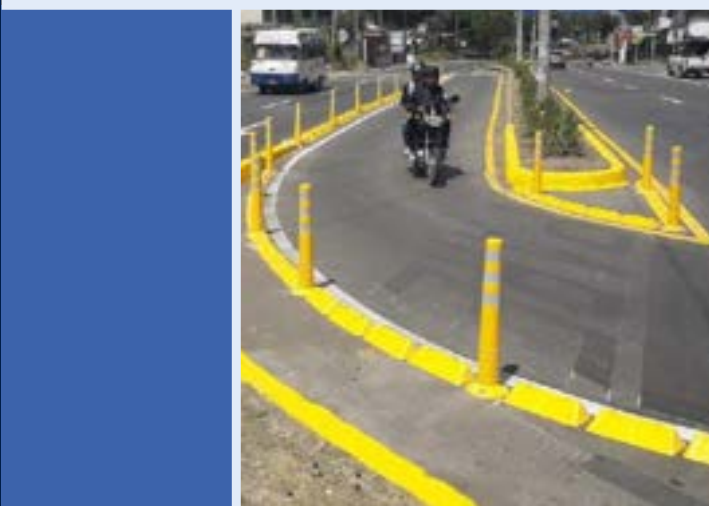




La movilidad
es de todos

Mintransporte



GUÍA METODOLÓGICA PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL¹

1. Para efectos de la presente guía, se entiende el término Planes Locales de Seguridad Vial, como aquellos que corresponden al orden tanto departamental como municipal o distrital.



Agencia
Nacional de
Seguridad Vial

Presidente de la República

Iván Duque Márquez

Ministerio de Transporte

Ministra

Ángela María Orozco Gómez

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Director General

Luis Lota

Equipo técnico

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Directora de Coordinación Interinstitucional

Liliana Paola Oñate Acosta

Contratista Dirección de Coordinación Interinstitucional

Gina Paola Herrera Ávila

Contratista Dirección de Coordinación Interinstitucional

César Mauricio Salcedo Colorado

Agradecimiento especial a todas las áreas colaboradores pertenecientes a la entidad que participaron y realizaron aportes en la revisión de la presente guía.

Guía Metodológica para la elaboración de Planes Locales de seguridad Vial, 2022.
Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022.
Primera Edición.

Contenido

Abreviaturas	7
Introducción	8
1. ¿Cuál es el propósito de la Guía Metodológica para la elaboración de los planes locales de seguridad vial?	9
2. Comprendamos la seguridad vial: Conceptos básicos	10
2.1. ¿Qué entendemos por seguridad vial?	10
2.2. ¿Qué es el enfoque de Sistema Seguro y la Visión Cero?	10
2.3. ¿Por qué es necesaria la corresponsabilidad en la seguridad vial?	14
2.4. ¿Por qué una política integral en seguridad vial?	16
3. Hablemos del contexto	16
3.1. Acerca de la Seguridad Vial en el mundo	16
3.2. Acerca de la Seguridad Vial en Colombia	17
3.2.1. Instancias territoriales de la Seguridad Vial en Colombia	22
4. La planificación en la seguridad vial en Colombia	26
4.1. El Plan Nacional de Seguridad Vial Vigente	26
4.2. ¿Qué es un Plan Local de Seguridad Vial?	26
5. Armemos y gestionemos nuestro Plan de Seguridad Vial	28
5.1. Preparémonos - Fase de Alistamiento (15 días)	28
5.1.1. Paso 1: Creación del Comité local de seguridad vial	29
5.1.2. Paso 2: Designación y conformación del equipo responsable del Plan Local de Seguridad Vial	31

5.1.3. Paso 3: El mapeo de actores y la identificación de instancias colaborativas con el plan	32
5.1.4. Paso 4: Constitución del grupo de movilización ciudadana de la política pública local de seguridad vial	34
5.1.5. Paso 5: El plan de trabajo y el cronograma	35
5.1.6. Paso 6: Propuesta estructura del plan y enfoques	36
5.2. Observemos, analicemos y diagnostiquemos - Fase de análisis situacional de la Seguridad Vial con referencia al Sistema Seguro (1 mes)	37
5.2.1. Paso 1: Definición, recolección y análisis de insumos primarios y secundarios para la identificación y priorización de necesidades territoriales	38
5.2.2. Paso 2: Análisis inicial y construcción de la propuesta de diagnóstico, objetivos, alcance y líneas estratégicas del plan	40
5.2.3. Paso 3: Análisis y ajuste del diagnóstico, objetivos, alcance y líneas estratégicas, con proceso participativo	41
5.2.4. Paso 4: Versión definitiva de diagnóstico, objetivos, alcance y líneas estratégicas del plan	43
5.2.5. Paso 5: Observaciones por parte del comité	43
5.3. Propongamos - Fase de formulación (1 mes)	44
5.3.1. Paso 1: Definición de acciones, metas y tiempos	44
5.3.2. Paso 2: Definición de indicadores	45
5.3.3. Paso 3: Definición de costos y fuentes de financiación	46
5.3.4. Paso 4: Definición del modelo de seguimiento y evaluación	47

5.3.5. Paso 5: Consolidación del documento técnico de soporte	48
5.3.6. Paso 6: Presentación y adopción del plan (acto administrativo)	49
5.3.7. Paso 7: Socialización y divulgación del acto administrativo	49
5.4. Hagamos - Fase de implementación	50
5.4.1. Paso 1: Definición de la matriz anualizada del plan de acción para la implementación del plan local de seguridad vial	51
5.4.2. Paso 2: Socialización y aprobación del sistema de seguimiento y evaluación por parte del comité local de seguridad vial	52
5.4.3. Paso 3: Acciones participativas para la promoción y movilización del plan	53
5.5. Evaluar, verificar, ajustar y mejorar - Fase de seguimiento y evaluación (permanente)	54
5.5.1. Paso 1: Realización de seguimiento periódico al cumplimiento de metas y acciones	55
5.5.2. Paso 2: Propuesta e implementación de ajustes	56
5.5.3. Paso 3: Presentación de informes al comité local de seguridad vial, al grupo de movilización y a la comunidad sobre la implementación del plan	57
5.5.4. Paso 4: Proceso de evaluación de impacto de la implementación del plan, una vez finalizada su vigencia	57
8. ¿Por qué es importante la gobernanza en los planes locales de seguridad vial?	59
9. Recomendaciones generales	61
10. Anexos	63
11. Bibliografía	107



Abreviaturas

ANSV	Agencia Nacional de Seguridad Vial
PNSV	Plan Nacional de Seguridad Vial
PLSV	Plan Local de Seguridad Vial
DITRA	Dirección de Tránsito y Transportes - Policía Nacional
CRUE	Centro Regulador de Urgencias y emergencias
SOAT	Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito
INMLCF	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
ONSV	Observatorio Nacional de Seguridad Vial
PND	Plan Nacional de Desarrollo
PDL	Planes de Desarrollo Local
UNECE	Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa
FICVI	Asociación Iberoamericana de Víctimas contra la Violencia Vial
OMS	Organización Mundial de la Salud
DNP	Departamento Nacional de Planeación
FASECOLDA	Unión de Aseguradores Colombianos
MAI	Mesa de Articulación Interinstitucional

Introducción

Teniendo en cuenta la importancia estratégica de la seguridad vial, como un asunto mundial que afecta la salud pública, así como diversos aspectos culturales y económicos de la sociedad; el desarrollo de estrategias de tipo local que permitan posicionar el tema en la agenda pública y principalmente, reducir los impactos provocados por los factores que atentan contra la seguridad vial, se constituye en una línea de actuación fundamental a la hora de avanzar en los retos de país. La seguridad vial, debe ser un tema de Estado que avance de manera sistemática y que construya modelos de atención adecuados y pertinentes para atender la problemática en el nivel local.

Es así que la Ley 1702 de 2013 creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV como máxima autoridad para la aplicación de medidas de seguridad vial, permitiéndole al país contar con una entidad encargada de planificar, articular y gestionar las acciones para la prevención, control y disminución del riesgo de lesiones y fallecimientos en las vías.

Con la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial el país avanza en la planificación, articulación y gestión en materia de seguridad vial, en el marco de las disposiciones establecidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente, adelantando además el seguimiento y control de las estrategias allí contenidas.

Adicionalmente, para la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV, la participación de los distintos niveles de gobierno, y de los actores viales, es una prioridad, en tanto la seguridad vial es un compromiso de todos, que amerita el desarrollo de acciones innovadoras que sobrepasen la actuación institucional.

El cumplimiento de las responsabilidades de los diferentes sectores de gobierno, sobre la seguridad vial es un requisito indispensable para enfrentar con un enfoque integral la siniestralidad vial, lo cual permite la definición y ejecución de todas las actuaciones viables que son requeridas para la protección de los actores viales.

En este ejercicio de coordinación interinstitucional, la precitada Ley 1702 de 2013, contempló una serie de instancias del orden nacional, tales como el Consejo directivo², el comité operativo³, el consejo consultivo de seguridad vial⁴ y la comisión interministerial⁵. Estas instancias, permiten articular acciones y lograr intervenciones integrales de mayor impacto entorno a la seguridad vial a nivel nacional.

Teniendo en cuenta este contexto nacional y sobre la base de la importancia fundamental de reconocer y recoger las miradas territoriales, el presente documento se formula con el propósito de servir de herramienta para que las administraciones locales puedan diseñar un conjunto de acciones que les permitan mejorar la seguridad vial en sus territorios, de manera colectiva y participativa, apostándole a la reducción de los índices de siniestralidad vial y cumpliendo los retos de país.

De esta manera, esta guía describe las acciones requeridas para la formulación, implementación, seguimiento y evaluación de los planes locales de seguridad vial. Además de este paso a paso, este documento, ofrece una serie de herramientas que apoyan la gestión de las entidades territoriales para cumplir con este propósito.

Partiendo de una descripción conceptual y contextual del tema a nivel mundial y nacional, se desarrolla cada una de las fases requeridas para llevar a feliz término los planes, cuyo propósito fundamental gira alrededor de la consolidación de un sistema seguro que, desde cada uno de sus componentes, posicione el tema de seguridad vial como un factor estratégico de desarrollo.

Más allá de lo expuesto en el presente documento, es necesario reiterar el compromiso de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV, para apoyar a las entidades territoriales a través de todas las acciones requeridas para cumplir con sus competencias. Pero no solo a las entidades territoriales, sino a todos los actores organizados o no, que cada día trabajan por una mejor seguridad vial. Porque la seguridad vial, también es contigo.

2. El Consejo directivo tiene a su cargo la dirección y administración de la ANSV, en conjunto con el director de la Agencia.

3. Por su parte, el comité operativo busca coordinar las operaciones o puesta en marcha de medidas regulares o contingentes, en materia de Seguridad Vial en las carreteras del país.

4. Es un órgano consultivo y de participación público privado, que tiene como propósito informar sobre los planes y las estrategias de seguridad vial, proponer acciones, debatir propuestas y lograr el compromiso, alineamiento y consenso con estos sectores público.

5. Esta comisión interministerial, busca coordinar la actuación de los Ministerios, entorno a la seguridad vial.

1 ¿Cuál es el propósito de la Guía Metodológica para la elaboración de los planes locales de seguridad vial?

La implementación de políticas públicas requiere de ejercicios sistemáticos, que lleven a cumplir objetivos de manera adecuada, asertiva y oportuna; mejorando la inversión y tomando las decisiones adecuadas y viables, que correspondan a las obligaciones que como tomadores de política tienen, quienes son los encargados de ejecutar acciones estatales en beneficio de la comunidad; al tiempo que permitan a los ciudadanos comprender, participar, complementar y velar para que esas decisiones tengan el impacto adecuado en términos de necesidad y pertinencia, y de esta manera mantener o mejorar el estado de cosas que los beneficien.

La seguridad vial es un asunto público, que está en medio de esos fenómenos y dinámicas que deben atenderse desde la gestión de los gobiernos en sus distintos niveles y al que se deben sumar los ciudadanos desde sus diferentes roles para superar los impactos que su inobservancia puede generar, promover su importancia y posibilitar su adhesión y apropiación.

A través de esta guía se busca:

- Proporcionar un referente con instrucciones básicas y metodológicas, flexibles, aplicables a la mayor cantidad de contextos para las fases de agenda pública, formulación, implementación y seguimiento de los planes locales de seguridad vial, tanto en el nivel departamental, como en el municipal o distrital.
- Fortalecer las capacidades de las entidades territoriales en la estructuración de políticas públicas en seguridad vial a través de un instrumento de planeación de largo plazo.

- Promover la generación de capacidades en las entidades territoriales y en la ciudadanía interesada para responder de manera integral a las necesidades y potencialidades de los territorios.
- Ser referente e inspiración para la construcción de política pública local de seguridad vial.



2 Comprendamos la seguridad vial: Conceptos básicos

2.1. ¿Qué entendemos por seguridad vial?

La ley 1702 de 2013 en su artículo 5 define la seguridad vial como:

.....
“(...) el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía”.
.....

Para efectos de esta guía, mantendremos dicha definición, por lo que entendemos la seguridad vial como la prevención de siniestros viales o la minimización de sus efectos, para conservar la vida y la salud de las personas en las vías. La siniestralidad vial constituye uno de los más importantes factores de impacto en los aspectos sociales y económicos de una comunidad, además de ser uno de los principales problemas de salud pública a nivel mundial.

De esta manera, la seguridad vial es la sumatoria de esfuerzos y acciones, enfocadas a reducir la siniestralidad vial de todos los actores viales, 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.

2.2. ¿Qué es el enfoque de Sistema Seguro y la Visión Cero?

El sistema seguro es un conjunto de principios orientados a la protección de la vida y la salud humana, de tal forma que este fin sea la primera y más importante consideración al diseñar y operar un sistema de transporte (Foro Internacional de Transporte, 2017).

El enfoque de Sistema Seguro centra su foco en la vulnerabilidad del actor vial y parte de la premisa que **ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial**. Así las cosas, un Sistema Seguro promueve elementos indulgentes que reconocen que las fatalidades y lesiones graves en siniestros viales son evitables (Foro Internacional de Transporte, 2017).

En el enfoque Sistema Seguro las acciones de educación, vigilancia, control y atención de las víctimas son relevantes, este enfoque reconoce la responsabilidad de los actores viales en la seguridad vial y la necesidad de ofrecer una respuesta efectiva para la protección de la vida ante la ocurrencia de un siniestro vial. Dicho enfoque orienta la política pública de seguridad vial del país, por lo que deberá servir de base fundamental, para la elaboración de los planes locales de seguridad vial.

6. La Ley 769 de 2002, define “accidentes de tránsito”. Adicionalmente, el presente documento utiliza la expresión “siniestro vial” ya que esta refleja la concepción incorporada en el enfoque Sistema Seguro y Visión Cero, reforzando la idea de que los eventos en las vías son prevenibles.

En este sentido, la integralidad del enfoque Sistema Seguro radica en la disposición de múltiples estrategias, de tal forma que, si una de ellas falla; la vida e integridad de los actores viales siempre estará protegida (Foro Internacional de Transporte, 2017). El siguiente gráfico muestra la integralidad propuesta por el enfoque del sistema seguro:

Ilustración 1. Visión integral del enfoque Sistema Seguro



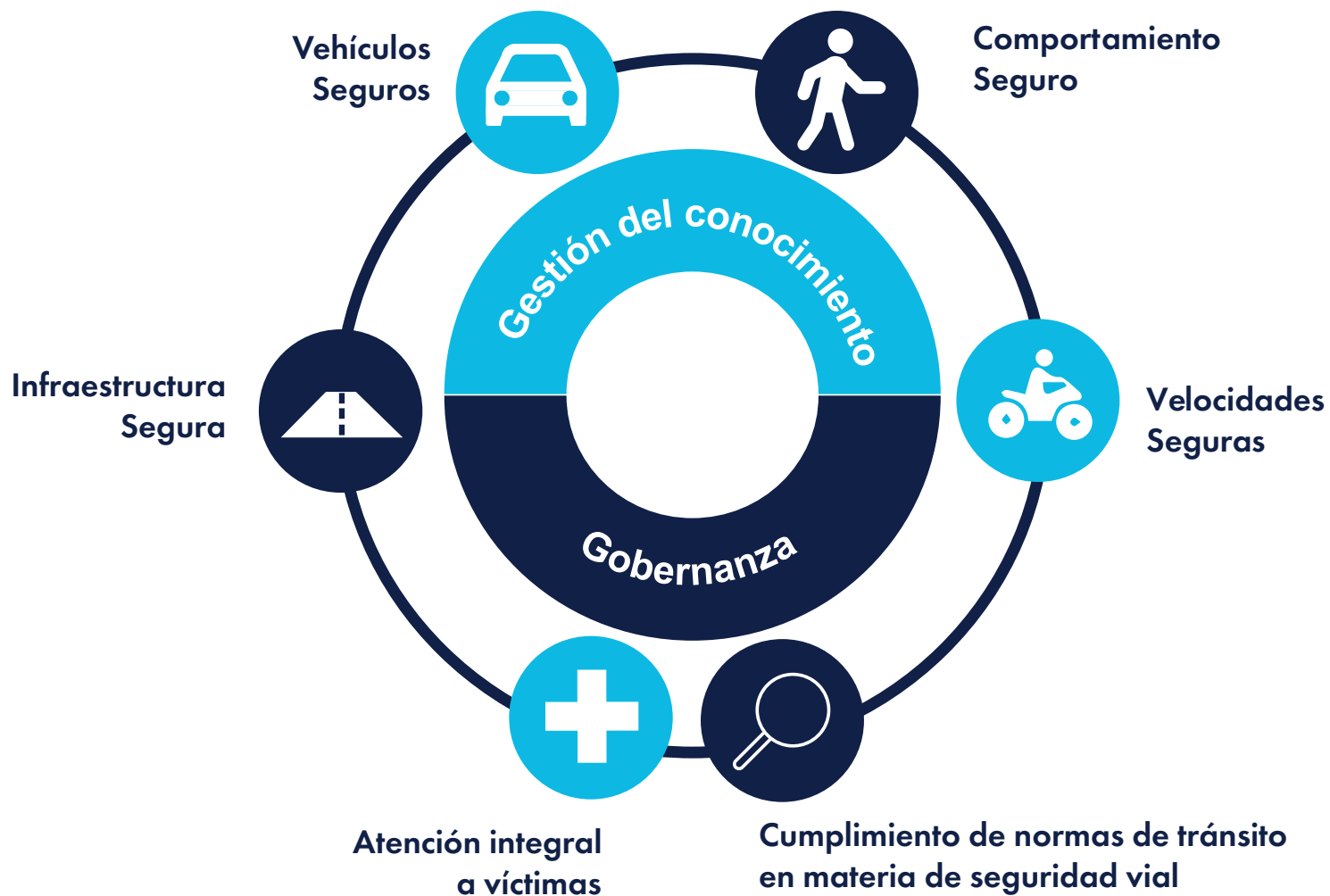
Fuente: Construcción ANSV a partir de (Foro Internacional de Transporte, 2017).

De acuerdo con lo anterior, el enfoque Sistema Seguro implica la gestión de los factores de riesgo, es decir, requiere identificar los aspectos que tienen el potencial de afectar a los actores viales e implementar acciones para prevenir su ocurrencia o mitigar sus efectos. No obstante, ante la probabilidad de materialización del riesgo, también implica definir acciones para que se brinde atención oportuna y se reduzcan sus impactos (Palacio, Roseri, Munera, Salazar, & Montenegro, 2015).

Así las cosas, este enfoque considera de manera proactiva la mejora continua del sistema, bajo intervenciones integrales que permitan el cumplimiento del objetivo orientado a cero fallecimientos derivados de siniestros viales. Lo anterior, a través de la atención de áreas de acción que atiendan los factores de riesgo, así como aspectos requeridos para la adopción de un Sistema Seguro.

De otro lado, para el caso de Colombia dadas las condiciones del país, se ha planteado avanzar en el enfoque de Sistema Seguro y materializar su implementación en ocho (8) áreas de acción.

Ilustración 2. Áreas de acción para consolidar el enfoque Sistema Seguro



Fuente: ANSV a partir de (Organización Mundial de la Salud, 2017) e (Instituto de Recursos Mundiales, 2018).

Velocidades seguras: los retos asociados a la velocidad se materializan con el tránsito de actores viales a velocidades excesivas o inadecuadas. Es decir, velocidades que se encuentran por encima de los límites establecidos o velocidades que, aún dentro de los límites, son inseguras por condiciones de la vía o el entorno.

Teniendo en cuenta lo anterior, un Sistema Seguro implica gestionar la velocidad mediante la definición de estrategias y medidas integrales orientadas a reducir el problema de velocidades excesivas o inadecuadas en vías urbanas y/o rurales y a proteger la vida de los actores viales de acuerdo con las condiciones del entorno. Lo anterior, a partir de la inclusión en las vías de elementos enfocados hacia la disminución de la velocidad, la fijación de límites articulados con la función de las vías, la gestión para el cumplimiento de estos, la integración de dispositivos tecnológicos en los vehículos y la sensibilización sobre los riesgos del exceso de velocidad.

Vehículos seguros: los vehículos seguros, sus sistemas y componentes pueden reducir la probabilidad de lesiones graves o fatales en un siniestro vial, bien sea al aumentar la capacidad de los conductores para detectar de forma oportuna la situación de peligro y con ello la posibilidad de controlar el vehículo (seguridad activa) o al reducir la posibilidad de que los actores involucrados en un siniestro vial resulten heridos o con lesiones de gravedad (seguridad pasiva) (UNECE, 2012).

Infraestructura vial segura: la infraestructura segura considera de forma adecuada las interacciones actor vial – infraestructura vial y vehículo – infraestructura vial y contempla factores como: calidad, consistencia espacial, funcionalidad, homogeneidad, previsibilidad e indulgencia.

Comportamientos seguros: un comportamiento seguro implica una mayor consciencia, conocimiento y aceptación de la responsabilidad social de cada actor vial hacia sí mismo y hacia los demás, y por lo tanto requiere de una apuesta social para el desarrollo de una cultura de tolerancia y respeto, que considere el reconocimiento de la vulnerabilidad, el respeto por las normas, la autorregulación, la conciencia social, la formación, la consideración por los demás actores

viales, la participación y la preocupación por el estado idóneo de los distintos factores en las vías.

