplicación de recursos tecnológicos (foto detección, radares, alcoholímetros, etc.) para el control y vigilancia en puntos críticos, en lugares de alta circulación de vehículos, en zonas comerciales, sectores escolares y lugares de alto consumo de bebidas embriagantes; en horarios nocturnos, sabatinos y dominicales.	Secretaría de tránsito y transporte	Atención a tramos y puntos críticos de alta siniestralidad con la implementación de dispositivos tecnológicos. (cámaras y radares)	Porcentaje de cobertura tecnológica aplicada en los sitios de alta siniestralidad por comportamientos inseguros en la vía.	Porcentaje de cobertura = (medida parcial de tramos o puntos críticos con cobertura / medida total de tramos o puntos críticos)* 100	Anual	(2027) 50% de los tramos y puntos críticos deben estar controlados y vigilados por dispositivos tecnológicos (cámaras y radares) (2031) 100% de los tramos y puntos críticos deben estar controlados y vigilados por dispositivos tecnológicos (cámaras y radares)	Al menos \$ 400.000.000	Largo plazo
Pasto	Cumplimiento de las normas de tránsito	Escasa implementación de estrategias que regulen el comportamiento de los actores viales, en cuanto al uso correcto de los vehículos y los elementos de protección personal.	5.1.8	Vigilancia y control para el cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	Fortalecer el recurso humano para el control y vigilancia del tránsito y transporte.	Contratar personal dentro del organismo de tránsito para el fortalecimiento de la rama técnico administrativa y la rama operativa.	Secretaría de tránsito y transporte	Personal adjunto al organismo de tránsito.	Número de personal adjunto para el fortalecimiento del organismo de tránsito	Total de personal = Persona 1 + Persona 2 + Persona 3 + ... + Persona n	Semestral	(2031) 92 personas adjuntas al organismo de tránsito para vigilar y controlar el tránsito y transporte	Al menos \$ 400.000.000	Largo plazo
Pasto	Cumplimiento de las normas de tránsito	Falta de estrategias para el control y vigilancia del tránsito y transporte.	5.2.1	Supervisión y control sobre los organismos de tránsito y organismos de apoyo a las autoridades de tránsito	Actuación interseccional para implementar estrategias de vigilancia y control sobre los organismos de tránsito y organismos de apoyo de tránsito.	Implementación de estrategias que permitan el fortalecimiento de la oportuna y adecuada vigilancia y control entre los organismos de tránsito y los organismos de apoyo al tránsito del orden municipal o distrital, policía nacional, inspectores de tránsito, agentes de tránsito y transporte.	Secretaría de tránsito y transporte	Acta de gestión y comunicación entre los organismos de tránsito y los organismos de apoyo.	Número de actas	Total de actas = acta 1 + acta 2 + acta 3 + ... + acta n	Semestral	(2031) 16 actas en donde se evidencie el acercamiento a los diferentes organismo de tránsito a nivel departamental y municipal.	Hasta \$ 150.000.000	Largo plazo
Pasto	Atención integral a víctimas	Bajas competencias ciudadanas e institucionales para responder ante la ocurrencia de un siniestro vial.	6.1.1	Gestión institucional para la atención integral a víctimas de siniestros viales	Elaborar un diagnóstico del servicio de emergencia, asistencia médica y rehabilitación a víctimas de siniestros viales, promoviendo un modelo de gestión para la atención integral a víctimas	Elaboración de un diagnóstico de la atención pre-hospitalaria, hospitalaria y rehabilitación, que permita caracterizar, analizar y evaluar el acceso, calidad, pertinencia del servicio, tiempos de respuesta, idoneidad del personal, suministros, recursos logísticos, operativos y capacidad instalada en el territorio (organismos de socorro, centros de salud, organismo de tránsito, servicio de ambulancias, equipamiento médico, protocolos y ruta de atención de Pasto)  Lo anterior como fundamento para diseñar un modelo de gestión que proporcione una estructura y orientación para la toma de decisiones, la asignación de recursos, la implementación de acciones y la evaluación orientada a resultados, que favorezca la atención integral a víctimas por siniestros viales, dando cuenta de los protocolos, articulación entre entidades, sectores y actores claves para su efectivo funcionamiento.	