Cumplimiento de normas de tránsito y transporte en materia de seguridad vial: debe partir del conocimiento de los actores corresponsables de las normas y leyes, así como de los recursos necesarios para adelantar un ejercicio efectivo de vigilancia y control, desde un punto de vista preventivo y el establecimiento de sanciones enfocadas en la disuasión de comportamientos que atenten contra la seguridad vial.

Atención integral de víctimas: la atención efectiva de víctimas, contempla actuaciones coordinadas y articuladas tanto en el inmediato, mediano y largo plazo, con las que sea posible atender las afectaciones generadas a los actores viales desde una perspectiva de salud física y psicológica, así como en diferentes aspectos sociales y jurídicos, lo que significa la integralidad en el tratamiento de las víctimas.

Gestión de conocimiento: la gestión del conocimiento tiene como propósito la creación y difusión de información que promueva una mejor comprensión y apropiación respecto a una problemática (ANSV, 2020) y el logro de la movilización de los diferentes agentes sociales para propender por una mayor consciencia de su corresponsabilidad (ANSV, 2020).

Gobernanza: la gobernanza debe buscar el fortalecimiento institucional, la modernización y construcción de capacidad institucional, la definición clara de las responsabilidades de los distintos niveles de gobierno, el desarrollo de mecanismos de participación ciudadana, el fomento de la corresponsabilidad y el reconocimiento de las particularidades del territorio. (Foro Internacional de Transporte, 2017)

El sistema seguro se complementa con lo que se ha denominado visión cero, que consiste en un proyecto de seguridad vial multinacional cuyo propósito busca lograr un sistema de tránsito sin muertes o lesiones graves. empezó en Suecia y fue aprobado por su parlamento en octubre de 1997.

Un principio básico de la visión cero es que **“la vida y la salud nunca pueden ser intercambiadas para otros**

beneficios dentro de la sociedad” en vez del principio convencional de comparar los costos y beneficios de forma que se le asigne un valor monetario a la vida y salud y se utilice ese valor para decidir cuánto dinero invertir en un sistema de tránsito con un riesgo aceptable.

De esta manera la visión cero, pone al ser humano en el centro de la atención y le brinda una especial relevancia a la prevención de los siniestros viales, de modo tal que las sociedades desarrollen transformaciones culturales orientadas al autocuidado y al cuidado de los otros como principio fundamental de convivencia.

2.3. ¿Porqué es necesaria la corresponsabilidad en la seguridad vial?

La seguridad vial, es un asunto que se encuentra en medio de muchos factores, lo que requiere un abordaje multidisciplinar, es decir, la pregunta por la seguridad vial trasciende a otros ámbitos, más aún, cuando empezamos a comprender que el asunto encierra los temas del comportamiento, y allí se reconoce el papel de la educación en su marco de acción. La salud, la tecnología, la justicia, la infraestructura, la economía y otros temas van entrando de manera concatenada a la discusión.

Por otra parte, las distintas maneras de movernos y el rol que ejercemos en las vías, nos establecen una serie de derechos, pero también de obligaciones que debemos considerar. Lo anterior, sirve como contexto para entender que la seguridad vial es un asunto común a los seres humanos; así como a la institucionalidad misma. El espacio público y en particular la vía, surge como una representación real de lo democrático, así como el lugar que exige de las personas la mayor capacidad de tolerancia que propenda por la convivencia de quienes la compartimos.

En este marco surge la corresponsabilidad, como aquellas acciones compartidas y frecuentemente interdependientes en causa y efecto, reguladas, pertinentes y oportunas; que involucran a ciudadanos e instituciones en un fin primero como lo es la protección y respeto por la vida y la integridad propia y la de los demás, en relación con los asuntos que acontecen en la vía.

Estas acciones están definidas por la naturaleza del objeto social y las competencias de las entidades en el caso institucional y por la autorregulación en lo concerniente a los ciudadanos, así como la comprensión de estos acerca de sus derechos y deberes, todo ello, basado en la capacidad de racionalizar las implicaciones de sus acciones individuales.

Así, la corresponsabilidad tiene dos (2) aristas que en el caso de la seguridad vial son necesarias para su consolidación; la institucional y la ciudadana. En lo relacionado con la corresponsabilidad institucional, esta puede desarrollarse, a su vez, en dos ámbitos:

el público que se identifica con los gobiernos y el privado donde se incluyen la academia y las organizaciones sociales y representativas de la sociedad que están por fuera del ámbito estatal pero que se encuentran organizadas.



Ilustración 3. Ámbitos de corresponsabilidad



Corresponsabilidad

Fuente: Elaboración propia ANSV 2022

En el ámbito de la corresponsabilidad ciudadana, esta se relaciona con el papel de cada individuo como actor en la vía y como tomador de decisión frente a las normas, previsiones y acciones al momento de ocupar un determinado rol, lo que define el cuidado de sí y de los demás.

Para el caso de la corresponsabilidad institucional, esta se ubica en el ámbito de las responsabilidades que tienen las instituciones en representación de los diferentes sectores, las cuales se encuentran limitadas a su competencia, circunscripción y a su quehacer social que, finalmente es el que da el mandato de su naturaleza y objeto.

En el caso específico de lo público, como se mencionó en párrafos anteriores, en la gestión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se han identificado 18 entidades de diferentes sectores del orden nacional involucradas de alguna manera con la respuesta estatal a los retos impuestos por la seguridad vial. A esta acción estatal se suma la corresponsabilidad en términos de nivel de gobierno; en este sentido la acción del orden nacional se ve complementada, enriquecida y materializada en lo local, ya sea en el orden de lo departamental, distrital o en el orden de lo municipal. Es allí, en estos niveles, donde se materializan acciones y donde la planificación tiene su referente de realidad. Sin el concurso de las entidades territoriales y su institucionalidad pública y privada, la tarea queda incompleta, allí se consagra el principal mandato formal de corresponsabilidad.

En términos de la institucionalidad privada y de la academia, el aporte no es menor. A partir del ejercicio de la corresponsabilidad, la institucionalidad privada ayuda a mejorar, invierte recursos e introduce principios y acciones que velan por la seguridad vial como bien y objetivo común. De igual manera produce conocimiento que sirve y aporta a modelos de intervención y análisis que se requieren para comprender, actuar y mejorar en torno a las acciones que procuran la seguridad vial, al tiempo que la promueven y refuerzan entre quienes hacen parte de este ámbito, como trabajadores o miembros de una comunidad.

En términos ciudadanos la corresponsabilidad se manifiesta en su máxima expresión, como derecho y como deber, cualquier esfuerzo, acción, elemento o inversión queda desdibujada si el ciudadano no atiende las normas que regulan su comportamiento.

La eficacia del Sistema Seguro parte del principio de la corresponsabilidad; podemos tener la mejor norma, los mecanismos de control mejor diseñados e implementados, las mejores vías construidas en términos de seguridad, los vehículos con los mayores estándares de seguridad, los mejores cuerpos de asistencia médica, los gobiernos nacionales y locales más comprometidos técnica, política y presupuestalmente, pero todo ello es insuficiente, si no comprendemos que la corresponsabilidad en la vía parte de las decisiones que tomemos quienes la usamos.

2.4. ¿Por qué una política integral en seguridad vial?

Teniendo en cuenta la complejidad de los asuntos referidos a la seguridad vial, así como los principios y el sustento del que parte el Sistema Seguro, se requiere de políticas territoriales, que se armonicen con la política nacional, dicha armonización parte de un propósito común: la protección de la vida y la integridad del ser humano y el reconocimiento y consideración de su vulnerabilidad. Esta política requiere ser materializada a través de acciones, enfocadas en avanzar y aportar al cumplimiento del Objetivo de Desarrollo Sostenible ratificado a través de la Declaración de Estocolmo, esto es, reducir en un 50% los fallecimientos producidos por la siniestralidad vial, pero que solo se logra en la medida en que los territorios, sus gobiernos, ciudadanos y en general la institucionalidad, comprendan que son corresponsables en ese propósito.

Es en cumplimiento de este propósito que cobra relevancia la integralidad, entendida como aquellas medidas que desde un enfoque sistémico buscan cubrir todas las aristas de un fenómeno social, de manera tal que sea posible tejer acciones y mecanismos de manera complementaria, con impactos más

estratégicos. Entonces la integralidad se soporta en las acciones de los distintos actores viales, en pro de un objetivo común, desde un punto de vista diferenciado, pero complementario que atienda cada uno de los componentes identificados como problemáticos.

La integralidad está referida entonces hacia la convergencia de los distintos ámbitos, sectores, actores y niveles de gobierno. Integralidad y corresponsabilidad van de la mano; pues en ambos conceptos el factor fundamental es la alianza estratégica para avanzar de manera conjunta y considerando los distintos factores de un problema, logrando la articulación de los sectores y de esta manera un impacto más profundo.

Esto quiere decir, que la integralidad no significa unificación, más bien, la materialización de la política pública requiere una mirada diferenciada de la seguridad vial a nivel nacional y en los territorios. Sin duda, esta mirada se concreta en los diferentes mecanismos de planeación, pues los mismos contribuyen con el cumplimiento de los objetivos de país, desde el entorno cercano y particular de los distintos actores viales.



3 Hablemos del contexto

3.1. Acerca de la Seguridad Vial en el mundo

La pérdida anual de cerca de 1,2 millones de vidas en las vías del mundo ha visibilizado la siniestralidad vial como partícipe de los daños generados a la salud pública y al desarrollo mundial. Ante esta situación, en el 2010 la Asamblea General de Naciones Unidas proclama el periodo 2011- 2020 como el **Decenio de acción para la seguridad vial** (Asamblea General de Naciones Unidas, 2010) con el objetivo de reducir las cifras de fallecimientos en siniestros viales. Con este fin, solicita a la OMS la preparación de un plan de acción del decenio para orientar a los países en la consecución del objetivo, el cual fue promulgado en el 2011, con base en el enfoque Sistema Seguro.

En dicho plan, se plantearon acciones orientadas al desarrollo de un sistema adaptado al error de las personas y a la vulnerabilidad del cuerpo humano. Esta necesidad de proteger a los actores viales fue respaldada por la **Agenda 2030 para el desarrollo sostenible** (Asamblea General de Naciones Unidas, 2015), a través de la cual se definen 17 objetivos y 169 metas que tienen como fin velar porque todos los seres humanos puedan disfrutar de una vida próspera y plena. Así, en materia de seguridad vial el objetivo de desarrollo sostenible número 3 busca garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos, para lo cual, planteó reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros viales para el 2020.

Posteriormente, la Nueva Agenda Urbana (Asamblea General de Naciones Unidas, 2016) reafirmó los anteriores compromisos con la siniestralidad vial al instar a los gobiernos a adoptar medidas para la seguridad vial en la planificación de infraestructura para la movilidad, con el fin de cumplir el objetivo de lograr ciudades y asentamientos donde las personas puedan gozar de sus derechos y oportunidades.

En el 2019 las lesiones por siniestros viales fueron la séptima causa de defunción en países de bajos ingresos, en los cuales, la tasa de mortalidad asociada a la siniestralidad vial es tres veces mayor a la presentada en los países de altos ingresos (Organización Mundial de la Salud, 2020). Esta realidad fue reconocida y analizada en la **Tercera conferencia ministerial mundial sobre seguridad vial**, en donde se proclama la Declaración de Estocolmo (Asamblea General de Naciones Unidas , 2020), a través de la cual se exhorta a los estados miembros a reducir las muertes por accidentes de tránsito en al menos un 50 % entre el 2020 y 2030 de conformidad con el objetivo de desarrollo sostenible número 3.

Entre otros aspectos, la Declaración de Estocolmo, pide a los gobiernos asegurar el compromiso al más alto nivel político, establecer planes de acción regionales, nacionales y subnacionales para la seguridad vial e incluir el enfoque Sistema Seguro como elemento integral del uso de la tierra, el diseño de calles, la planificación del sistema de transporte y la gobernanza. Además, en virtud de la anterior Declaración, el periodo 2021-2030 es proclamado como el **Segundo decenio de acción para la seguridad vial** (Asamblea General de Naciones Unidas , 2020). y se expide con dicha declaratoria el Plan para la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial (2021 – 2030).

3.2. Acerca de la Seguridad Vial en Colombia

En nuestro país, la Constitución Política de 1991 reconoce como fin esencial del Estado promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los derechos allí consagrados, de tal forma que, entre otros aspectos, establece como deber de las autoridades proteger la vida de todas las personas residentes en Colombia.

En atención a este precepto constitucional, la seguridad de las personas se instauró como una prioridad esencial del sector transporte (Ley 105 "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones" Art.2, 1993) siendo obligación de las autoridades de tránsito velar por el cumplimiento de este mandato. Así, las normas que regulan la circulación de los actores viales fueron definidas en consideración de la seguridad de los usuarios como principio rector (Ley 769 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", 2002).

A pesar de la especial consideración otorgada a la seguridad vial a través de las normas orientadoras del sector transporte, en el año 2011 se identifica la siniestralidad vial como la primera causa de muerte entre los niños de 5 y 14 años y como la segunda causa de muerte de los adolescentes y adultos entre los 15 y 44 años. En dicho periodo, se evidencia con preocupación el incremento en el fallecimiento de los actores viales más vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas (Departamento Nacional de Planeación, 2011).

Ante esta problemática, Colombia avanza en la protección de la vida con la adopción de la seguridad vial como una política de Estado que debe trascender los planes y programas de los periodos gubernamentales. Para esto, define una estrategia que incorpora el diseño y construcción de infraestructura vial bajo criterios mínimos de seguridad, operación de vehículos con estándares de seguridad y el comportamiento seguro de los actores viales (Departamento Nacional de Planeación, 2011).

Esta estrategia se concreta a través del **Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2021 (PNSV)**⁷ el cual, al reconocer la vida como valor máximo, incorporó acciones enfocadas en su protección y respeto. La meta planteada en dicho documento fue la reducción del

número de víctimas fatales en un 26 %, esto es, llegar a la cifra de 4.224 personas fallecidas en siniestros viales para el 2021. Con este propósito, se definieron cinco pilares estratégicos sobre los cuales se concentraron los esfuerzos en seguridad vial: gestión institucional, comportamiento humano, atención y rehabilitación a víctimas, infraestructura y vehículos.

En articulación con esta visión, la seguridad vial es definida como una característica que debe estar presente en la infraestructura de transporte, de tal forma que la Ley 1682 de 2013, dispone que dicha infraestructura debe atender a criterios de seguridad y a la visión de cero muertes en siniestros viales.

En este mismo año, se da un avance en el país determinante en la materia: la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) como máxima autoridad para la aplicación de políticas y medidas de seguridad vial. Esta ley incorpora disposiciones adicionales enmarcadas en el propósito de combatir la siniestralidad vial, así como la creación de algunas de las instancias en las que se apoyará el proceso de política pública.

Posteriormente, en el 2015 el país define una estrategia enfocada en la reducción de la siniestralidad vial, a partir de acciones dirigidas a la educación y control en el cumplimiento de normas de tránsito, auditorías de seguridad vial y tarifas de seguros de accidentes de tránsito. Así mismo, se reconoce los sistemas inteligentes de transporte como elementos necesarios para reducir la siniestralidad vial (Departamento Nacional de Planeación, 2015).

La importancia de la seguridad vial es reiterada por el Gobierno Nacional, pues ante las cifras de siniestralidad vial identificadas hasta el 2017, define como objetivo del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022: Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad, la mejora de las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos y la construcción de una cultura ciudadana de corresponsabilidad y autorregulación para una movilidad segura, con el

7. Adoptado mediante Resolución 1282 de 2012 del Ministerio de Transporte «Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016» y ajustado mediante Resolución 2273 de 2014 del Ministerio de Transporte «Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones.

propósito de cumplir con una meta orientada a la reducción del 21% de los fallecidos en siniestros viales para el 2022, esto es, pasar de 6.718 fallecimientos a 5.320.

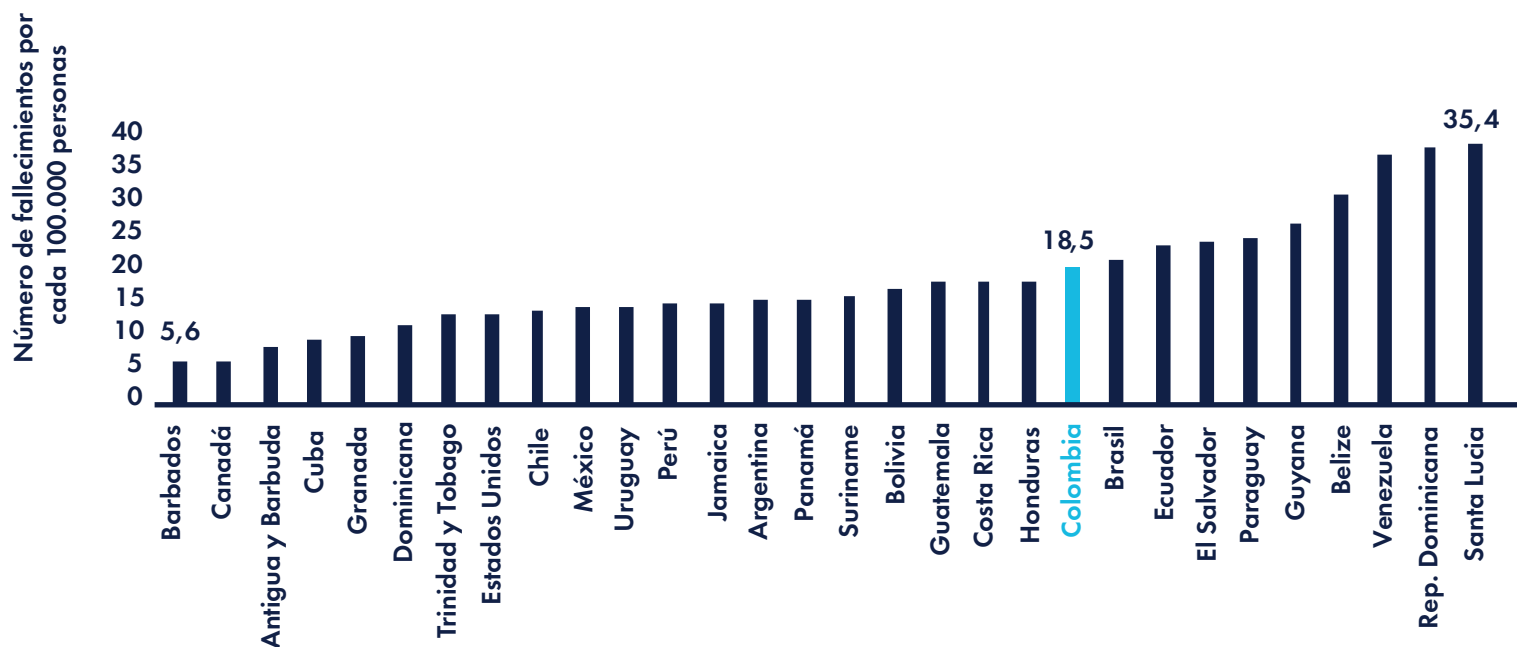
En virtud de lo anterior, la Ley 1955 de 2019 (Ley 1955 "Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad", 2019) a través de su artículo 96 insta a los municipios, distritos y áreas metropolitanas a formular, adoptar y ejecutar planes de movilidad sostenible y segura, los cuales deben estar enmarcados en los objetivos de desarrollo sostenible. Al respecto, estos documentos de planeación deberán permitir el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad a partir de la gestión de la seguridad vial y la protección de la integridad de los usuarios (Ministerio de Transporte, 2020).

Finalmente, la búsqueda del bienestar social y el crecimiento económico de las ciudades colombianas propició la formulación de lineamientos para la gestión integral de la movilidad urbana y regional. Al respecto, la Política nacional de movilidad urbana y regional (Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3991, 2020) considera la reducción de la siniestralidad vial como elemento necesario para fortalecer la calidad de la movilidad.

La anterior revisión de los esfuerzos de política pública realizados en los últimos años evidencia la importante dimensión que en la agenda nacional ha tomado la siniestralidad vial. No obstante, aún persisten dificultades que afectan la protección de la vida e integridad de los actores viales.

Al respecto, de acuerdo con las proyecciones de la Organización Mundial de la Salud, en el 2018, Colombia fue el décimo país con mayor tasa de fallecimientos en las vías entre los treinta países analizados en el continente americano (ver Ilustración 4).

Ilustración 4. Fallecimientos en siniestros viales por cada 100.000 personas en América, 2018



Fuente: (Organización Mundial de la Salud, 2018).

Esta problemática deriva en afectaciones al bienestar y desarrollo de los habitantes de nuestro país, entre otros aspectos, por el sufrimiento emocional asociado a las lesiones graves o fatales de los siniestros y las afectaciones a la vida familiar, en sociedad y productividad. De acuerdo con Fasecolda, el costo de la siniestralidad vial en Colombia podría ser cercano a los 3,6 billones de pesos (Fasecolda, 2018).

Adicional a lo anterior, es de precisar que, si bien la tendencia de decrecimiento en las tasas de mortalidad y lesionados representa el panorama general del país, para los usuarios de vehículos de dos ruedas (motociclistas y ciclistas) y peatones, esta situación difiere, pues además de representar en promedio el 81% de los actores viales que fallecen en siniestros viales, son los actores que en la última década han tenido un aumento sostenido en las cifras de víctimas fatales.