Secretaría de Salud Dirección para la Prevención y Atención de Emergencias	Diagnósticos realizados y modelo de gestión de atención integral a víctimas implementado	Cantidad de informes de diagnóstico  Cantidad de modelos de gestión	Cantidad de diagnósticos realizados = diagnóstico 1 + diagnóstico 2 + ... + diagnóstico n  Modelo de gestión para la atención integral a víctimas = Modelo de gestión 1 + Modelo de gestión 2 + ... + Modelo de gestión n	Anual	(2024) 1 diagnóstico (2028) 2 diagnósticos actualizado (2031) 3 diagnósticos actualizado  (2024) 1 modelo de gestión (2028) 2 modelo de gestión ajustado (2031) 3 modelo de gestión ajustado	Hasta \$ 150.000.000	Largo plazo
Pasto	Atención integral a víctimas	Bajas competencias ciudadanas e institucionales para responder ante la ocurrencia de un siniestro vial.	6.1.2	Gestión institucional para la atención integral a víctimas de siniestros viales	Fomentar la capacidad y articulación interinstitucional para implementar el modelo de gestión y protocolos de atención integral a víctimas de siniestros viales.	Acciones que permitan articular, coordinar e integrar la capacidad territorial, acorde con su responsabilidad, alcance y recursos para implementar el modelo de gestión y protocolos de atención integral a víctimas de siniestros, favoreciendo la respuesta ante la situación.  Entonces, la articulación busca la colaboración en la presentación del servicio y en la toma de decisiones, aprovechando las fortalezas, capacidades y responsabilidades de cada instancia. Esto puede implicar compartir recursos y conocimientos para brindar una atención más completa y eficiente a la víctima, desde el lugar en la que ocurre el siniestro hasta su proceso de recuperación y adaptación a su cotidianidad.  - Se sugiere algunas acciones como: Mesa técnica de trabajo Canales de comunicación efectivas Preparación técnica (capacitación y formación continua)  - Actores por considerar: Secretaría de Salud Secretaría de Tránsito y Transporte Instituciones de salud CRUE de Nariño SIM de Pasto Organismos para la atención de emergencias (Bomberos, Defensa Civil, Cruz Roja) Entidades que tengan a cargo vías de la ANI y/o INVIAS	Secretaría de Salud Secretaría de Tránsito y Transporte	Estrategias de articulación implementadas	Cantidad de estrategias de articulación	Estrategias de articulación implementadas = estrategia 1 + estrategia 2 + ... + estrategia n	Semestral	(2026) 4 acciones que permitan articular, coordinar e integrar la capacidad territorial, acorde con su responsabilidad, alcance y recursos	Hasta \$ 150.000.000	Corto plazo
Pasto	Atención integral a víctimas	Debilidad en la asignación de recursos del sector salud, para prestar una atención oportuna y eficaz a víctimas de siniestros viales.	6.2.1	Atención Pre-hospitalaria y Hospitalaria a víctimas de siniestros viales	Fortalecer e implementar el protocolo de atención integral a víctimas de siniestros viales	A partir de la valoración del estado actual de la atención prehospitalaria, hospitalaria y servicios de rehabilitación que ofrecen las instancias de salud del municipio y departamento, definir un protocolo de atención integral a víctimas, de acuerdo con la capacidad y recursos de Pasto, articulado con los lineamientos expedido por la ANSV.  El objetivo del protocolo es mejorar la activación de la atención en el sitio del siniestro vial, respuesta ante la emergencia, traslado de la víctima hasta el centro de salud, servicio médico, tiempos de respuesta (hora dorada), acompañamiento y rehabilitación, favoreciendo las probabilidades de salvar la vida y recuperación de las víctimas de siniestros viales.	Secretaría de Salud Dirección para la Prevención y Atención de Emergencias	Protocolo de atención integral a víctimas implementado  Divulgación del protocolo de atención integral a víctimas realizadas	Número de protocolos implementados  Número de divulgaciones realizadas	Protocolos implementados = Protocolo 1 + protocolo 2 + ... + protocolo n  Divulgación del protocolo de atención integral a víctimas = divulgación 1 + divulgación 2 + ... + divulgación n	Semestral	(2024) 1 protocolo de atención integral a víctimas por siniestros  (2026) 10 procesos de difusión y divulgación	Hasta \$ 150.000.000	Corto plazo