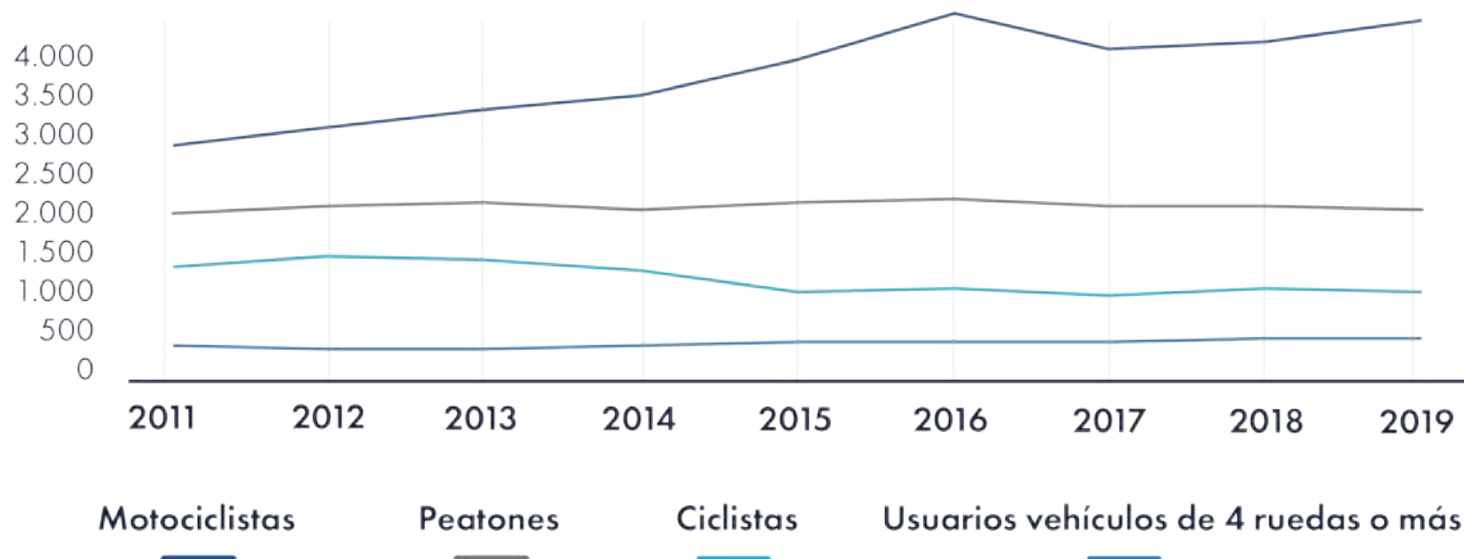
Al respecto, peatones, ciclistas y motociclistas representaron en el 2019 el 86 % de los fallecidos en siniestros viales, de los cuales los usuarios de motocicletas participaron con 54 puntos porcentuales, ciclistas con 26 y peatones con 6. Es importante precisar que, a nivel mundial, los actores más vulnerables representan alrededor del 50 % de los fallecimientos en las vías.

Ilustración 5. Condición promedio de las víctimas fatales en siniestros de tránsito (2012 – 2019)



Fuente: ANSV a partir de ONSV, 2020.

Ilustración 6. Fallecimientos en siniestros viales según actor vial



Fuente: ANSV a partir de ONSV.

Así las cosas, en el período 2011 – 2019, el crecimiento promedio anual en las fatalidades de los conductores y pasajeros de las motocicletas ha sido aproximadamente del 4,82 %, en el caso de los ciclistas la cifra alcanza el 2,28 % y para los peatones es del 0,39 %. Por lo anterior, y en consideración a la probabilidad de sufrir lesiones graves y fatales ante un siniestro, estos actores constituyen los actores más vulnerables de las vías.

Ante estas cifras, el gobierno nacional ha venido avanzando en el desarrollo de políticas integrales que aborden todos los componentes del sistema seguro. De allí, radica la importancia en que los gobiernos subnacionales materialicen acciones en concordancia con las disposiciones nacionales y aporten de manera conjunta a la reducción de los fallecimientos producidos por la siniestralidad vial.

Es decir, la materialización de la política pública requiere una mirada diferenciada de la seguridad vial en los territorios, con lo que la presente guía busca dar orientaciones para los gobiernos departamentales, distritales y municipales en la formulación de sus planes de seguridad vial, pues los mismos sin duda contribuyen con el cumplimiento de los objetivos de país, desde el entorno cercano y particular de los distintos actores viales.

3.2.1. Instancias territoriales de la Seguridad Vial en Colombia

Además de las instancias del orden nacional, mencionadas en la introducción de este documento, a nivel territorial, se promueve y fortalece la participación de los distintos actores de la seguridad vial a través de las siguientes instancias:

Tabla 1. Instancias de la seguridad vial del orden territorial

Instancia	¿Para qué sirve?	¿Quiénes la conforman?	¿Cuáles son sus funciones?	¿Quién la coordina?	Normatividad
Consejos Territoriales de Seguridad Vial	Instancia de coordinación y de apoyo, que busca ser el ámbito de concertación territorial para que, de manera coordinada, los municipios y departamentos aporten medidas para disminuir la siniestralidad en sus ámbitos	<ol style="list-style-type: none"> 1.El Gobernador del departamento o su delegado. 2.Un representante del Viceministerio de Transporte. 3. El director (a) de la Agencia Nacional de Seguridad Vial o su delegado. 4.Los jefes seccionales de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, a nivel del departamento y/o de la metropolitana si es del caso. 5.El alcalde de la capital del departamento o su delegado. 6. Dos alcaldes elegidos conforme a la resolución No. 805 de 2019 expedida por el Ministerio de Transporte. 7. Dos alcaldes que serán postulados por la Federación Colombiana de Municipios. 	<ol style="list-style-type: none"> 1.Analizar y hacer seguimiento a las problemáticas de seguridad vial en su jurisdicción identificando y caracterizando los puntos críticos, los usuarios vulnerables y las posibles causas. 2. Replicar a través de los miembros del orden territorial las actividades de socialización de la política de seguridad vial de la escala nacional a nivel departamental, distrital o municipal, así como promocionar buenas prácticas en seguridad vial. 3.Orientar y desarrollar acciones tendientes al fortalecimiento Institucional de los organismos territoriales municipales y departamentales representadas en cada Consejo Territorial. 	Gobernador (a) de cada departamento del país.	<p>Ley 1702 de 2013 “Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.</p> <p>Resolución 805 de 2019 del Ministerio de Transporte “Por la cual se reglamenta el procedimiento para la designación de los alcaldes que conformarán los Consejos Territoriales de Seguridad Vial en los departamentos”</p> <p>Resolución No. 097 de 2019 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial “Por la cual se crea y estructura el Consejo Territorial de Seguridad Vial”</p>

Instancia	¿Para qué sirve?	¿Quiénes la conforman?	¿Cuáles son sus funciones?	¿Quién la coordina?	Normatividad
Consejos Territoriales de Seguridad Vial	Instancia de coordinación y de apoyo, que busca ser el ámbito de concertación territorial para que, de manera coordinada, los municipios y departamentos aporten medidas para disminuir la siniestralidad en sus ámbitos	<p>1.El Gobernador del departamento o su delegado.</p> <p>2.Un representante del Viceministerio de Transporte.</p> <p>3. El director (a) de la Agencia Nacional de Seguridad Vial o su delegado.</p> <p>4.Los jefes seccionales de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, a nivel del departamento y/o de la metropolitana si es del caso.</p> <p>5.El alcalde de la capital del departamento o su delegado.</p> <p>6. Dos alcaldes elegidos conforme a la resolución No. 805 de 2019 expedida por el Ministerio de Transporte.</p> <p>7. Dos alcaldes que serán postulados por la Federación Colombiana de Municipios.</p>	<p>4. Promover la creación, adopción y gestión de los Comités Municipales de Seguridad Vial, así como el diseño, adopción y ejecución de los Planes Municipales de Seguridad Vial en su jurisdicción.</p> <p>5. Promover las políticas nacionales de seguridad vial de manera concertada con los comités locales, mesas técnicas y otros, mecanismos creados por acto administrativo en el departamento y en los municipios que lo conforman.</p> <p>6. Proponer intervenciones y posibles alianzas o articulación interinstitucional para solucionar la problemática en los puntos críticos identificados en su jurisdicción.</p> <p>7. Expedir el reglamento interno del Consejo Territorial de Seguridad Vial del departamento y municipios que representan.</p> <p>8. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la normatividad vigente.</p>	Gobernador (a) de cada departamento del país.	<p>Ley 1702 de 2013 “Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.</p> <p>Resolución 805 de 2019 del Ministerio de Transporte “Por la cual se reglamenta el procedimiento para la designación de los alcaldes que conformarán los Consejos Territoriales de Seguridad Vial en los</p>

Fuente: Elaboración propia ANSV 2022

De manera adicional, a estas instancias que se encuentran previstas en la normatividad vigente, existen una serie de escenarios locales que permiten promover y facilitar la participación de los distintos actores en aras de lograr acciones complementarias y coordinadas, a partir de los propósitos comunes y en respuesta a las necesidades territoriales. Estas instancias son las siguientes:

Comités Departamentales de Seguridad Vial: Son los espacios que, en última instancia, reúnen por medio del consenso, la visión de todos los actores partícipes de la Seguridad Vial a nivel del departamento, para reflejarla en el Plan de Seguridad Vial. De estos comités, hacen parte los siguientes actores: Gobernador (a) de su delegado (quien lo coordina), Secretaría General y de Gobierno, Secretario de movilidad o de tránsito, Secretario de Salud, Secretario de Educación, Secretario de Hacienda, Jefe de la Unidad Ambiental, Jefe oficina de gestión del riesgo, Jefe Oficina Asesora de Planeación, Comandante de bomberos, Representante del Hospital, Jefe seccional de la DITRA o su delegado o de los Agentes o Guardas del Organismo de Tránsito, demás funcionarios del orden local que, de acuerdo con el criterio de la Alcaldía, tengan dentro de sus funciones lo relacionado a la Seguridad Vial del territorio.

Dentro de sus principales funciones se encuentran: i) Aprobar la Política Pública Departamental de Seguridad Vial (SV), formulada por el comité técnico, con la posibilidad de realizar ajustes; ii) Aprobar el Plan Departamental de Seguridad Vial; iii) Aprobar propuestas para la prevención, atención y mitigación de accidentes de tránsito, así como las acciones para la implementación de las mismas; iv) Coordinar con las dependencias e instituciones del Comité Departamental de Seguridad Vial, las diferentes acciones de prevención, atención y mitigación de accidentes de tránsito; Aprobar el Reglamento Interno de Seguridad Vial.

Comités Locales de Seguridad Vial: Este un escenario de concertación mediante el cual se gestiona la política de seguridad vial en el ámbito distrital o municipal. Esta instancia se encuentra conformada por: Alcalde (sa) de su delegado (quien lo lidera); Secretaría General y de Gobierno; Secretario de movilidad o de tránsito; Secretario de Salud; Secretario de Educación; Secretario de Hacienda; Jefe de la Unidad Ambiental; Jefe oficina de gestión del riesgo; Jefe Oficina Asesora de Planeación; Comandante de bomberos; Representante del Hospital; Jefe seccional de la DITRA o su delegado o de los Agentes o Guardas del Organismo de Tránsito; demás funcionarios del orden local que, de acuerdo con el criterio de la Alcaldía, tengan dentro de sus funciones lo relacionado a la Seguridad Vial del territorio.

Las funciones de estos comités, están referidas principalmente a: i) Aprobar la Política Pública Local de Seguridad Vial (SV), formulada por el comité técnico, con la posibilidad de realizar ajustes; ii) Aprobar el Plan Local de Seguridad Vial, iii) Aprobar propuestas para la prevención, atención y mitigación de accidentes de tránsito, así como las acciones para la implementación de las mismas; iv) Coordinar con las dependencias e instituciones del Comité Local de Seguridad Vial del municipio, las diferentes acciones de prevención, atención y mitigación de accidentes de tránsito, y v) Aprobar el Reglamento Interno de Seguridad Vial.

Mesas de Articulación Interinstitucional – MAI: Estas mesas de articulación interactúan de manera directa con las autoridades locales y nacionales, con el fin de conocer el estado de siniestralidad vial en el país y coadyuvar en la atención de estos. Se encuentran conformadas por delegados de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (quienes lideran); Organismos de Tránsito departamentales y municipales; Direcciones territoriales del Instituto Nacional de Vías y Organismos

de atención de emergencias. Sus funciones son: i) Informar sobre la ocurrencia de siniestros viales en la región; ii) Activación de la ruta de atención de víctimas de siniestros viales; iii) Difusión de información de interés relacionada con seguridad vial en la región.

Observatorios Territoriales de Seguridad Vial:

Instancias encargadas de recopilar, analizar y difundir información en seguridad vial. Pueden ser grupos de trabajo formales, centros de pensamiento, centros de conocimiento u observatorios que se han constituido en el territorio para recopilar, analizar y difundir información y conocimiento generado en materia de seguridad vial. Las funciones y alcance son determinados por la entidad que lo constituya.

Es importante resaltar que, en la formulación, implementación y seguimiento de los Planes locales de seguridad vial, estas instancias deben ser tenidas en cuenta como espacios fundamentales de articulación, consulta y socialización durante cada una de las fases del proceso. Al respecto, vale la pena aclarar que el Comité Local de seguridad vial (ya sea departamental, municipal o distrital), es un escenario clave en el proceso de formulación, implementación y seguimiento de los planes locales de seguridad vial, pues cumple un papel estratégico. Por su parte, las MAI y los observatorios territoriales, son útiles como instancias de apoyo para este ejercicio en los territorios donde han sido creados.



4

La planificación en la seguridad vial en Colombia

4.1. El Plan Nacional de Seguridad Vial

La afectación que genera la siniestralidad al goce de derechos fundamentales como la vida y la salud ha venido visibilizando la necesidad orientada a que el sector público, privado y sociedad civil trabajen en concurrencia y complementariedad por la seguridad vial, de tal forma que la movilidad pueda ser ejercida en entornos que velen por la integridad de las personas.

En este sentido, el Plan Nacional de Seguridad Vial es la apuesta de política pública que tiene el Gobierno Nacional encaminada a prevenir las muertes y lesiones graves en la vía. A través de dicho plan, se concreta la política pública que le permite al país dar continuidad y fortalecer las acciones contra la siniestralidad vial, fenómeno que en la última década ha cobrado la vida de más de 64.000 personas (ONSV, 2020). Al respecto, los fallecimientos en siniestros viales representaron en el año 2019 el segundo contexto de violencia que más ocasionó lesiones fatales de causa externa en Colombia (INMLCF, 2019). Para el año 2020, en Colombia fallecieron 5.447 personas, como consecuencia de un siniestro vial. Además, para la misma vigencia se presentaron 111.846 siniestros viales, ubicándose esta cifra por debajo del promedio histórico quinquenal (196.305 siniestros viales), situación que se explica por la pandemia del COVID-19 (Agencia Nacional de Seguridad Vial. Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2020).

Ante esta situación, el plan se convierte en un conjunto de acciones coordinadas entre sí para alcanzar una meta común, la cual se orienta a que, con las acciones y actividades plasmadas en el plan, se logre disminuir las cifras de mortalidad en las vías. Así las cosas, el Plan Nacional de Seguridad Vial se consolida como un llamado a todos los responsables de la seguridad vial a actuar en favor de la prevención, mitigación y superación de las afectaciones de la siniestralidad vial.

Con este fin, la política pública en la materia prioriza un conjunto de acciones necesarias para la protección de la vida en las vías, enmarcadas en los siguientes elementos: (i) un objetivo y meta común para orientar a todo el país hacia el mismo propósito y (ii) principios necesarios para su consecución.

4.2. ¿Qué es un Plan Local de Seguridad Vial?

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

La formulación de los PLSV tiene el propósito de plantear las estrategias que cada administración departamental/distrital/municipal requiere para atender los principales ejes problemáticos en materia de seguridad vial. A partir de un diagnóstico sobre la movilidad y la seguridad vial, se analizan los índices de siniestralidad vial e identifican puntos críticos viales y los actores viales más vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas)⁸ para determinar acciones dirigidas a mitigar la afectación por la siniestralidad vial, que pueden incluir mesas de trabajo con sus comunidades y empresarios del transporte, talleres con autoridades de tránsito locales, acciones que por lo demás, implicarán compromisos colectivos entorno a la seguridad vial.

Estos planes, son la carta de navegación que orienta el actuar de los distintos actores viales y de las instituciones, de acuerdo con las necesidades, características, dinámicas y condiciones particulares de cada uno de los territorios, determinando acciones

⁸. De acuerdo con el nuevo contexto internacional, se consideran vulnerables, no solo los mencionados, sino también los niños, niñas, mujeres y adultos mayores.

concretas y puntuales que resuelvan los problemas identificados, en un entorno cercano y más próximo a los ciudadanos, por lo que su construcción participativa, sin lugar a dudas, otorga mayores niveles de concertación, legitimidad y sostenibilidad.

Como complemento de lo anterior, a la hora de pensar en la elaboración del Plan Local de Seguridad Vial, es necesario tener en cuenta lo planteado en el párrafo 1º del artículo 4 de la Ley 769 de 2002, que menciona que el Plan Nacional de Seguridad Vial debe servir “como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales”. Así mismo, es importante tener en cuenta que, con el propósito de proteger la vida y la integridad de las personas en la vía, es necesario que las políticas locales y nacionales se armonicen, en la medida en que dicha armonización, genera condiciones más aptas para la implementación de políticas públicas más eficaces y eficientes. Esto quiere decir, que, la formulación de los planes debe incorporar los lineamientos técnicos, enfoques y líneas generales establecidos para el orden nacional, pero sobre la base de las particularidades territoriales.

De esta manera, los planes locales organizan la actuación de los actores en el territorio, en pro de la garantía de los derechos humanos, la disminución de los siniestros viales y en últimas una mejor organización de los territorios desde el punto de vista de la seguridad vial.



5

Armemos y gestionemos nuestro Plan de Seguridad Vial

5.1. Preparémonos - Fase de Alistamiento (15 días)

Pasos para la fase de alistamiento:

1. Creación del comité local de seguridad vial.
2. Designación y conformación del equipo responsable del plan.
3. Mapeo de actores e instancias colaborativas.
4. Constitución grupo de movilización ciudadana.
5. Plan de trabajo y cronograma.
6. Propuesta estructura del plan y enfoques.

¿Por qué hacerlo?

La fase de alistamiento permite organizar y preparar las condiciones requeridas para iniciar la formulación de los planes locales de seguridad vial. Del éxito de esta primera fase, depende que el desarrollo de cada una de las acciones aquí descritas, culmine de manera organizada y satisfactoria.

¿Qué haremos?

Además, de la creación del comité local de seguridad vial, la fase contempla acciones que van desde la identificación preliminar de las principales barreras

en seguridad vial observadas en el territorio, pasando por la conformación del equipo que gestionará el plan, hasta determinar una propuesta de estructura del plan y los enfoques que serán utilizados.

De esta manera, una de las acciones principales en esta fase, es la creación del comité local de seguridad vial, que se mencionó anteriormente cuando hablamos de instancias, en tanto es la instancia a través de la cual se tramita la formulación, implementación y seguimiento del plan desde el punto de vista institucional, pero además se constituye en un espacio de articulación en donde confluyen los distintos análisis sectoriales. Adicionalmente, es desde este espacio donde se realiza una primera lectura del territorio; mediante la cual se determinan los principales problemas en seguridad vial, con los que es posible determinar la ruta a seguir, así como los enfoques, líneas estratégicas y la conformación del equipo responsable de formular el plan, el cual debe estructurarse a partir de estas necesidades identificadas. De esta manera, este equipo será el encargado de liderar la formulación, implementación y seguimiento del plan, así como de articular a los distintos actores entorno al proceso.

De manera paralela a la estructuración del equipo, y luego de un mapeo y análisis de actores, se conformará una instancia que agrupe a los actores ciudadanos que se encuentren interesados en la seguridad vial dentro del territorio, estén estos organizados o no organizados. Esta instancia, que se denomina grupo de movilización ciudadana “Por la seguridad Vial”, cumple un papel fundamental en tanto que es el eje de la construcción, implementación y seguimiento participativo del plan. Es desde aquí, donde se escuchan las voces de los diferentes actores, y donde se tramitan los consensos que deben quedar plasmados dentro del plan.

Ilustración 8. Organización para la formulación del plan



Fuente: Elaboración propia ANSV 2022

Finalmente, con base en esa primera lectura del territorio, se plantean en esta fase una propuesta de estructura del documento, así como los enfoques sobre los cuales girarán las acciones del plan.

Tenga en cuenta que... durante todas las fases de formulación del plan local de seguridad vial, es necesario tener una mirada integral que incorpore acciones en particular, referidas no solo a promover la educación vial en niñas, niños y adolescentes, sino también como una apuesta política para garantizar su seguridad, teniendo en cuenta que hacen parte de un grupo poblacional vulnerable.

5.1.1. Paso 1. Creación del Comité local de seguridad vial

¿Qué es el comité local de seguridad vial?

El comité local de seguridad vial es una instancia territorial que permite articular y aunar esfuerzos intersectoriales, públicos y privados, de manera que, en armonía con el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente, se formule, implemente y se haga seguimiento al Plan Local de Seguridad Vial.

¿Por qué es importante?

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

¿Cuáles son sus principales características?

- Es una instancia de carácter permanente.
- Allí tienen asiento con voz y voto, el Gobernador (a) o Alcalde (sa) según sea el caso, o su delegado, el Secretario (a) General y de Gobierno, el Secretario (a) de Movilidad o de Tránsito, Secretario (a) de Infraestructura, Secretario (a) de Salud, Secretario (a) de Educación, Secretario (a) de Hacienda, Jefe de la Unidad Ambiental, Jefe oficina de gestión del riesgo, Jefe Oficina Asesora de Planeación, Comandante de bomberos, Representante del Hospital, Jefe seccional de la DITRA o su delegado o de los Agentes o Guardas del Organismo de Tránsito, los demás funcionarios del orden local que, de acuerdo con el criterio de la Alcaldía, tengan dentro de sus funciones lo relacionado a la Seguridad Vial del territorio.
- En las reuniones que se lleven a cabo podrán hacer uso de la palabra los integrantes del Comité Local de Seguridad Vial, así como los invitados especiales cuando sean autorizados. En los temas que se sometan a votación únicamente tendrán voto los integrantes del Comité Local de Seguridad Vial.
- Pueden invitar a otros actores que brinden información particular para profundizar los temas que se considere necesario.
- Deben sesionar de manera trimestral. Sin embargo, podrán sesionar de manera extraordinaria cuando así se requiera, previa citación del secretario del Comité.
- El Gobernador (a), Alcalde (sa) o su delegado, según sea el caso, es el responsable de la convocatoria, la agenda, el registro y socialización de las reuniones del Comité. En resumen, lideran esta instancia.
- La asistencia a cada reunión tiene carácter obligatorio, proactivo y colaborativo, para cada uno de sus miembros.

- De cada reunión se levantará un acta que señalará fecha, hora, lugar, asistentes, aspectos tratados, acuerdos, compromisos y criterios de verificación, con aprobación de fecha y agenda para la siguiente reunión.

¿Qué acciones se deben adelantar para la creación del Comité Local de Seguridad Vial?

- La entidad territorial deberá realizar la convocatoria de las personas que conforman el Comité, ojalá de manera formal.
- Adelante una primera reunión, en la que se presenten los asistentes y en la que se expliquen los objetivos del Comité. Inicie en esta reunión la elaboración del plan de trabajo y del cronograma de esta instancia.
- Mediante un acto administrativo, formalice la instalación del Comité.
- Elabore el plan de trabajo, en donde establezca responsabilidades para cada uno de los miembros, los tiempos, productos y los mecanismos de seguimiento. (Anexo 1. Formato plan de trabajo del Comité local de seguridad vial)



5.1.2. Paso 2. Designación y conformación del equipo responsable del Plan Local de Seguridad Vial:

Este equipo, tiene el propósito de dinamizar la elaboración del Plan Local de Seguridad Vial.

¿Para qué?

- Para contar con un equipo que sea responsable de la formulación del plan local de seguridad vial, que además lidere, articule y adelante el proceso de manera estructurada.

¿Quién lo hace?

- El comité local de seguridad vial, es el responsable de determinar y garantizar la conformación del equipo

¿Cuál es el producto?

- Equipo estructurado y acta de sesión del comité local de seguridad vial, en donde se presenta el equipo.

¿Cuál es la función del equipo?

Es responsabilidad del equipo coordinar y articular la formulación, implementación y seguimiento del plan.

¿Cuál es la estructura del equipo?

Se recomienda que este equipo esté conformado como mínimo por los siguientes roles (Ver anexo 2. Perfiles equipo responsable de formular el PLSV):

- **Líder del equipo:** Será el responsable de garantizar la organización del equipo y la realización de cada una de las fases acá propuestas, en los tiempos definidos. Además, será el vocero del proceso ante la ANSV y ante el comité local de seguridad vial, en donde tendrá voz y voto.
- **Profesional en seguridad vial:** Es el encargado de asesorar toda la formulación, implementación y seguimiento del plan, desde el punto de

vista técnico, garantizando que cada una de las fases se cumpla de acuerdo con los parámetros internacionales y nacionales que se encuentren vigentes a la fecha.

- **Profesional en comportamiento humano:** Teniendo en cuenta que uno de los ejes principales del enfoque seguro es el comportamiento humano, este perfil contribuirá con el desarrollo de los mecanismos necesarios para que este componente quede incorporado de manera correcta en el plan, con base en las necesidades identificadas en cada territorio.
- **Profesional jurídico:** Garantizará el cumplimiento de las normas internacionales, nacionales y del territorio que sobre la materia se encuentren vigentes a la hora de formular el plan, así como de compilar esta normatividad y resolver las dudas jurídicas que surjan en el proceso.
- **Profesional de apoyo financiero:** Su rol consiste básicamente en plantear y revisar el ámbito financiero del plan, con el que se garantiza la sostenibilidad de las acciones propuestas, las fuentes de recursos y en caso de ser necesario la gestión de estos.
- **Profesional de apoyo en planeación territorial:** Desde el punto de vista técnico, su rol consiste en surtir los pasos de la planeación territorial, garantizando una visión del territorio integral que responda a las particularidades y dinámicas propias del lugar donde se está planeando.
- **Profesional de apoyo en ingeniería:** Desde el punto de vista de la infraestructura, buscará que ese componente se inserte dentro de las líneas estratégicas. Además, asesorará su formulación y revisará su adecuada implementación.
- **Profesional de apoyo social:** Se encargará de dinamizar la participación ciudadana y garantizar la articulación e inserción de los distintos actores territoriales en este proceso de planeación.

Tenga en cuenta que...

- Aunque esta es una recomendación mínima de perfiles, de acuerdo con las necesidades territoriales, este equipo se puede ampliar a otros perfiles de expertos que aporten propositivamente a la formulación del plan, a través de la conformación de un equipo ampliado, que funcionará dependiendo de la aparición o identificación de temas específicos a tratar.
- La conformación del equipo será determinada por el Comité Local de Seguridad Vial, sin embargo, es responsabilidad de la entidad territorial disponer de las personas que hacen parte de este equipo.
- Es deseable que el equipo tenga disposición exclusiva de tiempo para el desarrollo de cada una de las actividades aquí mencionadas.
- La formalización del equipo se realizará cuando sea presentado de manera oficial al Comité Local de Seguridad Vial, momento a partir del cual iniciarán sus funciones.

5.1.3. Paso 3. El mapeo de actores y la identificación de instancias colaborativas con el plan.

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

¿Por qué es importante?

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

¿Para qué?

- Para identificar los actores involucrados en el proceso de planeación, y realizar el análisis de sus intereses, importancia e influencia dentro de este proceso.

¿Quién lo hace?

- El equipo responsable del PLSV.

¿Cuál es el producto?

- Matriz de análisis de actores.



¿Qué actores puede encontrar en territorio?

Fabricantes y comercializadores de: <ul style="list-style-type: none">• Motocicletas.• Cascos.• Elementos de Protección Personal.• Concesionarios Automotrices.	Talleres <ul style="list-style-type: none">• Pequeños talleres.• Talleres Especializados.• Centros de Diagnóstico Automotor.	Colectivos de usuarios
Otros Actores de las vías <ul style="list-style-type: none">• Peatones.• Ciclistas.• Automovilistas.• Transporte de carga y/o de pasajeros• Usuarios de vehículos ligeros para la micro movilidad.• Usuarios de transporte escolar en el entorno rural.• Prestadores y usuarios de todos los servicios de transporte.	Aseguradoras <ul style="list-style-type: none">• Compañías.• Consorcios.• Aseguradoras de riesgos laborales.• Aseguradoras SOAT• Entidades Promotores de Salud EPS e Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud IPS.	Medios de comunicación <ul style="list-style-type: none">• Revistas especializadas.• Prensa local.• Medios audiovisuales.• Emisora radial local o regional.
Organizaciones empresariales <ul style="list-style-type: none">• Mensajería.• Domiciliarios.• Agrupaciones de uso de motocicleta o bicicleta para propósitos laborales.• Empresas con un alto volumen de motociclistas o ciclistas entre sus trabajadores.	Sistema de salud <ul style="list-style-type: none">• Emergencias médicas.• Hospitales y/o puestos de salud.• Rehabilitación.• CRUE.	Formadores / Educadores <ul style="list-style-type: none">• Centros de Enseñanza Automovilística (CEA).• Asociaciones de Padres de estudiantes de instituciones educativas.• Centros de Reconocimiento.
Gobierno local <ul style="list-style-type: none">• Áreas de: Industria, Tránsito y movilidad, Transporte, Salud, Infraestructura, Educación, Cultura, Planeación.	Organismos reguladores y Policía <ul style="list-style-type: none">• Policía.• Agentes de tránsito.• Reguladores de tránsito.• Inspectores de trabajo.• Fiscalía.	

Una vez identificados los actores, revise aspectos tales como su nivel de interés en los temas de seguridad vial, su expectativa frente al proceso, sus potencialidades, sus debilidades, su nivel de influencia y su postura frente al plan. La propuesta de formato se anexa al presente documento. (Anexo 3. Formato base de datos y matriz de análisis de actores)

El resultado de este análisis permitirá reconocer las distintas miradas y posturas frente al tema en el territorio, revisar los principales aliados del proceso y garantizar un ejercicio de participación abierto y ordenado, a través del cual se garanticen los consensos necesarios para propiciar la sostenibilidad y legitimidad del plan.

5.1.4. Paso 4. Constitución del grupo de movilización ciudadana de la política pública local de seguridad vial

¿Qué es el grupo de movilización ciudadana “Por la seguridad vial”?

Es la instancia de participación ciudadana integrada por actores interesados y corresponsables de la seguridad vial.

¿Quiénes integran el grupo?

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 del 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, entre otros.

¿Cuál es su objetivo?

Tiene por objetivo apoyar la formulación del diagnóstico participativo, participar en la priorización de las líneas estratégicas del plan local de seguridad vial, coadyuvar en la gestión en términos de movilización social para el trámite de adopción del plan, y cuando este se adopte;

apoyar su implementación y realizar el seguimiento al mismo desde la perspectiva de la participación ciudadana.

¿Por qué son importantes?

El grupo de movilización ciudadana “Por la seguridad vial”, es fundamental porque la política pública de seguridad vial y en específico el Plan Local de Seguridad Vial, es una política que trasciende los periodos de gobierno, lo que hace que sea necesario tener un soporte ciudadano y social que movilice entre periodos de gobierno, su ejecución y seguimiento. Esto quiere decir que, los planes locales de seguridad vial no son propiedad de un gobierno, deben ser parte de los soportes de desarrollo y planificación de un municipio, distrito o un departamento.

El seguimiento de estos planes permitirá la modificación y ajuste que desde el punto de vista técnico puedan tener las personas y mandatarios en un territorio, pero su eficacia solo puede ser identificada a partir de la ejecución del mismo. La planificación es el primer paso de un proceso exitoso, pero este por sí solo no va a cambiar el estado de cosas que se quiere modificar o potencializar, por lo que la conformación de este grupo permite procesos más robustos y, sobre todo, políticas de largo plazo que generen verdaderos cambios.

¿Para qué?

- Para garantizar una amplia participación ciudadana, mediante la incorporación de todos los actores sociales en el proceso de formulación del plan, la cual a su vez permite conocer la percepción de los ciudadanos entorno al tema.

¿Quién lo hace?

- El equipo responsable del PLSV, se encargará de liderar la conformación de este grupo.

¿Cuál es el producto?

- Grupo de movilización de la política pública de seguridad vial conformado y activo.

¿Cuáles son sus características?

- Esta, es una instancia autónoma, que define su propio funcionamiento y reglamentación.
- El número de personas que se recomienda para que conformen este grupo es máximo 10, debido al manejo del grupo, e idealmente deben tener cierto grado de representatividad de sectores o actores viales.
- Si el número de inscritos no supera los 10, estas personas serán las que conformarán los grupos de movilización ciudadana “Por la seguridad vial”. En aquellos casos en los que los inscritos superen este número, se recomienda realizar una selección que garantice la participación de por lo menos uno de los actores mencionados en el mapeo de actores. Para ello, se recomienda realizar una votación en el comité local de seguridad vial, mediante la cual se elijan a los ciudadanos que harán parte del grupo de movilización ciudadana.
- Se sugiere que este grupo se reúna de manera trimestral, y que en cada sesión esté presente un delegado del equipo responsable del PLSV, quien se encargará de garantizar que las discusiones produzcan resultados concretos y de sistematizar el proceso.
- Los miembros del grupo de movilización ciudadana podrán ser invitados a las sesiones del Comité local de seguridad vial.
- Se recomienda, que con el propósito de afianzar consensos se adelante un acto simbólico, mediante la firma de un “Pacto por la seguridad vial”, renovable durante cada administración local, entre la institucionalidad pública, privada y social del territorio.

¿Qué actividades se adelantan para la constitución del grupo de movilización ciudadana?

- Realizar una amplia convocatoria pública, que permita la inscripción de un número considerable de personas que se representen a sí mismas o algún colectivo social.

- Formalizar la constitución de este grupo, para lo cual se elaborará un acta de conformación firmada por todos los delegados, y se realizará presentación formal ante el comité. (Anexo 4. Formato acta de conformación del grupo de movilización ciudadana).

5.1.5. Paso 5. El plan de trabajo y el cronograma.

El diseño del Plan Local de Seguridad Vial (ya sea departamental, distrital o municipal), amerita la elaboración de un plan de trabajo y su respectivo cronograma, para determinar cada una de las acciones que se deben desarrollar y los tiempos de ejecución.

¿Para qué?

- Para planear con debida anticipación las acciones requeridas en el proceso de formulación, implementación y seguimiento del plan, definiendo tiempos.

¿Quién lo hace?

- El equipo responsable del PLSV elaborará el plan de trabajo y el cronograma, los cuales serán aprobados por el comité departamental o local de seguridad vial.

¿Cuál es el producto?

- Plan de trabajo y cronograma aprobados.

El presente documento, incorpora como anexo un formato de plan de trabajo y cronograma (Anexo 5. Formato de plan de trabajo y cronograma para la elaboración del plan).

Para tener en cuenta...

En este punto se recomienda detallar minuciosamente y de manera clara y concisa, cada una de las actividades que es necesario adelantar para llevar a cabo la formulación del PLSV. Además, es importante ser realistas a la hora de plantear los tiempos de ejecución y determinar de manera clara los responsables de cada actividad y los recursos necesarios para su cumplimiento.

El cronograma de acciones se propone a corto plazo y de manera flexible, con lo que sea posible realizar los ajustes necesarios periódicos. No obstante, los cortes deberán ser definidos por el Comité, quienes podrán ir verificando el cumplimiento de las acciones conforme al plazo propuesto.

5.1.6. Paso 6: Propuesta estructura del plan y enfoques.

El equipo responsable del PLSV define la propuesta de contenido de su plan, así como los enfoques a desarrollar, de acuerdo con las necesidades identificadas y lo somete a discusión en el Comité local de seguridad vial.

¿Para qué?

- Para determinar de manera preliminar, las grandes apuestas que la entidad territorial va a establecer a la hora de formular su PLSV desde el punto de vista de los contenidos y los enfoques.

¿Quién lo hace?

- El equipo responsable del PLSV, diseña la propuesta de estructura del plan y los enfoques, que serán presentados al comité departamental o local de seguridad vial, para su respectiva aprobación.

¿Cuál es el producto?

- Documento propuesta estructura del plan y enfoques.

Para la elaboración de la propuesta del plan y el desarrollo de los enfoques, se recomienda tener en cuenta las directrices a nivel nacional y los planteamientos identificados en las discusiones tanto del comité, como del grupo de movilización ciudadana.

¿Cuáles son los contenidos de la propuesta general del plan?

- Parte diagnóstica
- Parte estratégica - enfoques
- Proyectos y programas
- Plan de acción: Líneas estratégicas, metas e indicadores
- Plan de inversiones
- Plan de seguimiento, evaluación y monitoreo.



5.2 Observemos, analicemos y diagnostiquemos - Fase de análisis situacional de la Seguridad Vial con referencia al Sistema Seguro (1 mes).

¿Qué es el diagnóstico?

El diagnóstico consiste en la recopilación y análisis de la información relevante, que da cuenta de la situación en la que se encuentra la entidad territorial en materia de seguridad vial, así como en la descripción de las oportunidades y retos que tienen el gobierno local y los ciudadanos.

“Sin un adecuado diagnóstico, la planeación corre el riesgo de llevar a cabo intervenciones dispersas y descoordinadas, con bajos impactos en el bienestar del territorio. Además, si no se tienen en cuenta las restricciones de competencias, recursos y capacidades de la administración, puede apuntarse a objetivos que estén por fuera de su alcance, conduciendo a resultados poco alentadores para el gobierno (...) Un buen diagnóstico permite describir con precisión las situaciones positivas y negativas que se presentan, centrando su análisis en los diferentes problemas, causas y consecuencias que inciden en el proceso de desarrollo.” (Departamento Nacional de Planeación. Kit de planeación territorial.)

¿Por qué es importante el diagnóstico?

Esta contextualización nos lleva a plantear la importancia de recoger las distintas visiones del problema, por tanto, recoger las miradas y planteamientos de la comunidad en el proceso, resulta de vital importancia pues permite validar los planteamientos identificados en el diagnóstico. Ese componente de participación en la construcción del diagnóstico es lo que en buena medida permite la apropiación del plan en el territorio donde va a ser implementado. La formulación de un diagnóstico participativo nos permite:

- Conocer las percepciones de los ciudadanos acerca de los problemas incluidos en el diagnóstico.

- Involucrar a la comunidad en la definición de las rutas de acción posibles que generen relaciones de corresponsabilidad.
- Recopilar las visiones particulares de distintos actores viales.
- Ajustar el diagnóstico del plan de desarrollo con los insumos de la comunidad (Departamento Nacional de Planeación. Kit de planeación territorial.)
- Determinar la identidad de los actores con las problemáticas y soluciones de la seguridad vial.
- Incluir las dinámicas de política pública en las agendas de los diferentes actores.
- Brindar arraigo del plan dentro de la comunidad.

Pasos para la fase de alistamiento:

1. Definición de insumos para la identificación y priorización de necesidades territoriales.
2. Análisis inicial y construcción propuesta diagnóstico, objetivos, alcance y líneas estratégicas.
3. Análisis con proceso participativo.
4. Versión definitiva.
5. Observaciones y aprobación por parte del comité.

De esta manera, los análisis obtenidos a partir de la lectura del territorio, sobre la base de las fuentes institucionales y los planteamientos ciudadanos, permite abordar y definir las líneas estratégicas sobre las cuales se formulará el plan local de seguridad vial. Estas líneas, son las grandes apuestas que tiene el territorio para resolver los problemas identificados en el diagnóstico.

5.2.1. Paso 1. Definición, recolección y análisis de insumos primarios y secundarios para la identificación y priorización de necesidades territoriales.

En este paso, se realiza el inventario de insumos con los que cuenta el territorio a nivel de información y de capacidad institucional, para avanzar en la identificación de necesidades territoriales, como paso necesario para hacer una lectura inicial del territorio, al tiempo que delimita una primera versión de los problemas estratégicos que se puedan dar con respecto a la seguridad vial.

¿Para qué?

- Para determinar los principales problemas del nivel territorial en materia de seguridad vial, a partir de la recolección y análisis de información.

¿Quién lo hace?

- El equipo responsable del plan y el comité departamental o local de seguridad vial.

¿Cuál es el producto?

- Documento estado del arte.
- Matriz territorial de necesidades de seguridad vial.

¿Cómo hacerlo?

- Revise las cifras disponibles en el territorio. En esta fase inicia la recopilación de las fuentes secundarias, que más adelante serán presentadas en detalle, para la realización del diagnóstico. A continuación, una lista de posibles fuentes o información a consultar:

- Instrumentos de planeación, medidas, acciones y/o documentos técnicos sobre la seguridad vial existentes.
- Normatividad en materia de seguridad vial tanto a nivel internacional, nacional y territorial.
- Documentos previos como diagnósticos de seguridad vial, cifras de siniestralidad de los últimos seis años, encuestas, Plan de Movilidad; puntos, tramos y áreas críticos de siniestralidad vial identificados por la entidad territorial o por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), u otros estudios o investigaciones realizadas en la entidad territorial.
- Información secundaria de cada entidad territorial que sea necesaria para el proceso.
- Caracterización institucional del municipio en relación con la gestión de la seguridad vial, como la existencia del Organismo de Tránsito y de Cuerpos de Control (# de agentes de tránsito o reguladores de tránsito), y la identificación de convenios para el control en vía con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional - DITRA, con la gobernación, entre otros.
- Caracterización de la red vial del municipio (según disponibilidad de información).
- Caracterización de los viajes y la distribución modal (según disponibilidad de información).
- Análisis del crecimiento del parque automotor (incluyendo automóviles y motocicletas) en el territorio, de 5 a 10 años.
- Identificación de las dinámicas económicas y sociales asociadas al uso de bicicletas y motocicletas en el territorio (de acuerdo con la información disponible).
- Caracterización particular de la morbimortalidad vial, desagregada por actor vial (haciendo énfasis en la participación de peatones, ciclistas y motociclistas), y otros aspectos como la caracterización etaria.

- Información contravencional del tránsito respecto a la cantidad de procesos contravencionales que han cerrado su ciclo.
- Análisis cuantitativo de causas probables de muerte por actor vial.
- Matriz de colisión – Observatorio Nacional de Seguridad Vial .
- Plan de Desarrollo Territorial.
- Plan, Esquema o Plan de Ordenamiento Territorial.
- Planes de salud, educación, infraestructura y otros planes sectoriales que puedan tener relación con la movilidad.
- Guía para entender y diagnosticar el impacto del atropellamiento de fauna silvestre en Colombia, disponible en: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/10217/gobierno-nacional-lanza-guia-para-entender-y-diagnosticar-el-impacto-del-atropellamiento-de-fauna-silvestre-en-colombia/>
- Guía para la implementación de la estrategia de movilidad segura, saludable y sostenible
- Resolución 20203040015885 "Por la cual se reglamentan los planes de movilidad sostenible y segura para municipios, distritos, áreas metropolitanas y se dictan otras disposiciones.

En este paso es importante recoger las cifras presentadas por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (disponibles para consulta en el siguiente link: <https://ansv.gov.co/es/observatorio>) y si la entidad territorial tiene un observatorio propio, consultar y apoyarse en él, para la identificación de las fuentes, la organización de éstas y la selección de los datos relevantes que se utilizarán para el diagnóstico.

No olvide incluir todos los planes, programas y acciones presentes en el territorio, que se estén implementando o no, la pregunta acerca de la pertinencia de qué incluir en ese inventario de insumos debe obedecer a si ¿el plan, programa o documento contempla algún asunto de la movilidad o de la seguridad vial directamente o puede incidir en ella indirectamente?

- A partir del inventario de información se recomienda elaborar un documento de estado del arte en donde describa todas las cifras, datos e información que considere relevante para el diagnóstico, así como las fuentes de información.
- Luego de identificar los insumos generales del diagnóstico, ordene la información recopilada para facilitar su análisis. Para ello, se recomienda que esta información se organice para cada uno de los componentes del enfoque de Sistema Seguro (vehículos, velocidades, infraestructura, comportamiento, cumplimiento de normas, atención integral a víctimas, gobernanza y gestión del conocimiento) en la “Matriz de identificación de necesidades territoriales”. (Anexo 6. Matriz de identificación y priorización de necesidades territoriales). Es muy probable que no se encuentre información para cada componente, sin embargo, este paso es muy importante para organizar los análisis que se desarrollarán en el documento de diagnóstico.

9. La matriz de colisión es un instrumento que describe información vinculada con los diferentes actores viales (motociclistas, conductores, peatones, entre otros) y accidentalidad del país, distribuida en forma gráfica y que le permite, además, realizar algunos filtros para obtener información con mayor detalle. Esta matriz se encuentra disponible en el siguiente link: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/matriz-de-colision>.

5.2.2. Paso 2. Análisis inicial y construcción de la propuesta de diagnóstico, objetivos, alcance y líneas estratégicas del plan.

En este paso se debe realizar el análisis inicial del estado de la seguridad vial en el territorio, determinar los problemas y plantear los contenidos mínimos del diagnóstico e iniciar de manera preliminar el planteamiento de los objetivos, alcance y líneas estratégicas del plan, tomando como insumo la matriz de identificación y priorización de necesidades territoriales.

¿Para qué?

- Con base en el análisis de la información del paso anterior, realizar planteamientos iniciales.

¿Quién lo hace?

- El equipo responsable del PLSV.

¿Cuál es el producto?

- Documento diagnóstico, objetivos, alcance y líneas estratégicas versión preliminar.