ENTIDAD TERRITORIAL	ÁREA DE ACCIÓN	PROBLEMA PRINCIPAL	ID	PROGRAMA	ACCIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN	RESPONSABLE	NOMBRE INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	FÓRMULA	PERIODICIDAD DEL INDICADOR	META PREVISTA	COSTO Y RANGOS (EN PESOS)	PERÍODO DE IMPLEMENTACIÓN CORTO (2026) -MEDIANO PLAZO (2028)-LARGO PLAZO (2031)
Pasto	Atención integral a víctimas	Bajas competencias ciudadanas e institucionales para responder ante la ocurrencia de un siniestro vial.	6.2.2	Atención Pre-hospitalaria y Hospitalaria a víctimas de siniestros viales	Continuar con los procesos de capacitación-formación a primer respondiente (protocolo PAS-PAP) para la ciudadanía y personal vinculado a las instituciones públicas.	Implementación de un programa de capacitación a primer respondiente, en el que se aborde el protocolo PAS (Proteger – Avisar – Socorrer) y PAP (Primeros Auxilios Psicológicos) según los planteamientos de las ANSV.  El desarrollo de esta acción debe involucrar a diferentes actores y grupos claves que puedan auxiliar de manera oportuna a las víctimas de un siniestro vial y activar la ruta de atención a la emergencia.  Por tanto, se sugiere un escenario de entrenamiento con: 1. Entidad territorial 2. Agentes de tránsito 3. Academia (Instituciones educativas) 4. Entidades de salud 5. Organismos para la atención de emergencias (Bomberos, Defensa Civil, Cruz Roja) 6. Policía Nacional 7. Ciudadanía IJAC, colectivos de ciclistas, motociclistas, eremos, emeoras v/o asociaciones!  Fortalecimiento de la divulgación del mecanismo de acceso, principalmente el Número Único de Seguridad y Emergencias. NUSE -123) para reportar la ocurrencia de un siniestro vial con víctimas y activar la ruta de atención de la emergencia de acuerdo con el protocolo de Pasto.	Secretaría de Salud Secretaría de Tránsito y Transporte	Procesos de capacitación realizadas para primer respondiente	Número de procesos de capacitación	Procesos de capacitaciones realizadas = capacitación 1 + capacitación 2 + ... + capacitación n	Anual	(2028) 40 procesos de capacitación de primer respondiente (comunidad e institucionalidad)	Desde \$ 150.000.000 hasta \$ 400.000.000	Corto plazo
Pasto	Atención integral a víctimas	Bajas competencias ciudadanas e institucionales para responder ante la ocurrencia de un siniestro vial.	6.2.3	Atención Pre-hospitalaria y Hospitalaria a víctimas de siniestros viales	Fortalecer la divulgación del Número Único de Seguridad y Emergencias (NUSE-123)	El mecanismo de acceso debe garantizar un tiempo oportuno de recepción de la situación y activación de los servicios de atención.  Para lo cual, se sugiere apoyarse en diferentes actores como: Oficina de Comunicación Social, Policía Nacional, Dirección para la Prevención y Atención de Emergencias Coordinación de los servicios de emergencias, a través del Centro Regulador de Urgencias y Emergencias (CRUE) del Nariño y el Sistema de Emergencias Médicas (SEM) de Pasto, con el fin de articular los distintos actores del Sistema de Seguridad Social en Salud para garantizar una respuesta oportuna y eficiente a las víctimas, bajo la premisa "llevar el paciente indicado, al hospital adecuado en el momento oportuno". (ANSV, 2022).	Secretaría de Salud Secretaría de Tránsito y Transporte	Divulgación del Número Único de Seguridad y Emergencias (NUSE-123)	Número de divulgaciones realizadas	Número Único de Seguridad y Emergencias (NUSE-123) en funcionamiento = Cantidad de divulgaciones del NUSE	Anual	(2026) Número Único de Seguridad y Emergencias (NUSE-123) divulgado	Hasta \$ 150.000.000	Corto plazo
Pasto	Atención integral a víctimas	Bajas competencias ciudadanas e institucionales para responder ante la ocurrencia de un siniestro vial.	6.2.4	Atención Pre-hospitalaria y Hospitalaria a víctimas de siniestros viales	Fortalecer la coordinación con el sistema de atención de emergencias médicas para la atención oportuna y adecuada a víctimas de siniestros viales	Aspectos para tener en cuenta: -Garantizar la gestión efectiva de la solicitud de acuerdo a la situación de salud de la víctima. Desde la recepción de la llamada, su priorización y coordinación de la respuesta oportuna a la emergencia, asignando personal para la atención en el sitio del evento, traslado seguro del paciente hasta el centro de salud (clínica u aspiración) adecuado según la complejidad del servicio médico requerido y recursos, por parte de los prestadores de este servicio de salud. -Capacidad para identificar emergencias que no requieran el desplazamiento del servicio de urgencias, es decir el traslado hasta un centro médico. -Contar con lineamientos técnicos para llevar a cabo la auditoría y seguimiento a la operación de los vehículos que prestan el servicio de traslado de pacientes (ambulancias, transporte especial de emergencias), como al equipamiento, vehículos, cuerpo operativo, dotación requerida por normativa para asistir la situación y garantizar el traslado seguro.  Su objetivo es desarrollar estrategias claras y efectivas de asistencia psicológica, jurídica y social a la víctima y familiares. Estas estrategias se podrían llevar a cabo tanto de forma presencial como a través de medios telefónicos o virtuales. El propósito principal de este apoyo es evaluar el impacto que el siniestro vial ha tenido en su dinámica personal y familiar, y proporcionar las orientaciones iniciales para su recuperación.  Asistencia psicológica: valoración inicial que brinde un primer apoyo ante la emergencia, para su remisión al sistema de salud o a quien corresponda, según se defina en la ruta de atención, para acompañar a la víctima en su proceso de recuperación y adaptación.  