¿Qué actividades debo adelantar?

- Realice la lectura y análisis de la información recogida en la matriz de identificación y priorización de necesidades territoriales.
- Determine las líneas estratégicas, realizando la priorización de temas a partir del resultado de dicho análisis.
- Defina los problemas de cada línea. Para ello, es necesario delimitar correctamente los problemas, identificando la población afectada y su localización. En este punto responda a preguntas como: ¿Cuáles son las situaciones negativas que podrían convertirse en problemas claves a analizar?, ¿Por qué exactamente eso es un problema?, ¿Qué grupo poblacional se ve afectado por cada uno de los problemas?, ¿Dónde se presenta o localiza el problema en territorio? (Departamento Nacional de Planeación. Kit de planeación territorial.)

- Identifique las causas y consecuencias de cada problema planteado, para establecer la relación causa – efecto de cada uno y de esta manera establecer la cadena de valor de forma clara. De esta manera, las causas permiten establecer las situaciones negativas que generan el problema y las consecuencias, nos refieren a su magnitud. Por su parte, “la cadena de valor es la relación secuencial y lógica entre insumos, actividades, productos y resultados en la que se añade valor a lo largo del proceso...” (Departamento Nacional de Planeación, 2019). Para llevar a cabo esta actividad, se pueden utilizar metodologías como el “árbol de problemas” o “diagrama de Ishikawa”.
- Revise la situación financiera de la entidad territorial para la implementación del plan, con el propósito de conocer la situación fiscal de la que dependerá la materialización de las acciones propuestas.
- Elabore la síntesis de la situación actual del territorio y establezca unos objetivos, alcance y líneas estratégicas de manera preliminar, pues este será el insumo para el proceso participativo.

Para ello tenga en cuenta que:

- El diagnóstico debe permitir el análisis de la información con la que sea posible conocer las dinámicas de movilidad y seguridad vial de la Entidad Territorial, las dinámicas de comportamiento de los actores viales de acuerdo con las características socioeconómicas y demográficas de cada ET y las necesidades que presentan peatones, ciclistas y motociclistas en cada territorio.
- Dependiendo de estos resultados se plantean los objetivos y metas territoriales, que deben responder a los problemas identificados y que permitirán orientar la gestión hacia resultados concretos y medibles.

- El alcance del plan hace referencia a las competencias que el nivel territorial tiene en materia de seguridad vial.
- Las líneas estratégicas se encuentran asociadas con aquellas temáticas con las que se busca cumplir los objetivos planteados. Estas líneas deben estar armonizadas con las planteadas en el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente, pero deben responder a las apuestas estratégicas que considere la entidad territorial y que solucionen las problemáticas identificadas.
- Dentro del diagnóstico, de ser posible, es fundamental incluir un diagnóstico espacial de siniestralidad vial, que permita identificar puntos, tramos y áreas críticas.
- Para el tema de atención a víctimas se sugiere revisar el Anexo 7. Ruta especializada para el área actuarial de atención a víctimas.



5.2.3. Paso 3. Análisis y ajuste del diagnóstico, objetivos, alcance y líneas estratégicas, con proceso participativo.

El equipo de trabajo socializa la propuesta de diagnóstico, objetivos, alcance y líneas estratégicas con el grupo de movilización ciudadana “Por la seguridad vial” quienes a su vez fortalecen esta propuesta preliminar.

¿Para qué?

- Enriquecer el diagnóstico y los planteamientos preliminares con las miradas ciudadanas, desde un punto de vista de construcción colectiva.

¿Quién lo hace?

- El equipo responsable del PLSV y el grupo de movilización social.

¿Cuál es el producto?

- Documento diagnóstico, objetivos, alcance y líneas estratégicas alimentado con los resultados del ejercicio de participación ciudadana, complementado con las acciones, metas, indicadores y mecanismos de seguimiento. Es decir, se entrega una versión preliminar del PLSV.
- Informe detallado del ejercicio de participación.
- Matriz de “Resultados del ejercicio de participación ciudadana.”

El ejercicio participativo, se concentra en el grupo de movilización ciudadana “Por la seguridad vial”, sin que esto implique que no se pueda ampliar la discusión participativa a otros actores e instancias de participación presentes en el territorio.

¿Cómo hacerlo?

- Realice talleres de discusión, no más de tres, para explicar al grupo de movilización ciudadana y los otros actores sociales que se consideren pertinentes incluir, los problemas identificados en cada línea estratégica, sus causas y consecuencias, así como aquellos aspectos favorables identificados en el documento de diagnóstico, objetivos, alcance y líneas estratégicas.
- Consolide y analice la información de los talleres en la matriz: Anexo 8. Formato matriz de “Resultados del ejercicio de participación ciudadana”. Este formato además de consolidar la información, le permite determinar cuáles de las propuestas ciudadanas serán incluidas en el documento preliminar.
- Adelante una reunión con los ciudadanos participantes en los talleres en la que retroalimente las propuestas ciudadanas que serán incluidas en el plan, con el propósito de no desanimar a la comunidad en su proceso participativo.
- Elabore un informe detallado de los procesos de participación, las conclusiones de este y la identificación de conductas a seguir con las propuestas ciudadanas recibidas o recolectadas.
- Ajuste la versión preliminar del diagnóstico, objetivos, alcance y líneas estratégicas con los resultados del proceso de participación e incluya las propuestas ciudadanas viables para adelantar en el marco de la implementación del plan.

Además, se recomienda:

- Al momento de exponer los problemas, sus causas y consecuencias, el equipo puede facilitar el proceso utilizando la metodología de árbol de problema, diagrama de Ishikawa u otras ayudas metodológicas para la identificación de problemas.

- Además, se debe desarrollar una metodología como lluvia de ideas, que permita plantear las líneas estratégicas, así como las acciones que se proponen para resolver los problemas identificados.
- Cada encuentro o reunión debe contar con la participación de un miembro del equipo responsable del PLSV, quien cumplirá la labor de moderación y sistematización del proceso.

.....
“El éxito de estas sesiones dependerá de tener claridad tanto de las condiciones del evento (lugar dónde realizarlo, materiales, ayudas audiovisuales) como en la metodología que asegure la efectiva participación de la comunidad, por lo que es necesario programar con anticipación el evento para que los asistentes cuenten con tiempo suficiente para confirmar su asistencia”. (Departamento Nacional de Planeación. Kit de planeación territorial.)
.....

5.2.4. Paso 4. Versión definitiva de diagnóstico, objetivos, alcance y líneas estratégicas del plan.

Con base en los resultados obtenidos en los distintos ejercicios de participación ciudadana se realizan ajustes y se emite el borrador del Plan local de seguridad vial, el cual se presenta al Comité local de seguridad vial, para su conocimiento. Una vez presentado al comité, se remite al despacho del Gobernador o el Alcalde, según sea el caso, para la adopción del PLSV a través de acto administrativo.

¿Para qué?

- Para validar la información con el Comité Local de Seguridad Vial.

¿Quién lo hace?

- El equipo responsable del PLSV y el comité departamental o local de seguridad vial.

¿Cuál es el producto?

- Plan departamental o local de seguridad vial en su versión preliminar.
- Actas y evidencias de los espacios de participación.

Para la presentación del documento al comité, se recomienda enviar el documento de manera previa al comité local de seguridad vial y en una sesión de trabajo realizar lo siguiente:

- Presentar la metodología utilizada y la descripción del proceso desarrollado para alcanzar los resultados hasta ahora obtenidos.
- Escuchar las observaciones de los miembros del comité frente al documento, las cuales serán recogidas por el equipo responsable del PLSV. Es posible que se requiera más de una sesión para adelantar este paso, sin embargo, es clave determinar tiempos concretos. Además de las sesiones que se adelanten, los miembros del comité pueden realizar sus observaciones de manera escrita.

- Realizar los ajustes al documento requeridos por los miembros del comité.

5.2.5. Paso 5. Observaciones por parte del comité.

Una vez revisado el documento del plan en versión final de los capítulos construidos hasta el momento, el Comité local de seguridad vial, realiza un análisis y presenta observaciones para continuar con las fases siguientes. Se busca que el comité realice una retroalimentación propositiva del documento para su respectivo ajuste.

¿Para qué?

- Poner en conocimiento la versión inicial del Plan departamental o local de seguridad vial, el cual ha sido construido de manera concertada.

¿Quién lo hace?

- El equipo responsable del PSV y el comité departamental o local de seguridad vial.

¿Cuál es el producto?

- Versión inicial del documento del plan, socializado con el comité desde donde se presentan observaciones.

Tenga en cuenta que:

- El equipo responsable de la política incorporará las recomendaciones del comité y deberá entregarlo de nuevo para su conocimiento. Dicha incorporación se debe realizar en un tiempo prudencial.
- Este paso se realiza para incluir al comité en todas las fases de formulación del plan, y no solo, en la presentación final del documento.
- La aprobación de esta parte del plan se realiza en una sesión del comité para lo cual el acta debe detallar dicho proceso de legitimación.

5.3. Propongamos - Fase de formulación (1 mes)

Pasos para la fase de alistamiento:

1. Definición de acciones, metas y tiempos.
2. Definición de indicadores.
3. Definición de costos y fuentes de financiación.
4. Definición del modelo de seguimiento y evaluación.
5. Consolidación del documento técnico de soporte.
6. Presentación, aprobación y adopción del plan.
7. Socialización y divulgación del plan.

La fase de formulación del Plan Local de seguridad vial – PLSV, parte del diagnóstico elaborado, ya que implica la selección de las alternativas de solución a los problemas identificados, así como la decisión sobre el plan de acción, el cual incluye las acciones, metas, indicadores y tiempos de ejecución. Además, durante esta fase, se busca determinar las fuentes de financiación para el cumplimiento de los objetivos, así como la definición del esquema de seguimiento y monitoreo.

Se propone que esta fase, se desarrolle a partir de un modelo de gestión orientado a resultados, que describa de manera concreta, lo que se busca alcanzar dentro de cada una de las líneas estratégicas para las cuales se realizó el diagnóstico. Los productos finales de esta fase son el documento técnico de soporte y el borrador de acto administrativo a través del cual se adopta el plan.

Recuerde...

esta fase debe recoger los insumos del ejercicio de participación realizado en la fase previa, pues, a partir del mismo, los ciudadanos plantearon alternativas de acción. Además, vale la pena tener presente el concepto de cadena de valor, en tanto es necesario garantizar la secuencia lógica entre el diagnóstico, objetivos, líneas estratégicas, metas, actividades e indicadores, así como los resultados obtenidos en términos de impacto y valor público generado en la ciudadanía y en general con el cumplimiento de los objetivos propuestos.

5.3.1. Paso 1. Definición de acciones, metas y tiempos.

Teniendo en cuenta los resultados del diagnóstico, los enfoques y los insumos identificados y los obtenidos a partir del ejercicio de participación ciudadana, se plantean las acciones, las metas y los tiempos requeridos para avanzar en la implementación del plan.

¿Para qué?

- Determinar las acciones que se llevarán a cabo para mejorar la situación de seguridad vial en el territorio, así como las metas y tiempos de ejecución.

¿Quién lo hace?

- El equipo responsable del PSV y el comité departamental o local de seguridad vial.

¿Cuál es el producto?

- Plan estratégico con acciones, metas y tiempos.

¿Cómo hacerlo?

- Revise la matriz de “Resultados del ejercicio de participación ciudadana” (Anexo 8), organice las acciones allí propuestas por línea estratégica y analice su viabilidad.
- Una vez revisadas y organizadas estas acciones, debe incluirlas en el formato de plan estratégico del Plan Local de Seguridad Vial (Anexo 9. Formato plan estratégico del PLSV), el cual se encuentra organizado por líneas estratégicas. Determine si todas las líneas estratégicas tienen una o varias acciones a desarrollar. Priorice las acciones que tengan un mayor impacto.
- Luego de la definición de las acciones, plantee una meta y un tiempo de ejecución a cada una de ellas e inclúyalo en el formato de plan estratégico del plan local de seguridad vial.

¿Qué debo tener en cuenta?

- Las acciones deben responder a los problemas identificados, de manera clara, concreta e integral, es recomendable que tengan un impacto importante y que optimicen los recursos disponibles. Estas acciones deben pensarse de manera transversal y deben estar orientadas hacia la disminución de la frecuencia y severidad de la siniestralidad vial con participación de peatones, ciclistas y motociclistas.
- Sobre las metas, vale la pena indicar que se trata de la situación que se quiere alcanzar con las acciones definidas, es decir, responde a la pregunta ¿qué se quiere lograr?, de alguna manera, la meta es la cuantificación de los objetivos propuestos. Debe ser muy concreta y medible. Es importante indagar por un valor de línea de base, para cada una de las metas definidas, ya que este será el insumo para el paso de formulación de indicadores.

- Las metas deben tener plazos de cumplimiento determinados. Estos plazos pueden ser de corto, mediano y largo plazo. Además, algunas metas se desarrollan de manera permanente en el tiempo. Se sugiere una formulación del plan por un periodo prolongado (10 años), teniendo en cuenta las necesidades territoriales y que contemple unos tiempos realistas a la hora de cumplirlos. Así mismo, es importante adelantar revisiones periódicas, que no deben superar los dos años.
- Las acciones y metas acá planteadas deben articularse con las apuestas del plan de desarrollo local, no obstante, se sugiere tener en cuenta el horizonte del plan y proponer revisiones periódicas que permitan realizar los ajustes necesarios. Así mismo, tener en cuenta otros procesos de planificación a nivel territorial y sectorial, como Planes de Ordenamiento Territorial, municipal, departamental, metropolitano, planes de salud, planes del sector educativo, planes de infraestructura, planes viales, planes maestros de transporte y movilidad etc.; que involucren a la entidad territorial y que puedan tener incidencia sobre la seguridad vial.

5.3.2. Paso 2. Definición de indicadores.

Con la definición de acciones y metas, se inicia la formulación de los indicadores.

¿Qué es un indicador?

“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”. (Departamento Nacional de Planeación).

¿Para qué sirven?

Los indicadores facilitan el seguimiento del plan y la toma de decisiones para mejorar la intervención pública.

¿Para qué?

- Tener insumos que permitan medir la gestión de los PLSV y su impacto en los territorios.

¿Quién lo hace?

- El equipo responsable del PLSV y el comité departamental o municipal de seguridad vial.

¿Cuál es el producto?

- Plan estratégico del plan local de seguridad vial con indicadores construidos.

¿Qué actividades debo adelantar? (Departamento Nacional de Planeación, 2009):

- Identificar la meta que se quiere medir/cuantificar.
- Definir la tipología del indicador. Existen tres tipos de indicadores: i) Indicadores de gestión: mide insumos y actividades, que son los primeros eslabones de la cadena de valor; ii) Indicadores de producto: mide bienes y servicios entregados; iii) Indicadores de resultado: cuantifican el impacto de la intervención pública.
- Redactar el nombre del indicador: El nombre debe estar referido a la meta que se está midiendo.
- Escoger la batería de indicadores adecuada según los criterios de calidad (claros, relevantes, económicos, medibles y adecuados), lo anterior, para aquellas situaciones en las que se identifique más de un indicador para una meta.

- Construir las hojas de vida de los indicadores del plan local de seguridad vial. Este es un instrumento que permite “documentar el proceso de formulación del indicador de tal manera que, cualquier persona lo pueda entender fácilmente. Asimismo, permite consignar metas y registrar los resultados y avances logrados durante la vida útil del indicador” (Departamento Nacional de Planeación, 2009). La hoja de vida del indicador contiene los siguientes datos: Nombre, descripción, unidad de medida, fórmula, variables del indicador, periodicidad de la medición, tipología, fecha de creación. (Anexo 10. Formato hoja de vida del indicador).

Recuerde...

- Cada meta debe tener un indicador asociado, se sugiere plantear indicadores de resultado y de evaluación de impacto, con el propósito de medir los cambios a las situaciones problemáticas identificadas, que pueden ser atribuibles a la implementación del plan.
- Tener en cuenta la línea de base a la hora de plantear los indicadores.
- Los indicadores deben ser precisos y describir de manera clara lo que se está midiendo.
- Establecer una revisión periódica de los indicadores, permitirá tomar decisiones a tiempo, que mejoren la implementación del plan. Se sugiere hacer un seguimiento semestral o anual.

5.3.3. Paso 3. Definición de costos y fuentes de financiación.

Luego de la definición de las acciones, es necesario adelantar un ejercicio de estimación de costos de operación, así como las fuentes de financiación.

¿Para qué?

- Determinar el valor requerido para la implementación del plan, así como la capacidad financiera de la entidad territorial.

¿Quién lo hace?

- El equipo responsable del PLSV y el comité departamental o local de seguridad vial.

¿Cuál es el producto?

- Plan estratégico con costeo y fuentes de financiación.

Para este paso se debe avanzar en:

- Costear cada una de las actividades propuestas.
- Totalizar el valor del PLSV.
- Determinar las fuentes de financiación.

Tenga en cuenta que:

- Si los recursos de la entidad territorial no son suficientes, es posible gestionar recursos con otras fuentes como convenios interadministrativos con otras entidades públicas, recursos de regalías, recursos de cooperación internacional, programas del gobierno nacional, entre otros.
- Existen muchas acciones que no implican un costo y que más bien se pueden adelantar mediante la gestión con otras entidades públicas o actores del sector privado o social.

5.3.4. Paso 4. Definición del modelo de seguimiento y evaluación.

Este paso implica la definición de los mecanismos de seguimiento y evaluación, así como la periodicidad para llevarlos a cabo. Un modelo de seguimiento y evaluación es un proceso continuo y sistemático, mediante el cual es posible medir los resultados obtenidos a partir de la implementación del plan local de seguridad vial.

¿Para qué?

- Plasmar en el documento del plan el modelo de seguimiento y monitoreo que se utilizará para evaluar su implementación.

¿Quién lo hace?

- El equipo responsable del PLSV y el comité local de seguridad vial.

¿Cuál es el producto?

- Modelo de seguimiento y monitoreo seleccionado.

Para determinar un sistema de seguimiento y monitoreo se requiere:

- Definir el tipo o los tipos de seguimiento y evaluación que se utilizarán. Este paso, responde a la pregunta sobre cómo y cuándo evaluar la implementación del plan.
- Determinar los tiempos en los que realizaremos el monitoreo y seguimiento.

Tenga en cuenta que:

- Se recomienda implementar un modelo mixto de seguimiento y evaluación, es decir, uno que combine el seguimiento desde lo institucional y el control social, con lo que se involucren a todos los actores viales.
- Es necesario diferenciar el seguimiento de la evaluación: El seguimiento consiste en una comprobación permanente del cumplimiento de metas, mediante la recolección y análisis de datos, que permitan resolver problemas que surjan durante la ejecución del plan. Una evaluación, busca revisar el impacto del Plan local de seguridad vial, y si a partir de su implementación se ha logrado modificar la situación inicial. Estos dos mecanismos, no son excluyentes sino más bien complementarios, pues un adecuado seguimiento, sin duda aporta insumos valiosos a la evaluación.

- Igualmente, hay varios tipos de evaluación: evaluación ex ante, evaluación concurrente (durante la implementación del plan) y evaluación ex post. Además, se pueden realizar evaluaciones sobre el diseño del plan, sobre la programación y ejecución, entre otras. Seleccione aquellos tipos de evaluación que le permitan presentar los resultados concretos obtenidos a partir de la implementación del plan.
- Se recomienda utilizar modelos sencillos de evaluación, incluso adoptar los utilizados para el seguimiento del plan local de desarrollo. Lo importante, es incluir en el documento del plan, los mecanismos que se utilizarán para su seguimiento.
- Para los ejercicios de seguimiento y evaluación, se pueden utilizar diversas herramientas como entrevistas, grupos focales, encuestas, entre otros.

5.3.5. Paso 5. Consolidación del documento técnico de soporte.

La realización de cada uno de los pasos previos permite conformar los capítulos del documento técnico de soporte, el cual además hasta aquí ha sido construido de manera colectiva.

¿Para qué?

- Contar con un documento que desarrolle el plan local de seguridad vial.

¿Quién lo hace?

- El equipo responsable del PLSV y el comité local de seguridad vial.

¿Cuál es el producto?

- Documento técnico de soporte.

Este paso, implica recoger toda la información hasta ahora elaborada y consolidarla en un documento que contenga los capítulos ya mencionados arriba.

Se recomienda:

- Elaborar documentos cortos y concretos que sean de fácil lectura.
- El documento debe contener los programas, estrategias y acciones, los cuales deben ser definidos a nivel de Pilar/programa/línea de acción. Lo anterior, debe guardar coherencia con las condiciones físicas, sociales, económicas y culturales, las dinámicas de movilidad y las dinámicas de comportamiento de los actores viales de cada ET.
- El documento técnico de soporte para el PLSV, deberá tener en cuenta, al menos, los siguientes soportes normativos y aquellos incluidos en los diferentes documentos técnicos que considere pertinentes la entidad territorial: i) Plan Nacional de Seguridad Vial vigente; ii) 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”; iii) 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”; iv) 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”, de igual manera se deberá tener en cuenta el soporte normativo relacionado con la adopción del plan nacional de seguridad vial que se encuentre vigente.

5.3.6. Paso 6. Presentación y adopción del plan (acto administrativo)

Se presenta al comité local de seguridad vial un documento formal del PLSV para su conocimiento. Posteriormente, deberá ser adoptado por el Gobernador o el Alcalde, según sea el caso, mediante acto administrativo.¹⁰ (Anexo 11. Recomendaciones para tener en cuenta en la elaboración del acto administrativo de adopción del Plan).

¿Para qué?

- Contar con un documento mediante el cual se formalice el plan departamental o local de seguridad vial.

¿Quién lo hace?

- El equipo responsable del PSV y el comité departamental o local de seguridad vial.

¿Cuál es el producto?

- Acto administrativo de aprobación del plan.

¿Qué actividades debo adelantar?

- Con base en el instructivo anexo al presente documento, se elabora el acto administrativo, el cual se presenta al Comité local de seguridad vial, junto con el documento técnico de soporte.
- El comité local de seguridad vial tiene un tiempo de 8 días para discutir y realizar las observaciones que considere pertinentes.
- Una vez realizadas las observaciones por parte del comité, el equipo responsable de la política tiene 5 días para realizar los ajustes del caso.
- En sesión del comité, se realiza un análisis a partir del cual se presentan las conclusiones a la entidad territorial, para continuar con el trámite

de aprobación del plan. El acto administrativo, es expedido por el Gobernador o el Alcalde según sea el caso.