Asistencia jurídica: orientación legal para que conozcan sus derechos y brindarles información sobre los procedimientos disponibles ante el SOAT o ADRES en la garantía de sus derechos, de acuerdo con la cobertura de estos seguros.  Asistencia social: realización de una evaluación inicial completa para identificar las implicaciones sociales, familiares y económicas del siniestro vial, con el fin de determinar las necesidades de atención requeridas y coordinar de manera adecuada la remisión de la víctima y familiares para su acompañamiento.  Aspectos para contemplar en este proceso:  Rehabilitación de las víctimas y personas en situación de discapacidad por el siniestro vial, articulando a su red de apoyo en su proceso de recuperación y adaptación. La conformación y participación en asociaciones a víctimas, en el que se garantice la colaboración efectiva en el diseño e implementación de políticas públicas en favor a su situación. El sistema es una propuesta como mecanismo para el análisis, seguimiento y valoración de la información que se genera por las entidades de emergencias, instituciones de salud, organismo de tránsito y entidad territorial sobre la atención brindada a la familia y víctimas de siniestros viales. Información que pueda influir en mejorar la implementación y los protocolos diseñados para la atención integral y rehabilitación de víctimas de siniestros viales.	Secretaría de Salud	SEM y CRUE coordinado	Número de coordinaciones realizadas	coordinaciones realizadas = coordinación SEM1 + coordinación CRUE1+ coordinación SEM2 + coordinación CRUE2+ ... + coordinación n	Anual	(2025) coordinación entre el SEM y el CRUE	Hasta \$ 150.000.000	Corto plazo
Pasto	Atención integral a víctimas	Bajas competencias ciudadanas e institucionales para responder ante la ocurrencia de un siniestro vial.	6.3.1	Acompañamiento a víctimas y familiares de siniestros viales	Formular un programa de asistencia y orientación a víctimas y familiares	Asistencia psicológica: valoración inicial que brinde un primer apoyo ante la emergencia, para su remisión al sistema de salud o a quien corresponda, según se defina en la ruta de atención, para acompañar a la víctima en su proceso de recuperación y adaptación.  Asistencia jurídica: orientación legal para que conozcan sus derechos y brindarles información sobre los procedimientos disponibles ante el SOAT o ADRES en la garantía de sus derechos, de acuerdo con la cobertura de estos seguros.  Asistencia social: realización de una evaluación inicial completa para identificar las implicaciones sociales, familiares y económicas del siniestro vial, con el fin de determinar las necesidades de atención requeridas y coordinar de manera adecuada la remisión de la víctima y familiares para su acompañamiento.  Aspectos para contemplar en este proceso:  Rehabilitación de las víctimas y personas en situación de discapacidad por el siniestro vial, articulando a su red de apoyo en su proceso de recuperación y adaptación. La conformación y participación en asociaciones a víctimas, en el que se garantice la colaboración efectiva en el diseño e implementación de políticas públicas en favor a su situación. El sistema es una propuesta como mecanismo para el análisis, seguimiento y valoración de la información que se genera por las entidades de emergencias, instituciones de salud, organismo de tránsito y entidad territorial sobre la atención brindada a la familia y víctimas de siniestros viales. Información que pueda influir en mejorar la implementación y los protocolos diseñados para la atención integral y rehabilitación de víctimas de siniestros viales.	Secretaría de salud Secretaría de Tránsito y Transporte	Programa de orientación jurídica para familiares y víctimas estructurados	Número	Programas de orientación jurídica para familiares y víctimas estructurados = programa 1 + programa 2 + ... + programa n	Anual	(2028) 1 Programa de orientación jurídica para familiares y víctimas	Desde \$ 150.000.000 hasta \$ 400.000.000	Mediano plazo
Pasto	Atención integral a víctimas	Debilidad en la consolidación de un sistema de monitoreo (reporte y seguimiento) de víctimas en siniestros viales y la atención prestada.	6.4.1	Sistema de información unificada entre todas las entidades de emergencias	Impulsar la creación de un sistema de información unificada (plataforma) entre todas las entidades de emergencias	Con este fin, se disponen las siguientes orientaciones: -Compilación de información que permita evaluar los aspectos relacionados con el acceso, calidad, pertinencia de la respuesta a la emergencia, los servicios brindados y acompañamiento a la víctima y familia, como insumos para gestionar y fortalecer la ruta de atención integral.  -Compilación de información de las circunstancias de los siniestros y factores relacionados (vía, vehículos, implicados), tipo de lesiones y discapacidades, como insumo para el análisis y gestión de información desde el área de atención integral a víctimas.  Esta información y datos para recolectar se puede apoyar en los informes de peritaje, IPAT, SIEDCO, RUNT, CRUE, RIPS, FURNPS, SIRAS, SPOA, INMLCF, SCLICO y demás insumos, diligenciados por autoridades, responsables y/o víctimas. Así, este mecanismo puede ser un insumo para el Observatorio de Seguridad Vial de Pasto.	Secretaría de Salud Secretaría de Tránsito y Transporte	Sistemas de información implementados	Número	Sistemas de información implementados = sistema de información 1 + sistema de información 2 + ... + sistema de información n	Semestral	(2026) 1 sistema de información unificada entre todas las entidades de emergencias	Hasta \$ 150.000.000	Corto plazo