5.3.7. Paso 7. Socialización y divulgación del acto administrativo

Con el propósito de dar a conocer el plan aprobado a la ciudadanía en general y a las instancias territoriales, se determina un modelo de socialización y divulgación, que permita su respectiva apropiación.

¿Para qué?

- Dar a conocer a todos los actores viales el PSV, así como a los actores sociales y político interesados y que promuevan su movilización y mejoramiento y que coadyuven a su implementación.

¿Quién lo hace?

- El equipo responsable del PLSV y el comité departamental o local de seguridad vial.

¿Cuál es el producto?

- Plan de socialización y divulgación.
- Actas de reuniones, piezas de comunicación, etc.

Las acciones sugeridas son las siguientes:

- Hacer un análisis de medios de comunicación impresos, virtuales, radiales que se encuentren en el territorio y en los cuales sea posible realizar la socialización y divulgación del plan.
- Definir las herramientas comunicativas mediante las cuales se realizará este paso, es decir, cuñas radiales, carteleras, murales, artículos, entrevistas, etc.
- Con estos insumos, diseñar e implementar el plan de comunicación.

¹⁰. Anexo al presente, se incluye un instructivo que contiene los elementos que se deben tener en cuenta a la hora de elaborar el acto administrativo mediante el cual se adopta el Plan.

Además, es importante:

- Organizar foros, mesas o espacios de socialización con la academia, las instituciones educativas, el comercio, el sector productivo del territorio, el sector del transporte y la comunidad en general, dado que este es un plan que atraviesa por varios periodos de mandatarios locales. Son los actores aquí sugeridos, los mayores movilizados de la política pública para evitar que esta entre en un proceso de olvido o inacción.
- Realizar difusión al interior de las áreas de las entidades territoriales, ellos deben conocer de primera mano la existencia del plan, involucrarse con el tema y tenerlo en cuenta para las decisiones de las diferentes áreas. Solo si los tomadores y los operadores de la decisión pública están enterados será posible que la política se posicione.
- Realizar jornadas de socialización a los concejos municipales o a las asambleas departamentales; estas instancias son las encargadas de aprobar los presupuestos. En la medida en que no sean excluidos, ellos van a considerar que esta es una apuesta del territorio y no de un gobierno en particular.
- Socializar con las juntas metropolitanas y el Comité Asesor de la Región Administrativa y de Planificación (RAP), cuando los municipios o departamentos hagan parte de un área metropolitana o de una Región Administrativa y de Planificación- RAP respectivamente, dado que estos esquemas asociativos tienen incidencia y jerarquía en los sistemas de planificación territorial.

5.4. Hagamos - Fase de implementación

La implementación del plan, parte de la identificación y activación de los escenarios de coordinación intersectorial que permitirán articular y concertar la ejecución de las distintas actividades, involucrando a todos los actores en el proceso.

Pasos para la fase de alistamiento:

1. Matriz anualizada del plan de acción.
Socialización y aprobación del
2. modelo de seguimiento y evaluación.
3. Acciones participativas para la promoción y movilización del plan.

¿Qué haremos?

Para ello, se propone elaborar un plan de acción anualizado que detalle las actividades que se llevarán a cabo cada año, y que se encuentre orientado al cumplimiento de lo planteado en el plan local de seguridad vial y que se definió en la parte estratégica del plan; esto quiere decir, que el plan de acción anualizado define acciones específicas que lleven a la ejecución del plan local de seguridad vial.

Otra actividad para desarrollar en esta fase se encuentra orientada a la aprobación y ejecución del modelo de seguimiento y evaluación, así como a la realización de las acciones que involucren la participación ciudadana, durante la implementación del plan local.

5.4.1. Paso 1. Definición de la matriz anualizada del plan de acción para la implementación del plan local de seguridad vial.

El plan de acción anual es la hoja de ruta que se desarrollará durante la vigencia, para cumplir con lo establecido en el PLSV y de esta manera avanzar en las condiciones de seguridad vial en el territorio.

¿Qué es la matriz anualizada del plan de acción?

“Es un instrumento gerencial de programación y control de la ejecución anual de las actividades y acciones que deben realizar las entidades, para cumplir con sus responsabilidades recurrentes” (Departamento Nacional de Planeación, 2017), en la implementación de los PLSV.

¿Para qué?

- Preparar la implementación del plan, año a año, especificando las acciones, costos, tiempos y responsables y servir de instrumento de seguimiento y evaluación.

¿Quién lo hace?

- El equipo responsable del PLSV, el comité departamental o local de seguridad vial y el grupo de movilización ciudadana.

¿Cuál es el producto?

- Matriz anualizada del plan de acción.

¿Cómo hacerlo?

- Revise el plan estratégico del plan local de seguridad vial y determine las acciones que debe desarrollar durante la vigencia que está planeando.
- Determine metas de cumplimiento para cada una de las acciones propuestas.
- Si ya ha tenido acciones de implementación, revise su cumplimiento y plantee nuevas metas para la vigencia con base a estos resultados.

- Diligencie el formato de matriz anualizada de plan de acción (Anexo 12. Formato matriz anualizada de plan de acción). En esta matriz determine de forma clara los responsables, las metas, las actividades, las fuentes de financiación, los indicadores y los tiempos.
- Presente la matriz diligenciada tanto al comité local de seguridad vial, como al grupo de movilización ciudadana “Por la seguridad vial” para sus observaciones.
- Inicie la implementación del plan de acción, mediante el cumplimiento de cada una de las actividades allí consignadas. Si las acciones planteadas, deben ser adelantadas por más de un actor, active la coordinación interinstitucional, apoyándose tanto en el comité local de seguridad vial, cuando se trate de entidades públicas, como en el grupo de movilización ciudadana “Por la seguridad vial”, en caso tal en que los actores sean sociales.



Recuerde...

- Se recomienda hacer un seguimiento trimestral al cumplimiento de la matriz anualizada del plan de acción.
- Plantee acciones que sea posible cumplir en los tiempos estimados durante la vigencia.
- Es importante tener en cuenta los avances de vigencias anteriores, para realizar esta actividad.

5.4.2. Paso 2. Socialización y aprobación del sistema de seguimiento y evaluación por parte del comité local de seguridad vial.

El seguimiento y evaluación del PLSV, es un paso fundamental en el ciclo de la gestión pública, que busca asegurar el cumplimiento de los compromisos adquiridos y velar por su correcta implementación. Se trata de una actividad transversal, estratégica y permanente, que mide la gestión adelantada.

¿Para qué?

- Comunicar y dar a conocer los estándares y criterios a emplear para verificar y evaluar el impacto en la implementación de los PLSV.

¿Quién lo hace?

- El equipo responsable del PLSV, comité departamental o local de seguridad vial, y lo conoce el grupo de movilización ciudadana, veedurías ciudadanas y ciudadanos interesados.

¿Cuál es el producto?

- Documento de sistema de seguimiento y monitoreo. Actas del proceso de socialización. Acta de aprobación del documento de sistema de seguimiento y monitoreo. Cuadro de control anualizado de actividades del PLSV.

¿Cómo lo hacemos?

- Verificar las condiciones técnicas para realizar el seguimiento y la evaluación. Consiste en verificar el encadenamiento lógico entre productos y resultados asociados a cada línea estratégica, su adecuada formulación, así como la viabilidad técnica de los indicadores y metas asociadas a los productos y resultados del PLSV.
- Definición de la estructura de seguimiento y evaluación: Se trata de definir los roles y responsabilidades para el seguimiento de los PLSV. Aquí se debe definir dentro del equipo, quiénes serán los encargados de realizar el seguimiento a nivel estratégico y el seguimiento a nivel operativo, así como los respectivos reportes y su consolidación. El primero, consiste en verificar los impactos estratégicos a nivel del Sistema Seguro, mientras que el segundo, hace referencia al cumplimiento de metas y productos esperados.
- Elección de productos de seguimiento y evaluación: Busca determinar los productos que se entregarán a propósito de los resultados obtenidos con la implementación de los PLSV, los actores a los cuales se entregarán los mismos y los momentos en los que serán entregados. Para ello, elija los productos a los cuales le realizará seguimiento, los usuarios de la información y los tiempos en que entregará esta información. Además, revise la forma y los formatos mediante los cuales entregará estos productos, puede ser a través de documentos, informes ejecutivos, presentación, publicación en página web, reuniones, registros administrativos, entre otros.
- Redacción del documento de seguimiento y evaluación: Una vez definidos los aspectos anteriores, se procede a redactar el documento que será entregado a los distintos actores interesados.

- Socialización del sistema de seguimiento y evaluación: La socialización, debe realizarse con el comité local de seguridad vial y el grupo de movilización, para que ellos lo revisen y realicen observaciones en un periodo de ocho (8) días. Estas observaciones serán analizadas para luego incorporarlas en el documento si hay lugar a ello.
- Aprobación del sistema de seguimiento y evaluación: Recogidas las observaciones, el documento que describe el sistema de seguimiento y evaluación es entregado al comité local de seguridad vial para su aprobación, la cual se realizará mediante un acta del comité.

Se recomienda...

Para el seguimiento de nivel estratégico, establecer una periodicidad anual, mientras que para el nivel operativo se sugiere un seguimiento trimestral.



5.4.3. Paso 3. Acciones participativas para la promoción y movilización del plan.

Este paso es muy importante, ya que la corresponsabilidad en la seguridad vial surge en la medida de la ampliación de la participación hacia los diferentes pasos del ciclo de la política. Esto quiere decir, que la participación ciudadana en el plan, no se agota en la fase de planeación, sino que abarca la implementación, pues amerita la inclusión de todos los actores en el proceso.

¿Para qué?

- Materializar los ejercicios de corresponsabilidad e involucrar a la mayor cantidad de actores interesados e involucrados en la seguridad vial del territorio.

¿Quién lo hace?

- Lo promueve y facilita el equipo responsable del PSV, comité departamental o local de seguridad vial, el grupo de movilización ciudadana y actores viales.

¿Cuál es el producto?

- Plan de trabajo participativo del plan.
- Evidencia de acciones participativas (actas, fotos, videos, informes, etc).

¿Cómo lo hacemos?

- Definir la estrategia de comunicaciones para la socialización y promoción del plan.
- Establecer una estrategia de relacionamiento con actores, oportuna y pertinente.
- Generar una mesa de movilización público-privada-social-académica convocada y facilitada por la alcaldía o la gobernación. En esta mesa los actores privados-sociales y académicos definirán acciones sobre la base del plan estratégico y el plan de acción anualizado, donde estos actores puedan complementar la acción pública. De igual

manera, este puede ser un espacio de diálogo entre las diferentes instituciones con miras al mejoramiento de la implementación del plan, esta mesa debe ser horizontal y autónoma y de amplia participación.

5.5. Evaluar, verificar, ajustar y mejorar - Fase de seguimiento y evaluación (permanente)

Pasos para la fase de alistamiento:

1. Seguimiento periódico.
2. Propuesta e implementación de ajustes.
3. Presentación de informes.
4. Evaluación de impacto.

Teniendo en cuenta que, en el paso previo se estableció y aprobó el sistema de seguimiento y evaluación, esta fase se traduce en implementar lo planteado allí. Para ello, se llevarán a cabo actividades relativas a: seguimiento periódico, realización de ajustes cuando haya lugar a ello, elaboración de informes y socialización de éstos, así como la evaluación de impacto a propósito de la implementación del plan local de seguridad vial.

Tal y como se mencionó arriba, el seguimiento y la evaluación, son actividades de tipo permanente y transversal, que permiten revisar los avances en la implementación del plan, y se constituyen en una herramienta para la toma de decisiones, así como para los procesos de mejora. Ahora bien, es necesario distinguir las actividades de seguimiento, de las de evaluación.

¿Qué es el seguimiento?

“El seguimiento se concibe como una herramienta de la gestión pública, que permite precisar los avances y los retos en la implementación de las políticas en comparación con las metas definidas por los gobiernos en sus instrumentos de planeación” (Departamento Nacional de Planeación, 2019). El seguimiento se realiza durante la implementación de los planes. En este contexto, el seguimiento a los PLSV se realiza a la matriz de plan de acción anualizada, es decir se revisa el cumplimiento de la cadena de valor, en su coherencia lógica, es decir, se trata de verificar el cumplimiento de acciones, en los tiempos establecidos y con los resultados esperados.

¿Qué es la evaluación?

“La evaluación se define como aquella actividad que permite valorar el desempeño de la acción pública, sea en la forma de un programa, proyecto, ley, política sectorial, etc. La evaluación corresponde a una valoración sistemática de la concepción, la puesta en práctica y los resultados de una intervención pública en curso o ya concluida; o una valoración ex ante, en la fase de diseño” (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, s.f.).

La evaluación se desarrolla entonces al plan estratégico del plan local, de alguna manera, es un seguimiento agregado que se enfoca más en determinar, por un lado, la revisión de la estructura y el diseño del plan, y por el otro, los impactos obtenidos a partir de su implementación. Consiste en revisar si los problemas identificados en materia de seguridad vial han mejorado a partir de la ejecución del plan.

Recuerde...

“Tanto el seguimiento como la evaluación, son herramientas de gestión pública que le permiten a la Administración orientar su accionar hacia resultados, identificando avances, fortalezas, debilidades y logros alcanzados en el ejercicio de una política” (Secretaría Distrital de Planeación, 2014).

5.5.1. Paso 1. Realización de seguimiento periódico al cumplimiento de metas y acciones.

El seguimiento periódico a metas responde a la pregunta ¿Cómo se está avanzando en relación con las metas?

Como se mencionó anteriormente, existen dos tipos de seguimiento: Un seguimiento estratégico y uno operativo. El primero, analiza los resultados obtenidos a partir del cumplimiento de la cadena de valor, mientras que el segundo, se concentra en el cumplimiento de metas y productos.

¿Para qué?

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

¿Quién lo hace?

- El equipo responsable del PLSV, comité departamental o local de seguridad vial, el grupo de movilización ciudadana y actores viales.

¿Cuál es el producto?

- Tablero de control.
- Actas de reuniones.

¿Cuándo hacer el seguimiento?

El seguimiento, es una tarea que se adelanta, durante la implementación de los PLSV. Se recomienda que el seguimiento estratégico se realice de manera anual y el seguimiento operativo se realice de manera trimestral.

¿A qué hacer seguimiento?

El seguimiento estratégico, se aplica a los indicadores de resultado y producto, es decir a los productos, bienes o servicios obtenidos a partir de la implementación de los PLSV. Para esto, se analiza la

matriz anualizada de plan de acción, el cumplimiento de los indicadores, pero también se realiza un análisis cualitativo de cada uno de los productos obtenidos a la fecha (análisis producto – resultado). Por su parte el seguimiento operativo, lo adelantamos al cumplimiento de metas, es decir a los indicadores de gestión, por tanto, este seguimiento se realiza solo a partir de la matriz anualizada de plan de acción (análisis insumo - producto).

¿Cómo lo hacemos?

- Recopilar y realizar un análisis preliminar sobre el cumplimiento de las metas y productos obtenidos a partir de la implementación de los PLSV. Se refiere a la revisión de los avances o rezagos que se evidencian al momento de la realización del seguimiento.
- Capturar y cargar la información en el formato tablero de control (Anexo 13. Tablero de control).
- A partir de los tableros de control, elaborar informes de seguimiento y reportar la información.
- Analizar y procesar la información para la toma de decisiones o la propuesta e implementación de ajustes, si son necesarios. Es decir, “...realizar los análisis correspondientes a rendimientos, identificar cuellos de botella, necesidades de mejora y cambios que conduzcan a hacer más eficiente la gestión...” (Departamento Nacional de Planeación).

Tenga en cuenta que...

- El seguimiento, es una acción que requiere la combinación de métodos cuantitativos y cualitativos.
- Se sugiere que el reporte del seguimiento estratégico (anual), se reporte tanto al comité

local de seguridad vial, como al grupo de movilización ciudadana “Por la seguridad vial”, mientras que el seguimiento operativo (trimestral), solo sea reportado al comité local de seguridad vial.

- El tablero de control, es una herramienta que, de manera gráfica y cuantitativa, presenta información sobre los avances de las metas, a manera de semáforo, con el propósito de generar alertas tempranas.
- Por su parte, los informes de seguimiento, describen los avances y retos, combinando información cuantitativa y cualitativa que evidencie de manera estratégica los puntos principales observados a partir de la implementación de los PLSV.

5.5.2. Paso 2. Propuesta e implementación de ajustes.

La información proveniente del paso anterior, es un insumo clave para tomar decisiones de manera oportuna e informada, ya que evidencia los avances o rezagos obtenidos a partir de la implementación de los PLSV. De acuerdo con lo anterior, este paso solo será necesario, en aquellas situaciones donde el seguimiento indique que es necesario realizar ajustes en las metas o acciones definidas. Esta actividad debe realizarse trimestralmente entre el equipo responsable del plan y el comité local de seguridad vial.



¿Para qué?

- Adelantar procesos de mejora durante la implementación, que permitan obtener los resultados esperados.

¿Quién lo hace?

- El equipo responsable del PLSV, comité departamental o local de seguridad vial.

¿Cuál es el producto?

- Evidencia de acciones de mejora.
- Ajustes al plan estratégico o a la matriz de plan de acción anualizada.
- Actas de reuniones.

¿Cómo hacerlo?

- Una vez entregados los resultados del seguimiento al comité local de seguridad vial, se recogen las observaciones y se organizan en un documento, que será presentado de nuevo en el marco del comité para su discusión.
- En una sesión del comité, se analizará la información presentada y se tomarán las decisiones a las que haya lugar, estas decisiones pueden estar orientadas a: i) reajustar acciones que se encuentran rezagadas; ii) implementar medidas para agilizar la ejecución del plan; iii) revisar metas que probablemente no fueron planteadas de la mejor manera; iv) determinar acciones de coordinación interinstitucional para disminuir cuellos de botella, entre otras.
- De esta sesión del comité quedará un acta en la que se consignan las decisiones tomadas.
- Si hay que adelantar algún tipo de ajuste, se realiza sobre las indicaciones mencionadas por el comité y se inicia su implementación.

Recuerde...

- Este es un proceso cíclico y permanente. Recomendamos realizarlo de manera trimestral.
- Igualmente, además de las herramientas como el tablero de control, se recomienda usar encuestas u otro tipo de formatos que permitan recoger la percepción de los beneficiarios.

5.5.3. Paso 3. Presentación de informes al comité local de seguridad vial, al grupo de movilización y a la comunidad sobre la implementación del plan.

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

¿Para qué?

- Documentar y socializar los avances en la implementación del plan.

¿Quién lo hace?

- El equipo responsable del PLSV.

¿Cuál es el producto?

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

Estos documentos deberán presentar de manera general la siguiente información:

- Análisis de avances, logros y dificultades evidenciadas en relación con el cumplimiento de los diferentes compromisos adquiridos en el PLSV.
- Desempeño de los actores e instituciones en la implementación del plan.

- Resultados al corte o fecha más reciente en relación con el comportamiento de los indicadores asociados a las metas priorizadas (Porcentaje de avance).
- Ejecución presupuestal.
- Resumen del proceso.

La estructura del documento debe corresponder a las líneas estratégicas presentadas en los PLSV, presentando los avances en relación con las metas, así como las principales dificultades que se han encontrado en el camino. Este tipo de informes, deben ser de fácil consulta por parte de la ciudadanía.

¿Cómo hacerlo?

- Adelantar labores de documentación de la información cualitativa disponible para cada línea estratégica, incluyendo el análisis de los principales avances y rezagos observados en los indicadores y en la información de avance presupuestal. La información cuantitativa, se recoge del tablero de control y de las herramientas como el plan estratégico o el plan de acción anualizado.
- A partir de esta información, elaborar el informe, o conjunto de informes. Puede ser más de un informe, dado que se pueden establecer diferentes tipos en función de su alcance.

5.5.4. Paso 4. Proceso de evaluación de impacto de la implementación del plan, una vez finalizada su vigencia

“El proceso de evaluación se entiende como una investigación objetiva, aplicada en alguno de los diferentes eslabones de la cadena de valor, y cuya finalidad es mejorar el diseño, la implementación y los efectos de un plan, política, programa o proyecto, a través de la toma de decisiones. En este sentido, la evaluación proporciona un juicio basado en evidencias sobre una intervención” (Departamento Nacional de Planeación).

¿Por qué es importante el proceso de evaluación?

Porque se requiere conocer los productos obtenidos a partir de la implementación de los PLSV. Este paso implica preguntarse ¿cuál es el impacto de las intervenciones?, pero además del impacto, la evaluación permite conocer la calidad de la gestión de los actores en la intervención pública y de esta manera avanzar en un aprendizaje institucional, que permite corregir y ajustar la actuación pública. De igual manera la evaluación debe permitir tener un análisis de costo-eficiencia frente a las acciones realizadas, que permita conocer la relación entre la intervención y los presupuestos comprometidos y ejecutados, con miras a optimizar el uso de los recursos en torno a los resultados.

¿Cuándo hacer la evaluación?

Teniendo en cuenta que la evaluación es una tarea permanente, existen tres momentos en los cuales se recomienda adelantarla: Ex ante, durante la implementación y ex post.

¿Cómo realizar la evaluación ex – ante?

Las fases de alistamiento, diagnóstico y formulación incluyen actividades de evaluación ex ante, tales como la priorización de necesidades, la identificación de la viabilidad de las acciones a desarrollar, la inclusión de actores externos que de alguna manera validan esta información, la realización de costeo de estas acciones, la identificación de líneas de base, entre otras. Todas estas acciones permiten responder a la pregunta ¿es viable lo que vamos a realizar? y son de suma importancia, pues permiten hacer un análisis de prospectiva con el que se estiman los costos, el impacto, el alcance de los objetivos y la factibilidad de los PLSV.

¿Cómo realizar la evaluación durante la implementación o evaluación de proceso?

Este tipo de evaluación está entrelazada de manera estrecha, con las acciones de seguimiento, ya que se realiza durante la ejecución de los PLSV. Responde a la pregunta ¿lo estamos haciendo bien?, con lo que se busca revisar las acciones en concreto. Es decir, se

diferencia del seguimiento, en tanto se concentra en una o varias acciones en particular y evalúa la eficacia de su operatividad, para realizar los ajustes en la marcha. Para realizar esta evaluación, el tablero de control se constituye en una herramienta fundamental. Sin embargo, además de la información proporcionada por el tablero de control, se puede utilizar la aplicación de encuestas entre los beneficiarios de las distintas acciones contenidas en los PLSV, retroalimentaciones con el grupo de movilización ciudadana y con otros actores sociales y privados involucrados en el proceso, entre otras acciones que nos permitan conocer cómo va la implementación del plan.