Pasto	Gobernanza	Debilidad técnica para la formulación e implementación del PLSV	7.1.1	Capacidad institucional en torno a la seguridad vial	Fortalecer el Comité Local de Seguridad Vial	Se basa en el desarrollo de habilidades técnicas de los actores institucionales, mediante la ejecución de estrategias y acciones orientadas a vincular las diferentes dependencias de la entidad territorial para la gestión de la movilidad segura de Pasto.  Por tanto, se propone aplicar las siguientes actividades: a) Implementación de instrumentos para medir la capacidad institucional y articulación para la gestión de la seguridad vial. b) Procesos de formación con los actores institucionales en las ocho (8) áreas de acción del PNSV (2022-2031); normatividad vigente de seguridad vial y movilidad; Movilidad Humana Sostenible (MHS), Visión Cero, factores de riesgo, enfoque de Sistemas Seguro, Territorial y Diferencial.	Secretaría de Tránsito y Transporte	Áreas fortalecidas de las entidades gubernamentales integrantes del CLSV / Campañas o actividades formativas realizadas al CLSV	Cantidad de áreas fortalecidas / número de actividades formativas realizadas	Total áreas fortalecidas = Área 1 + ... + Área n / Total actividades formativas= Actividad 1 + ... + Actividad n	Anual	(2026) seis (6) actividades realizadas  (2028) diez (10) actividades realizadas  (2031) dieciséis (16) actividades realizadas	Hasta \$ 150.000.000	Largo plazo
Pasto	Gobernanza	Debilidad técnica para la formulación e implementación del PLSV	7.1.2	Capacidad institucional en torno a la seguridad vial	Fortalecer la capacidad institucional de las Autoridades de Tránsito y de vigilancia y control	Elaboración de un estudio del ejercicio de autoridad, para el control y vigilancia por parte del cuerpo de Agentes de Tránsito de Pasto y DITRA, a partir de un análisis del crecimiento poblacional, parque automotor matriculado y parque automotor de otros organismos de tránsito que circulan en el municipio, cobertura conforme a la jurisdicción, recurso físico, humano y tecnológico del cuerpo de control, con el fin de formular estrategias de mejoramiento, acorde a los lineamientos dados en la Guía de Orientaciones para los cuerpos de control vial del Ministerio de Transporte. El seguimiento y monitoreo de la implementación de los programas y acciones de cada una de las áreas de acción del PLSV es esencial en el proceso, por tanto, se debe ejecutar estrategias que faciliten la retroalimentación y ajustes en lo planeado.	Secretaría de Tránsito y Transporte	Estudios realizados	Número de estudios realizados	Total estudios realizados = Estudio 1 + ... + Estudio n	Anual	(2026) un (1) estudio realizado	Hasta \$ 150.000.000	Corto plazo
Pasto	Gobernanza	Debilidad técnica para la formulación e implementación del PLSV	7.1.3	Capacidad institucional en torno a la seguridad vial	Estructurar e implementar un plan de seguimiento al Plan Local de Seguridad Vial	La definición de la periodicidad del seguimiento dependerá de las sesiones dispuestas por el Comité Local de Seguridad Vial.  Así mismo, se deberá llevar a cabo la difusión de los avances de la implementación a través de los canales o medios de comunicación, que el municipio considere efectivos para informar a la ciudadanía y actores claves para la seguridad vial. Es conveniente que la entidad territorial diseñe un Plan de socialización y/o comunicación del PLSV, posterior a la adopción del mismo, como propuesta que permita la difusión y divulgación de la política de seguridad vial territorial y así, facilitar la apropiación del mismo y compromiso de los involucrados.	Secretaría de Tránsito y Transporte	Plan de seguimiento estructurado e implementado	Número de planes de seguimiento estructurados e implementados	Total Planes de seguimiento estructurados e implementados = PS 1 + ... + PS n	Anual	(2024) Plan de seguimiento estructurado	Hasta \$ 150.000.000	Corto plazo
Pasto	Gobernanza	Debilidad técnica para la formulación e implementación del PLSV	7.1.4	Capacidad institucional en torno a la seguridad vial	Realizar un Plan de difusión y divulgación del Plan Local de Seguridad Vial	Para lo anterior, se debe identificar los canales y estrategias de comunicación efectiva con la comunidad. Por ejemplo: talleres de socialización, campañas de comunicación y pedagógicas.	Secretaría de tránsito y transporte, Oficina de Comunicaciones	Plan de difusión y divulgación estructurado	Número de planes de difusión y divulgación ejecutados	Total Planes de difusión y divulgación ejecutados = Difusión y divulgación 1 + Pdfusión y divulgación n	Anual	(2024) Plan de difusión estructurado	Hasta \$ 150.000.000	Corto plazo
Pasto	Gobernanza	Debil incorporación de los instrumentos de planificación y gestión para el desarrollo del territorio.	7.1.5	Capacidad institucional en torno a la seguridad vial	Fortalecer la articulación de los instrumentos de planeación territorial y gestión de la seguridad vial	Articulación de la seguridad vial en los instrumentos de desarrollo territorial a través del PLSV para su proyección y transversalización en las dinámicas del territorio. Considerando incluir lineamientos y acciones necesarias en el Plan Maestro de Movilidad de Pasto, Plan de Desarrollo Local, Plan de Desarrollo Departamental de Nariño, Plan Ordenamiento Territorial, entre otros instrumentos.	Secretaría Tránsito y Transporte, Secretaría de Planeación	Instrumentos articulados	Número de articulaciones realizadas	Total articulaciones realizadas = Articulación 1 + ... + Articulación n	Anual	(2028) Tres (3) articulaciones realizadas	Hasta \$ 150.000.000	Mediano plazo