¿Cómo realizar la evaluación ex – post?

La evaluación ex post se realiza una vez finalizada la implementación de los PLSV, con el propósito de identificar si se cumplieron los objetivos y si su impacto cambió la situación definida como problemática inicialmente. De esta manera, se evalúan los aciertos y desaciertos de la intervención pública, su eficacia, su eficiencia y se miden sus impactos. A partir de esta evaluación, es posible realizar recomendaciones de política para futuras intervenciones. Las acciones recomendadas son:

- Analizar los objetivos planteados en los PLSV.
- Determinar las características y los efectos obtenidos a partir de la implementación del plan.
- Identificar las preguntas de evaluación.
- Seleccionar los indicadores de impacto.
- Estimar el impacto del programa.
- Analizar la eficacia y eficiencia del programa.

El producto de estas acciones debe llevar a la elaboración de un informe final que deberá ser presentado tanto a los comités locales de seguridad vial, al grupo de movilización ciudadana, a las veedurías ciudadanas, organismos de control y todos aquellos actores interesados en el proceso.

6

¿Por qué es importante la gobernanza en los planes locales de seguridad vial?

En lo hasta aquí desarrollado en la presente guía, hemos visto que se requiere de un modelo que se afiance a nivel de gestión y en el que concurren de manera organizada diferentes actores, la seguridad vial es un asunto que involucra, afecta y en el que todas las personas nos vemos inmersos de manera directa o indirecta, consciente o inconscientemente. En este sentido, la promoción de la gobernanza busca generar escenarios y mecanismos que propicien el encuentro de los actores para promover un cambio cultural, ciudadano e institucional, fundamentado en el sentido de la corresponsabilidad y orientado a preservar la seguridad vial.

Todos los actores de los sectores institucional, social, privado y medios de comunicación, son necesarios. No es posible que el cambio sea de uno de ellos exclusivamente. En ese sentido, la adhesión de los actores al proceso de formulación, implementación y seguimiento de los planes locales de seguridad vial es de la mayor importancia y requiere pasar de lo emocional e individual a la acción colectiva y consciente sobre los ejes problemáticos de la seguridad vial.

Se trata entonces de movilizar a los actores entorno a la seguridad vial y de posicionar el tema en la agenda pública, para lo que se requiere que los procesos y acciones que se inicien sean demostrativas y auto sostenibles, pero además que tengan un impacto estratégico y pertinente, de acuerdo con los factores identificados en cada territorio.

Para ello se requiere de un análisis juicioso de los actores que permita identificar su interés en el tema, así como su capacidad de incidencia en el mismo, con lo que sea posible movilizar dichos intereses y actuaciones de manera coordinada y concertada alrededor de un objetivo común: reducir los índices de siniestralidad vial en los territorios y por ende en el país.

Cada una de las instancias mencionadas arriba, se convierten en espacios de formalización simbólica de los compromisos establecidos entre los diversos actores (públicos, privados y sociales), que reconoce las dinámicas particulares de cada territorio, desde un enfoque diferencial y participativo.

La gobernanza busca no solo generar la consciencia sobre la necesidad de un cambio cultural que transforme la manera en cómo los ciudadanos comprenden y apropian la seguridad vial, de manera individual y colectiva; sino también, busca comprometer a la ciudadanía con cada una de las acciones del Sistema Seguro que permitan reducir los riesgos. Estas acciones deben darse de manera sistemática y ordenada para generar los efectos necesarios.

Se trata de garantizar la formación ciudadana, propiciar una mejor gestión y mejores decisiones de los actores en torno a la seguridad vial, con lo que sea posible adelantar las acciones necesarias para avanzar en la profundización de los temas y de las actuaciones, y adelantar un proceso permanente de recontextualización. La gobernanza de la seguridad vial no solo se limita a la acción estatal y coordinada de las instituciones frente a las dinámicas públicas, sino que se expande en términos de participación en la toma de decisiones, su configuración y gestión al ámbito participativo; la gobernanza así mismo debe derivar en el plano de hacer posible lo planificado, en términos de su operatividad, su gestión en la agenda pública, a partir de la disponibilidad de la información y la posibilidad de sumar recursos humanos, técnicos y financieros que le den sostenibilidad y dinámica a la política pública, para el caso que aquí convoca a nivel local.

La participación, la comunicación y la pedagogía social son ejes articuladores de la gobernanza y del trabajo en red, pues facilitan la integración entre los actores y con las redes sectoriales y locales que se organicen alrededor de la seguridad vial.

La construcción del plan es colectiva y debe promover la organización en torno a la seguridad vial. Esa gobernanza permite trascender gobiernos y que el plan se ejecute; es aquí donde la movilización de los planes locales es efectiva en la medida que esta sume y sea apropiada por los diferentes actores, quienes se ven reflejados en ella o copartícipes y corresponsables de sus decisiones y ejecuciones. Sin un modelo de gobernanza robusto y gradual las políticas públicas se ven condenadas a la inejecución y pasan a ser un simple deseo fundamentado teóricamente, pero sin referentes en la práctica y la acción.

Una de las conclusiones del Taller Regional de Seguridad Vial para América Latina, "El fortalecimiento de la gobernanza de la seguridad vial y mejores prácticas para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible", realizado en la ciudad de Buenos Aires, entre el 13 y el 14 de marzo de 2017, resalta lo siguiente: "Esta gobernanza es particular al contexto nacional donde se inserta y por lo tanto debe ser flexible para adaptarse a los nuevos requerimientos, actores y desafíos que enfrentan el transporte y la movilidad, promoviendo la participación de todos los actores y el suministro de información para el seguimiento de las acciones" (Taller Regional de Seguridad Vial para América Latina., 2017).



7 Recomendaciones generales

- Es importante recorrer todas las fases aquí propuestas, pues las mismas cumplen con lo planteado en el ciclo de política pública. Cada una de estas fases, cumple un propósito específico que permitirá modificar las situaciones identificadas como problemáticas en materia de seguridad vial. Por supuesto, ello debe reconocer las particularidades locales y las dinámicas propias de cada territorio y responder de manera asertiva a las necesidades identificadas.
- Incluir la participación ciudadana en todas las fases mencionadas en este documento, permite darle legitimidad al proceso y reconocer a todos los actores como corresponsables de la seguridad vial. Entre más actores participen del proceso, es mucho más fácil implementar los planes y promover una cultura ciudadana orientada a promover y movilizar la seguridad vial.
- La participación de la institucionalidad local en el proceso resulta de vital importancia para lograr una actuación coordinada y estratégica, con la que será posible obtener mayores impactos. De allí, que los ejercicios de coordinación interinstitucional son fundamentales durante cada una de las fases aquí propuestas.
- Realizar una adecuada difusión de los resultados obtenidos, tanto en medios nacionales y locales, genera un ambiente favorable para continuar con acciones que avancen en la seguridad vial. Además, permite dar a conocer buenas prácticas que pueden ser utilizadas en otros territorios.
- Se recomienda plantear acciones concretas que puedan reconocerse como éxitos tempranos, pero también se sugiere el diseño de acciones innovadoras que llamen la atención de los ciudadanos y que le apuesten a la modificación de los comportamientos de los individuos en torno a la seguridad vial.
- Como un paso previo a la formulación de las acciones, es necesario revisar lo planteado en el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente, pues de allí se desprenden acciones relacionadas con el nivel territorial, que como se ha dicho deben estar armonizadas con los planes locales de seguridad vial. De allí la importancia en su lectura y análisis.
- Los formatos que se anexan al presente documento son insumos que se ofrecen para facilitar el proceso. Sin embargo, las entidades territoriales pueden ajustarlos de acuerdo con sus necesidades.
- El plan debe ser concreto y legible a los ciudadanos, debe ser claro en lo que busca y cómo lo busca, si bien en muchos casos el uso de tecnicismos se hace necesario, también es cierto que el abuso de éstos aleja el interés y descarta los aportes de la ciudadanía.
- Es fundamental hacer lecturas multisectoriales al fenómeno de la seguridad vial y de manera progresiva y oportuna entrelazarlas con temáticas que son transversales a la gestión. Se recomienda utilizar los insumos de información disponibles en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en el siguiente link: <https://ansv.gov.co/es/observatorio>.

- El plan por sí solo no garantiza el mejoramiento de las cifras de siniestralidad vial, requiere de acciones concretas, realizables y en muchos casos creativas, el plan solo brinda una hoja de ruta y demarca los límites y el espacio de acción y decisión acerca de un tema específico: La seguridad vial.
- El plan local de seguridad vial se debe articular con los instrumentos de planificación de las entidades territoriales o de las instancias regionales que puedan existir en un territorio, si ello no se realiza, la pertinencia del mismo se ve afectada, de allí que se recomiende que el primer y principal conocedor sean las personas que hacen parte de los gobiernos locales, sin importar su rol, trabajo o posición dentro de la misma. De igual manera, este ejercicio se debe realizar de manera periódica ya que estamos frente a una política que trasciende gobiernos y cuyo periodo de planificación es mayor a los tradicionales.
- El plan local de seguridad vial es el máximo instrumento rector de la política pública en el territorio, si bien se traza unos objetivos de largo aliento estos deben ser monitoreados por todos los responsables durante su implementación, con el ánimo de adecuar las acciones a las nuevas realidades territoriales, debido a que la problemática de inseguridad vial es un fenómeno en continua transformación.



Anexos

- Anexo 1.** Formato plan de trabajo Comités locales de seguridad vial.
- Anexo 2.** Perfiles equipo responsable de formular el PLSV.
- Anexo 3.** Formato base de datos y matriz análisis de actores.
- Anexo 4.** Formato acta de conformación del grupo de movilización ciudadana.
- Anexo 5.** Formato plan de trabajo y cronograma para la elaboración del plan de seguridad vial.
- Anexo 6.** Matriz de identificación y priorización de necesidades territoriales.
- Anexo 7.** Ruta especializada para el área actuarial de atención a víctimas.
- Anexo 8.** Formato matriz de Resultados del ejercicio de participación ciudadana.
- Anexo 9.** Formato plan estratégico del PLSV.
- Anexo 10.** Formato hoja de vida del indicador.
- Anexo 11.** Recomendaciones para tener en cuenta en la elaboración del acto administrativo.
- Anexo 12.** Formato matriz anualizada de plan de acción.
- Anexo 13.** Tablero de control.
- Anexo 14.** Ruta especializada de gobernanza.

Anexo 1

Plan de Trabajo Detallado - Comité de Seguridad Vial

Plan de Trabajo Detallado - Comité de Seguridad Vial												
Nombre de la entidad territorial												
Entidades y actores que conforman el comité de seguridad vial												
Fecha de diligenciamiento												
Descripción	Nombre de la actividad macro que se desarrollará para la elaboración de los PDSV/PLSV	Descripción de la actividad que indica el paso a paso a seguir para cumplir con la actividad gruesa y con el producto en general.	Cargo y nombre de la persona responsable de la actividad	Nombre de la metodología que se utilizará para el desarrollo de la actividad	Lista de requerimientos e insumos necesarios para el cumplimiento de la actividad	Lista de los actores que es necesario que se involucren en el desarrollo de la actividad	De acuerdo con los tiempos establecidos para el seguimiento, indique el porcentaje de avance en el cumplimiento de la actividad	Detalle los productos que se obtendrán a partir de la ejecución de la actividad	Describa los medios de verificación que le permitirán evidenciar que el producto es una realidad	Fecha de inicio de la actividad	Fecha de finalización de la actividad	Número de días requeridos para llevar a cabo la actividad
	Actividad agregada	Detalle de la Actividad	Responsable de la actividad	Metodologías para cada actividad	Requerimientos e insumos	Actores claves para la actividad	Avance de la actividad	Productos	Medio de verificación de los productos	Tiempos		
									Desde	Hasta	Días requeridos por actividad	
									DD/MM/AA	DD/MM/AA		
1												
2												
3												
4												
5												
6												

Anexo 2

Cargo	Cantidad mínima	Dedicación mínima	Formación	Experiencia profesional general (años)	Experiencia profesional mínima específica (años)
Líder del equipo	1	100%	Pregrado: Título profesional en Ingeniería Civil, o en Ingeniería de Vías y Transporte, o en Arquitectura, o en Ingeniería Industrial. Postgrado: En la modalidad de Maestría o Doctorado en las áreas de transporte, o de tránsito, o de movilidad, o de seguridad vial, o de ingeniería civil con énfasis en las anteriores áreas	7 años	7 años como coordinador, o como gerente, en las áreas de infraestructura vial o de transporte, de seguridad vial, de transporte, o de movilidad, en el sector público o privado.
Profesional en seguridad vial	2	100%	Pregrado: Título profesional en Ingeniería Civil, o en Ingeniería de Vías y Transporte, o en Arquitectura. Postgrado: Especialización o maestría en las áreas de transporte, o de tránsito, o de movilidad, o de seguridad vial, o de ingeniería civil con énfasis en las anteriores áreas.	7 años	5 años en formulación, o gestión, o evaluación, o implementación de planes, programas, proyectos o acciones en las áreas de infraestructura vial o de transporte, de seguridad vial, de transporte, o de movilidad.
Profesional en comportamiento humano	1	100%	Pregrado: Título profesional en Ciencias sociales o en ciencias humanas, o en psicología, o en estudios sociales, o en educación o licenciatura en educación. Postgrado: Especialización o maestría en política social, o gerencia social, o evaluación social de proyectos, o psicología social aplicada, o gestión social, o gestión asociada, o intervención comunitaria, o estudios sociales, o trabajo social, sociales, o trabajo social.	5 años	4 años en trabajo en campo con comunidades en la formulación, o en la gestión, o en la evaluación de planes o proyectos en las áreas de infraestructura vial o de transporte, de seguridad vial, de transporte, o de movilidad, en el sector público o privado.
Profesional jurídico	1	75%	Pregrado: Título profesional de abogado Postgrado: Especialización o maestría en derecho público, o en derecho administrativo, o en derecho del transporte, o en derecho urbano.	3 años	1 año en proyectos de infraestructura vial o de movilidad o de transporte de pasajeros o de planeación o planeación urbana, o de urbanismo, o de diseño urbano, o de ordenamiento territorial, en el sector público o privado.
Profesional de apoyo financiero	1	100%	Pregrado: Título profesional en economía	3 años	1 año en proyectos de infraestructura vial o de movilidad o de transporte de pasajeros o de planeación o planeación urbana, o de urbanismo, o de diseño urbano, o de ordenamiento territorial, en el sector público o privado.
Profesional de apoyo en planeación territorial	1	75%	Pregrado: Título profesional en arquitectura, geografía o gestión urbana.	3 años	1 año en proyectos de planificación urbana, o de urbanismo, o de diseño urbano, o de ordenamiento territorial, en el sector público o privado.
Profesional de apoyo en ingeniería	2	100%	Pregrado: Título profesional en ingeniería civil, o en ingeniería de vías y transporte, o en arquitectura.	3 años	1 año en proyectos de transporte de pasajeros, o de tránsito, o de movilidad, o de infraestructura vial o de transporte, o de seguridad vial, en el sector público o privado.
Profesional de apoyo social	2	100%	Pregrado: Título profesional en Ciencias sociales o en ciencias humanas, o en psicología, o en estudios sociales, o en educación o licenciatura en educación.	3 años	1 año en gestión social o interlocución con comunidades en proyectos públicos o privados de infraestructura vial o de transporte, o de transporte, o de seguridad vial.

Anexo 2

Experiencia profesional general: Es la adquirida a partir de la terminación y aprobación del pensum académico de la respectiva formación profesional, en el ejercicio de las actividades propias de la profesión o disciplina académica exigida.

En el caso de las disciplinas académicas o profesiones relacionadas con el Sistema de Seguridad Social en Salud, la experiencia profesional se computará a partir de la inscripción o registro profesional.

Para el caso particular de los Ingenieros, la experiencia profesional sólo se computará a partir de la expedición de la Matrícula Profesional o del certificado de inscripción profesional (Artículo 12 Ley 842 de 2003).

En el evento que la experiencia del personal se compute a partir de la expedición de la tarjeta o matrícula profesional y la misma no indique la fecha de su expedición, deberán aportar el documento expedido por el ente correspondiente en donde se indique la fecha de expedición de esta.

Experiencia profesional específica: Es la adquirida en el ejercicio de empleos o actividades que tengan funciones o actividades u obligaciones relacionadas con la planificación en seguridad vial.

Recuerde:

Esta es una sugerencia de conformación de equipo mínimo, podrán incluirse o excluirse perfiles, dependiendo de las necesidades territoriales y la capacidad administrativa de la entidad territorial. Sin embargo, la formulación, implementación, seguimiento y evaluación del plan, requiere de un equipo robusto que sea capaz de llevar a cabo las actividades propuestas en la Guía Metodológica para la elaboración de los planes de seguridad vial.

Anexo 4

ACTA No. 000

CONSTITUCION DEL GRUPO DE MOVILIZACIÓN CIUDADANA “POR LA SEGURIDAD VIAL”

Siendo las _____ del día ___ del mes de xxx del año xxx, en el Municipio o Departamento de _____ se reunieron los siguientes ciudadanos que manifestaron previamente su interés, con el objetivo de constituir el Grupo de Movilización Ciudadana “Por la seguridad vial”, mediante el cual se apoye la formulación del diagnóstico participativo, la priorización de las líneas estratégicas del plan departamental o local de seguridad vial, acompañar su gestión en términos de movilización social para el trámite y adopción del plan, y cuando este se adopte; apoyar su implementación y realizar el seguimiento al mismo desde la perspectiva de participación ciudadana.

Para ello se comprometen a tener como enlace en la entidad territorial a la (nombre del área encargada de ser enlace para el tema), de igual manera se comprometen a estructurar un reglamento propio y un plan de trabajo que observe y respete las competencias y funciones de la entidad territorial, el mismo será socializado en oportunidad, previo a su ejecución, con los encargados de la entidad territorial, el Comité local de seguridad vial y con la ciudadanía. Este grupo se entiende como una iniciativa ciudadana, autónoma y surgida del interés común de la sociedad por su bienestar, no persigue fines con ánimo de lucro, ni beneficios o privilegios personales o grupales exclusivos. De igual manera su actuar está orientado por los fines de la ley estatutaria de participación ciudadana - 1757 de 2015.

No.	Nombre	Cedula	Correo	Telefono	Organización Social, Sector, Institución
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					

Los interesados y participes, han acordado desarrollar el siguiente orden del Día:

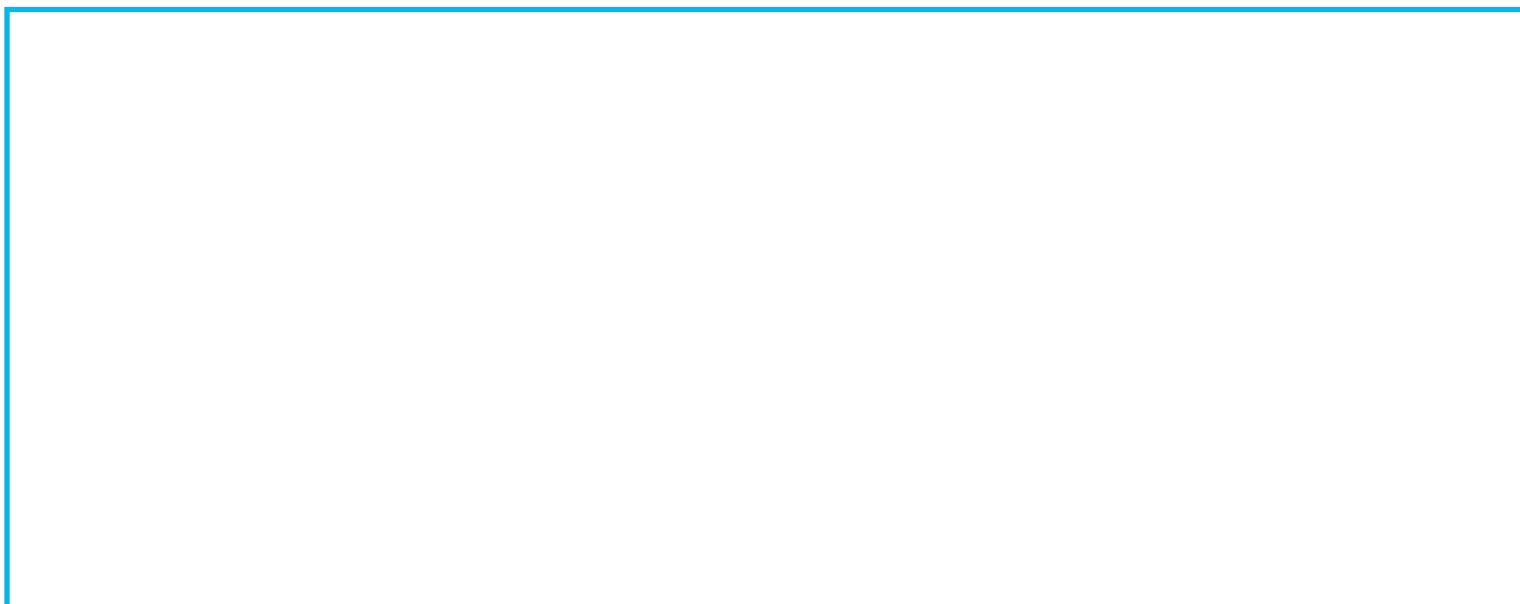
- Designación de un Representante y secretario del grupo de movilización ciudadana “Por la seguridad vial”.
- Lectura de la Guía metodológica para la formulación de los planes locales de seguridad vial.
- Lectura y aprobación del acta de constitución del grupo de movilización ciudadana “Por la seguridad vial”.
- Definición próxima reunión del grupo de movilización ciudadana “Por la seguridad vial”.

Los interesados y participes, han acordado desarrollar el siguiente orden del Día:

- Se designaron, mediante votación de la mayoría, como Representante del grupo de movilización ciudadana “Por la seguridad vial” a _____ y como secretario a _____ identificados como aparece al pie de sus firmas.
- Se procede a realizar la lectura de la “Guía metodológica para la formulación de los planes de seguridad vial” y se dan claridades de la función del grupo de movilización ciudadana, sus alcances y se plantea como objetivo fundamental:

Apoyar la formulación, implementación, seguimiento y evaluación de los PDSV/PLSV.