ALCALDÍA DE PASTO

*PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PASTO 2023*

---

## **Anexo 4. Decreto Conformación Comité PLSV**

---

DECRETO No. 0565 DE 2017

( 23 NOV 2017 )

**POR EL CUAL SE MODIFICA EL CONSEJO MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE PASTO Y SE DEROGA EL DECRETO MUNICIPAL No. 0630 DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2012.**

EL ALCALDE MUNICIPAL DE PASTO,

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, particularmente las otorgadas en el artículo 315 de la Constitución Política de Colombia y en la Ley 136 de 1994, Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, Ley 769 de 2002 y Ley 1503 de 2011, Ley 1702 de 2013 y

CONSIDERANDO

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

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 el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas.

Que a través de la Ley 1450 de 2011 y Ley 1755 de 2015 (Planes Nacionales de Desarrollo 2010-2014 y 2014-2018), el Estado colombiano instauró 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 mediante Resolución 0001565 del 06 de junio de 2014, el Ministerio de Transporte expidió la guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en la Ley 1503 de 2011 y el Decreto Presidencial 2851 de 2013.

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 tomando la experiencia internacional y las recomendaciones que sobre la materia han formulado diversos organismos

DECRETO No. 0565 DE 2017

( 23 NOV 2017 )

**POR EL CUAL SE MODIFICA EL CONSEJO MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE PASTO Y SE DEROGA EL DECRETO MUNICIPAL No. 0630 DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2012.**

multilaterales, especialmente la Organización Mundial de la Salud OMS, que ha consagrado el período comprendido entre los años 2011 y 2020 como "La década para la acción" que tiene como finalidad reducir en un 50% las mortalidades derivadas de los accidentes de tránsito en el mundo.

Que el Estado Colombiano se ha sumado a este compromiso a través del establecimiento de éste PNSV 2013-2021, el cual articula y coordina las diversas actuaciones de las instituciones públicas intervinientes y responsables de la seguridad vial en Colombia, además de incorporar como un actor relevante en el diseño y evaluación de dichas actuaciones o medidas a los representantes de organismos de la sociedad civil, sean éstos del mundo privado o empresarial, de la academia, o de las agrupaciones de víctimas de accidentes de tránsito, por mencionar algunas.

Que mediante el Decreto Municipal No. 0630 de 2012, se creó el Consejo Municipal de Seguridad Vial y se determinaron otras disposiciones, encaminadas a la aplicación y materialización de una seguridad vial sostenible.

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 se hace necesario modificar el Decreto Municipal No. 0630 de 2012, con el fin de actualizar y ampliar el Consejo y Comité de Seguridad Vial, con la participación de las entidades y autoridades del Municipio de Pasto indispensables para la ejecución de las políticas públicas de seguridad vial.

En mérito de lo expuesto,

**DECRETA:**

**ARTÍCULO PRIMERO.-** Modificar el Consejo Municipal de Seguridad Vial para el Municipio de Pasto, el cual tendrá carácter permanente.

**ARTICULO SEGUNDO.-** El Consejo Municipal de Seguridad Vial es una instancia de carácter asesor, encargado de articular y coordinar a las entidades y organismos de carácter público y privado responsables de la implementación del Plan Local de Seguridad Vial y de realizar un control y seguimiento de las acciones encaminadas al cumplimiento del mismo.

**ARTÍCULO TERCERO:** El Consejo Municipal de Seguridad Vial estará integrado por:

1. El Alcalde Municipal de Pasto o su Delegado.
2. El Secretario de Tránsito y Transporté o su Delegado.
3. El Director de la Territorial Nariño del Ministerio de Transporte o su Delegado.
4. El Gerente de AVANTE o su Delegado.



DECRETO No.

0565

DE 2017

( 23 NOV 2017 )

**POR EL CUAL SE MODIFICA EL CONSEJO MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE PASTO Y SE DEROGA EL DECRETO MUNICIPAL No. 0630 DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2012.**

5. El Secretario de Planeación o su Delegado.
6. El Secretario de Infraestructura y Valorización o su Delegado.
7. El Director de Espacio Público o su Delegado.
8. El Secretario de Gobierno o su Delegado.
9. El Secretario de Educación o su Delegado.
10. El Secretario de Gestión Ambiental o su Delegado.
11. El Secretario de Cultura o su Delegado
12. El Jefe de la Oficina de Medios y Comunicación Social de la Alcaldía Municipal o su Delegado
13. El Secretario de Salud o su Delegado
14. El Director de Gestión del Riesgo o su Delegado
15. El Comandante de la Policía Metropolitana de Pasto o su Delegado
16. El Jefe Seccional Nariño de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional o su Delegado.
17. El Subsecretario de Tránsito y Transporte, del Departamento o su Delegado.
18. El Comandante de la Vigésima Tercera Brigada o su Delegado.
19. El Gerente del Concesionario Vial Unión del Sur o su Delegado.
20. El Gerente de la Empresa Metropolitana de Aseo de Pasto – EMAS, o su Delegado
21. El Gerente del Servicio Público de Alumbrado de Pasto – SEPAL o su Delegado.
22. El Presidente Ejecutivo de la Cámara de Comercio de Pasto – o su Delegado.
23. El Gerente de la Empresa de Servicios Públicos Domiciliarios – EMPOPASTO S.A. E.S.P. o su Delegado.
24. El Director del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses o su Delegado.

**INVITADOS PERMANENTES:**

1. El Delegado de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
2. El Gerente de Pasto Salud E.S.E. o su Delegado.
3. Un Delegado del Concejo Municipal de Pasto.
4. Un Delegado de los Centros de Diagnósticos Automotriz.
5. Un Delegado de los Centros de Enseñanza Automotriz.
6. Un Delegado de los Centros de Reconocimiento a conductores.
7. El Gerente de la UT Ciudad Sorpresa o su Delegado.
8. Un Delegado de los Gerentes de las Empresas de Transporte Público Individual.
9. El Director del Instituto Departamental de Salud de Nariño o su Delegado.
10. El Director Regional de la Fiscalía o su Delegado.



DECRETO No. 0565

DE 2017

23 NOV 2017

**POR EL CUAL SE MODIFICA EL CONSEJO MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE PASTO Y SE DEROGA EL DECRETO MUNICIPAL No. 0630 DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2012.**

11. El Presidente de la Red UREL.
12. El Gerente de la Terminal de Transporte o su Delegado.

**INVITADOS EVENTUALES:**

Podrán ser invitados los representantes de organismos públicos o privados que tengan relación con temáticas específicas a tratar por parte del Consejo Municipal de Seguridad Vial; o del Comité Municipal de Seguridad Vial.

**PARÁGRAFO:**

Los Secretarios del Despacho podrán delegar su asistencia de manera ocasional y únicamente en el nivel directivo. Las delegaciones se realizarán en la misma persona a fin de darle continuidad al conocimiento de los temas tratados."

**ARTÍCULO CUARTO.-**

Funciones del Consejo Municipal de Seguridad Vial:

1. Aprobar la política pública de Seguridad Vial para el Municipio de Pasto.
2. Aprobar el Plan Municipal de Seguridad Vial que le presente la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal.
3. Asesorar al Gobierno Municipal en la toma de decisiones con el fin de garantizar el cumplimiento del Plan Municipal de Seguridad Vial.
4. Realizar el Seguimiento a la implementación del Plan Municipal de Seguridad Vial a través de métodos que permitan un eficaz control y seguimiento.
5. Promover la investigación científica en temáticas de seguridad vial.
6. Aprobar el reglamento interno del Consejo Municipal de Seguridad Vial.

**ARTICULO QUINTO.-**

El Consejo Municipal de Seguridad Vial sesionará de manera ordinaria como mínimo cuatro (4) veces al año y de manera extraordinaria cuando se requiera, previa citación de la Secretaría Técnica.

**ARTICULO SEXTO.-**

Créase el Comité Técnico de Seguridad Vial, el cual estará conformado por integrantes del Consejo Municipal de Seguridad Vial, como instancia decisoria. El Comité estará integrado, así:

1. El Secretario de Tránsito y Transporte Municipal o su Delegado.
2. El Gerente de AVANTE o su Delegado.
3. El Secretario de Planeación o su Delegado.
4. El Secretario de Infraestructura y Valorización o su Delegado.
5. El Director de Espacio Público o su Delegado.

DECRETO No. 0565 DE 2017  
( 23 NOV 2017 )

**POR EL CUAL SE MODIFICA EL CONSEJO MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE PASTO Y SE DEROGA EL DECRETO MUNICIPAL No. 0630 DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2012.**

6. El Gerente de la Empresa de Servicios Públicos Domiciliarios – EMPOPASTO S.A. E.S.P. o su Delegado.
7. Un Delegado del Observatorio del Delito de Pasto.
8. El Subsecretario de Tránsito y Transporte del Departamento o su Delegado.
9. El Jefe Seccional Nariño de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional o su Delegado.
10. El Director del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses o su Delegado.

**PARÁGRAFO:**

El Comité Técnico podrá realizar invitaciones a representantes de entidades públicas o privadas o a personas naturales, cuando así se requiera por la naturaleza del tema a tratar.

**ARTÍCULO SÉPTIMO:**

Funciones del Comité Técnico.- Son funciones del Comité Técnico de Seguridad Vial:

1. Formular la política pública de seguridad vial para el Municipio de Pasto.
2. Revisar el Plan Municipal de Seguridad Vial que le presente la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal.
3. Analizar y efectuar seguimiento a las estadísticas de accidentalidad en el Municipio de Pasto.
4. Formular propuestas para la prevención, atención y mitigación de los accidentes de tránsito, así como las acciones para la implementación de las mismas.
5. Articular a las instituciones y dependencias integrantes del Consejo Municipal de Seguridad Vial en las diferentes acciones de prevención, mitigación y control.
6. Formular el reglamento interno de Consejo Municipal de Seguridad Vial.
7. Las demás que le asigne el Consejo Municipal de Seguridad Vial.

**ARTÍCULO OCTAVO.-**

La Secretaría Técnica del Consejo Municipal de Seguridad Vial será ejercida por el Secretario de Tránsito y Transporte Municipal de Pasto o por quién él delegue de su equipo de trabajo.

**ARTÍCULO NOVENO.-**

Las funciones del Secretario Técnico serán las siguientes:

1. Citar a las reuniones Ordinarias o extraordinarias.
2. Levantar las actas de cada reunión.
3. Proyectar los documentos que se requieran para el buen funcionamiento del Consejo Municipal de Seguridad Vial.
4. Constituir, administrar y custodiar el archivo del Consejo Municipal de Seguridad Vial.

DECRETO No. 0565 DE 2017

( 23 NOV 2017 )

POR EL CUAL SE MODIFICA EL CONSEJO MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE PASTO Y SE DEROGA EL DECRETO MUNICIPAL No. 0630 DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2012.

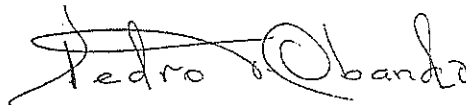
5. Presentar los informes que de conformidad al reglamento interno del Consejo Municipal de Seguridad Vial se requieran, así como también aquellos que sean solicitados por entidades, organismos, personas naturales o jurídicas externas.
6. Responder las peticiones que sean radicadas.
7. Organizar las actividades que programe el Consejo Municipal de Seguridad Vial o el Comité Técnico de Seguridad Vial.
8. Las demás que le sean asignadas por el Consejo Municipal de seguridad vial.

ARTÍCULO DÉCIMO.- El presente acto deroga el Decreto Municipal No. 0630 del 12 de Septiembre de 2012.

ARTICULO UNDÉCIMO.- El presente Decreto rige a partir de la fecha de publicación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en San Juan de Pasto, a los 23 NOV 2017



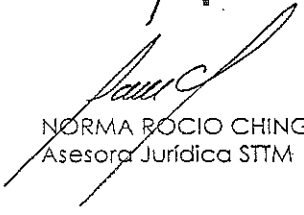
PEDRO VICENTE OBANDO ORDOÑEZ  
Alcalde Municipal de Pasto

Proyectó:



LUIS ALFREDO BURBANO FUENTES  
Secretario de tránsito y Transporte Municipal de Pasto

Revisó:



NORMA ROCIO CHINGUAL VARGAS  
Asesora Jurídica STTM