- Se procede a dar lectura de manera integral a la presente acta y se aclaran las dudas presentadas por los asistentes.



Los interesados y participes, han acordado desarrollar el siguiente orden del Día:

- Se determina que el día de la próxima reunión se llevará a cabo el día _____ del mes de _____ de 20xx en las instalaciones de _____.

Compromisos	Responsables	Fechas

Nombre completo	Celular o fijo	Correo electrónico	Firma

Anexo 5

Plan de Trabajo y Cronograma para La Elaboración del Plan De Seguridad Vial																																			
Descripción	Nombre de la actividad macro que se desarrollará para la elaboración de los PDSV/PLSV	Descripción de la actividad que indica el paso a seguir para cumplir con la actividad gruesa y con el producto en general.	Cargo y nombre de la persona responsable de la actividad	Describe el producto que será obtenido a partir de la ejecución de la actividad	Describe los medios de verificación que le permitirán evidenciar que el producto es una realidad	Sombree las casillas durante las cuales será realizada la actividad y finalizada la misma																													
No	Actividades	Descripción de la Actividad	Responsables	Producto	Medio de verificación	Ene		Feb		Mar		Abr		May		Jun		JulA		go		Sep		Oct		Nov		Dic							
						1	23	4	1	23	4	1	23	4	1	23	4	1	23	4	1	23	4	1	23	4	1	23	4	1	23	4	1	23	4
1. Fase de Alistamiento																																			
Paso 1.																																			
1.1.1																																			
1.1.2																																			
Paso 2.																																			
1.2.1																																			
1.2.2																																			
Paso 3.																																			
1.3.1																																			
1.3.2																																			
Paso 4.																																			
1.4.1																																			
1.4.2																																			
Paso 5.																																			
1.5.1																																			
1.5.2																																			
Paso 6.																																			
1.6.1																																			
1.6.2																																			
2. Fase de Análisis Situacional - Diagnóstico																																			
Paso 1.																																			
2.1.1																																			
2.1.2																																			
Paso 2.																																			
2.2.1																																			
2.2.2																																			
3. Fase de Formulación																																			
Paso 1.																																			
3.1.1																																			
3.1.2																																			
Paso 2.																																			
3.2.1																																			
3.2.2																																			
4. Fase de Implementación																																			
Paso 1.																																			
4.1.1																																			
4.1.2																																			
Paso 2.																																			
4.2.1																																			
4.2.2																																			
5. Fase de Seguimiento y Evaluación																																			
Paso 1.																																			
5.1.1																																			
5.1.2																																			
Paso 2.																																			
5.2.1																																			
5.2.2																																			

Anexo 6

Matriz de Identificación y Priorización de Necesidades

Descripción	Descripción de las necesidades o situaciones problemáticas, identificadas a partir de la lectura de las fuentes secundarias	Es probable que dichas necesidades o situaciones problemáticas, no se identifiquen en todo el territorio que hace parte del departamento o municipio, sino en algunos sectores en particular como municipios, barrios, zonas rurales, entre otros	Si en la lectura de las fuentes secundarias revisadas, encuentra cifras actualizadas que sustenten la necesidad, reporte estas cifras en esta columna	Ponga el nombre de los documentos en donde identificó la necesidad descrita	Revise si esta necesidad o situación problema, se encuentra mencionada en el Plan Nacional de seguridad vial		Clasifique la necesidad según su nivel de importancia en la afectación de la seguridad vial del territorio y teniendo en cuenta su lectura de fuentes secundarias y cifras. En la casilla, solo ponga un número de acuerdo con la clasificación presentada.	Justifique brevemente la calificación determinada en cada necesidad o situación problemática
					Articulación con el Plan Nacional			
Componente	Necesidades identificadas	Territorio específico	Cifras que soportan la necesidad	Fuente	Si	No	Nivel de Clasificación (1= Muy importante; 2= Moderadamente importante; 3= Poco importante)	Observaciones
1. Velocidades								
2. Vehículos								
3. Infraestructura								
4. Comportamiento								
5. Cumplimiento de normas								
6. Atención a Víctimas								
7. Gobernanza								
8. Gestión del conocimiento								

Anexo 7

Ruta Especializada para la Formulación de Planes Locales de Seguridad Vial área Actuarial de Atención a Víctimas

La movilidad es de todos **Mitransporte**

Ruta de atención integral víctimas de siniestros viales



Agencia Nacional de Seguridad Vial

Objetivos estratégicos de la ANSV en la atención integral a víctimas de siniestros viales

 Consolidar un modelo integral de atención y rehabilitación dirigido a las víctimas de siniestros viales

- 1 Fortalecer las acciones post siniestro vial para disminuir la mortalidad y discapacidad evitable.
- 2 Mejorar la atención de las víctimas de siniestros viales que incorpore la perspectiva psicológica, social y jurídica.
- 3 Contribuir con la reducción de los costos sociales y económicos que representa para el país la mortalidad y discapacidad causada por siniestros viales.
- 4 Promover las alianzas y sinergias para lograr la respuesta integral.
- 5 Fortalecer la capacidad para recopilar datos y generar indicadores sobre la respuesta y seguimiento a la atención de víctimas de siniestros viales.

Iniciativas

- 1 **Ruta de Atención Integral a Víctimas**
 - Propósito**
Promover atención integral, oportuna y de calidad a las víctimas de siniestros viales.
 - Objetivo**
Establecer procesos y actuaciones que garanticen una atención integral a las víctimas de siniestros viales.
 - Alcance**
Deberán ser estructuradas y adoptadas a nivel territorial e identificar y orientar los componentes: **prehospitalario, hospitalario y acompañamiento social, psicológico y jurídico.**
 - Principios**
Accesibilidad, calidad, integralidad, no revictimización, intersectorialidad.
 - Enfoques**
De derechos, diferencial, territorial, sistémico, participación.
- 2 **Fortalecimiento de Atención prehospitalaria y hospitalaria**
- 3 **Gestión de información y conocimiento**

1. Atención integral a víctimas en el marco de la seguridad vial:

A nivel mundial los accidentes de tránsito constituyen un importante reto que demanda la adopción de estrategias innovadoras y efectivas para su respuesta. En efecto, según datos estadísticos de la Organización Mundial de la Salud cada año mueren aproximadamente 1.3 millones de personas por este evento, el 93% del total de las víctimas corresponde a países de bajos y medianos ingresos, aun cuando estos registran solo el 53% de los vehículos matriculados. Para personas entre 15 y 29 años la mortalidad por accidentes de tránsito ocupa el primer lugar y los mayores afectados son los peatones, ciclistas, conductores, pasajeros de vehículos motorizados de dos o tres ruedas, a quienes se les reconoce como los usuarios más vulnerables de la vía pública. (1)

La siniestralidad vial trae consigo importantes adversidades para las personas afectadas y la sociedad en general. Dentro de las consecuencias más sentidas está el sufrimiento físico y/o emocional provocado en las víctimas y sus familiares, la demanda y financiación de los servicios para la respuesta y atención con un considerable impacto en los presupuestos de los gobiernos y el gran número de familias que se ven sumidas en la pobreza cuando pierden el sostén principal del hogar.

En Colombia, la siniestralidad en las vías constituye la segunda causa de muerte violenta en el país, la octava causa de muerte general, la segunda en colombianos entre 15 y 44 años y la primera causa en jóvenes entre 5 y 14 años; en el años 2021 hubo un total de 7067 personas fallecidas. Además, deja cada año un alto número de víctimas lesionadas, algunas de ellas con discapacidad permanente, y según FASECOLDA el costo de esta situación para el sistema de seguridad social asciende a los 3,6 billones de pesos anuales. Además, en el año 2019, hubo un total de 743.977 personas lesionadas. de las cuales 40.563 tuvieron lesiones graves y requirieron hospitalización.

Bajo este marco, para Colombia la seguridad vial constituye un imperativo ético y político que se expresa en diferentes instrumentos de planeación y desarrollo. En efecto, los últimos dos planes nacionales de desarrollo han incorporado como ejes de acción las medidas que permiten avanzar hacia sistemas de transporte más seguros, accesibles y sostenibles y el fortalecimiento de los esquemas de respuesta ante los accidentes de tránsito, de tal forma que se logre reducir el riesgo de lesiones y muertes.

La Atención y Rehabilitación a Víctimas tiene como objetivo aportar al restablecimiento integral de las condiciones físicas, psicológica y psicosociales de las víctimas de siniestros viales¹¹, así como de sus familiares. A su vez, este se desarrolla a través de cuatro grandes componentes: 1) atención prehospitolaria y 2) atención hospitalaria, 3) acompañamiento a víctimas y rehabilitación e inclusión a personas con discapacidad y 4) vigilancia en salud pública de los accidentes de tránsito, los cuales desarrollados de manera efectiva permitirán la dignificación y recuperación de las personas que han sufrido a causa de este fenómeno. (2)

La atención después del siniestro vial se integra a la gestión de la seguridad vial como una estrategia destinada a reducir la gravedad de las consecuencias que produce este tipo de sucesos en la salud física, psicológica y social de las personas víctimas.

11. La Ley 769 de 2002, define “accidentes de tránsito”. Adicionalmente, el presente documento utiliza la expresión “siniestro vial” ya que esta refleja la concepción incorporada en el enfoque Sistema Seguro y Visión Cero, reforzando la idea de que los eventos en las vías son prevenibles.

2. Competencias territoriales de la atención integral a víctimas:

La Ley 769 de 2002 establece que: “El Ministerio de Transporte deberá 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; en este sentido se incluye el componente de víctimas, según el PNSV.

A su vez, el artículo 7 de la precitada ley, dispuso que las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público; así como deberán implementar acciones orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

Consecuentemente, el parágrafo 1 de la Ley 769 de 2002 establece que los Planes de Seguridad Vial que desarrollen los departamentos, las áreas metropolitanas, los municipios y los distritos tendrán como base, lo definido en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

De acuerdo con el artículo 44 de la Ley 715 de 2001¹², corresponde a los municipios gestionar y supervisar el acceso a la prestación de los servicios de salud para la población de su jurisdicción. A su vez, el artículo 2.5.3.2.17 del Decreto 780 de 2016¹³, establece que corresponde a las direcciones territoriales de salud, regular los servicios de urgencias de la población de su territorio y coordinar la atención en salud de la población afectada por emergencias o desastres en su área de influencia.

En este sentido, la Resolución 1220 de 2010, estableció las condiciones para la organización, operación y funcionamiento de los Centros Reguladores de Urgencias, Emergencias y Desastres – CRUE, en los distritos y departamentos, con el objeto que exista una adecuada y oportuna regulación de pacientes urgentes, coordinación para la atención de emergencias o desastres, estandarización de procesos de referencia y contrarreferencia y la adecuada integración de los recursos relacionados con estos eventos. En este sentido, entre las funciones de los CRUE relacionados con la atención a las víctimas de siniestros viales se pueden destacar, garantizar la articulación y coordinación con los servicios de atención prehospitalaria, articulación con el Número Único de Seguridad y Emergencias NUSE123, regular el acceso a los servicios de urgencias de la población, entre otros.

Por su parte, los distritos, los municipios de categoría especial y de primera categoría y el departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina deberán implementar el Sistema de Emergencias Médicas -SEM en el territorio de su jurisdicción, de conformidad con la Resolución 926 de 2017¹⁴ del Ministerio de Salud y Protección Social. El objetivo del SEM es responder de manera oportuna y eficiente las veinticuatro (24) horas del día y siete (7) días a la semana, a las víctimas de enfermedad, accidentes de tránsito, traumatismos o paros cardiorrespiratorios, que requieran atención médica de urgencias, siendo el CRUE el coordinador no asistencial del proceso, encargado de la gestión de la respuesta a las solicitudes de atención¹⁵.

12. Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de recursos y competencias de conformidad con los artículos 151, 288, 356 y 357 (Acto Legislativo 01 de 2001) de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones para organizar la prestación de los servicios de educación y salud, entre otros.

13. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Salud y Protección Social.

14. Por la cual se reglamenta el desarrollo y operación del Sistema de Emergencias Médicas.

15. Los municipios que por resolución no deben tener SEM, se acogen al sistema de salud y se articulan con el CRUE Departamental para la administración de las emergencias.

A su vez, el parágrafo 1 de la aludida resolución estableció que las áreas metropolitanas y los municipios de categorías diferentes a las mencionadas anteriormente podrán, de manera independiente o asociados con otros municipios, implementar un -SEM en su territorio, para lo cual podrán solicitar autorización del departamento para constituir un CRUE.

Teniendo en cuenta que un siniestro vial puede generar alteración en la salud mental de la víctima y dar origen a trastornos psicológicos, en Colombia en el 2013 se aprobó la ley 1616 que garantiza el derecho a la salud mental de la población y busca promover la convivencia y la salud mental en los entornos, la prevención de los trastornos mentales, la atención integral e integrada, la rehabilitación basada en comunidad e inclusión social y la gestión, articulación y coordinación sectorial e intersectorial.

De otro lado, una de las consecuencias de la siniestralidad vial es la discapacidad adquirida, por lo tanto, según el artículo 5 de la Ley 1618 de 2013¹⁶ establece que las entidades públicas del orden nacional, departamental, municipal, distrital y local garantiza el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad; igualmente incorporarán en sus planes de desarrollo tanto nacionales como territoriales, así como en los respectivos sectoriales e institucionales, su respectiva política pública de discapacidad, con base en la Ley 1145 de 2007¹⁷, con el fin de garantizar el ejercicio efectivo de los derechos de las personas con discapacidad, y así mismo, garantizar el acceso real y efectivo de las personas con discapacidad y sus familias a los diferentes servicios sociales que se ofrecen al resto de ciudadanos.

3. Instrumentos y procesos para el ejercicio de atención integral a víctimas a nivel territorial:

En el proceso de atención a víctimas es necesario implementar la cadena asistencial como una sucesión de actuaciones favorables que, de producirse, aumentan la probabilidad de que una persona sobreviva a una situación de emergencia médica, al tiempo que se previenen y minimizan los daños físicos y psíquicos que ocasiona esta situación en las personas que resultan víctimas.

Por tanto, la respuesta tras un siniestro vial exige la puesta en marcha de un conjunto de actuaciones coordinadas, articuladas e inmediatas que, sumadas a intervenciones de mediano y largo plazo desde la perspectiva de la salud física, psicológica, social y jurídica, conforman la respuesta integral a las víctimas de siniestros viales.

En la intervención de estos primeros momentos del siniestro vial es fundamental el rol de la comunidad y su actuación, de allí la necesidad de fomentar programas de capacitación en primer respondiente¹⁸, donde las personas adquieran conocimientos básicos sobre la seguridad de la escena y mitigación de riesgos, activación de los sistemas y servicios de emergencias, y primeros auxilios básicos.

Adicionalmente, la actuación post-siniestro involucra la activación de los servicios de emergencias, a través del Número Único de Seguridad y Emergencias -NUSE, así como coordinación de los servicios de salud para la atención de las víctimas en cabeza de los Centros Reguladores de Urgencias, Emergencias y Desastres – CRUE.

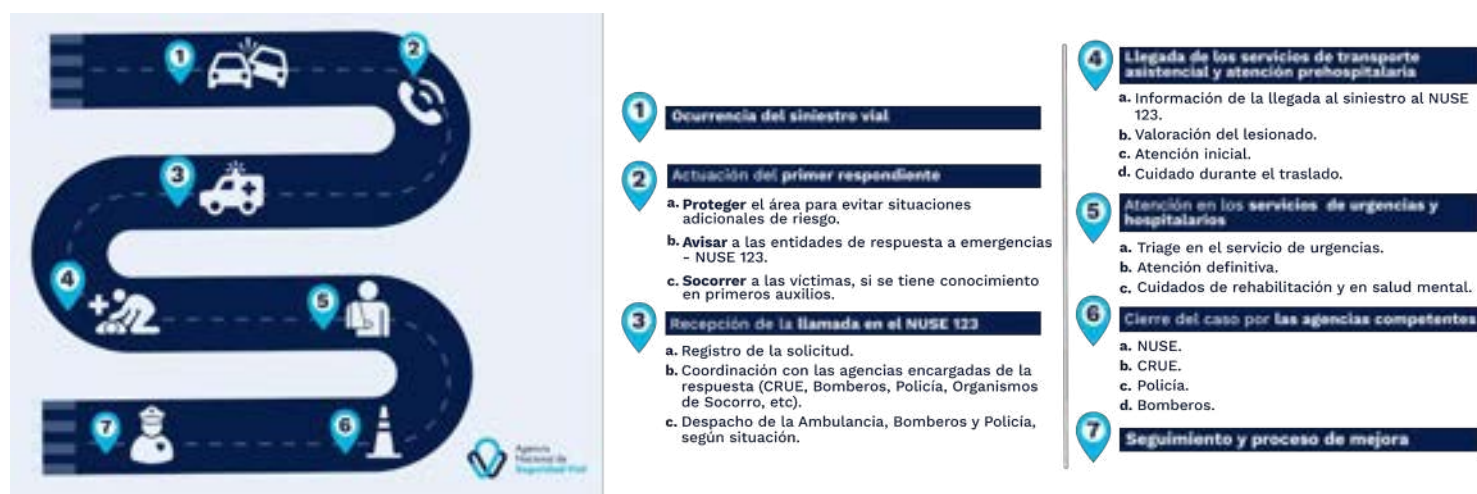
16. Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad

17. Por medio de la cual se organiza el sistema nacional de discapacidad y se dictan otras disposiciones.

18. Persona capacitada que en forma solidaria decide participar en la atención inicial de alguien que ha sufrido una alteración de la integridad física y/o mental, puede o no ser un profesional de la salud. Activará el SEM, apoyará en la valoración de los riesgos asociados al evento y brindará ayuda inicial al afectado. Resolución 926 de 2017, art.13

Es importante comprender en la activación de mencionados servicios, la finalidad del Sistema Integrado de Emergencias y Seguridad, en especial el Subsistema del NUSE; que es brindar una atención oportuna, coordinada, interoperable y eficaz a los requerimientos de emergencias y seguridad, asegurando el mejor despliegue posible, así como una adecuada coordinación entre las instituciones y agencias del Estado, para responder eficientemente los requerimientos de la ciudadanía en atención a emergencias y situaciones de seguridad que así lo demanden a través de las tecnologías de la información y las comunicaciones.

Gráfico 1. Actuación post-siniestro



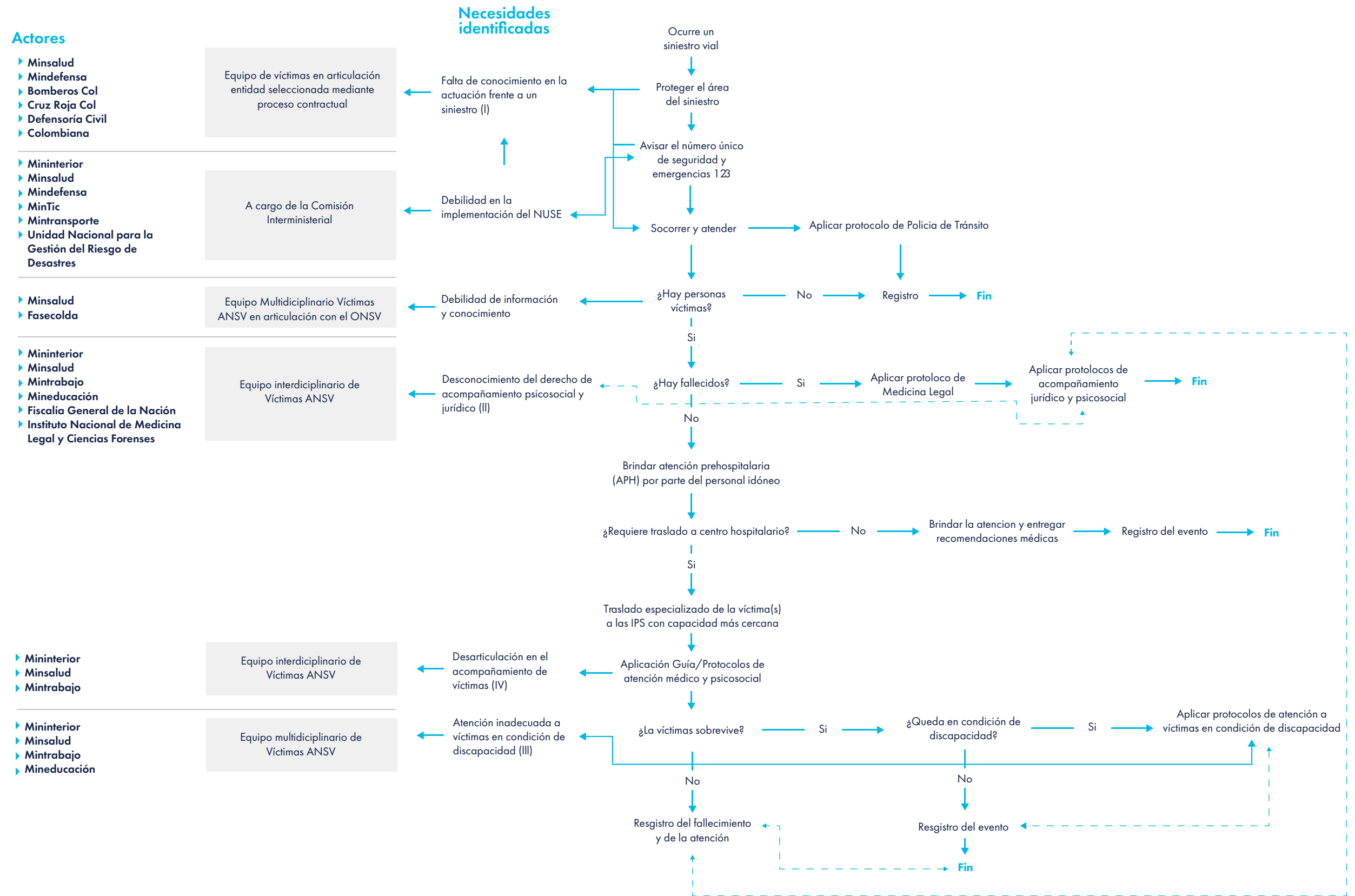
Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial.

En este orden de ideas, desde la ANSV se propone la implementación a nivel territorial de los lineamientos de Atención Integral a Víctimas de Siniestros Viales y la Ruta de Atención, la cual se describe como un:

“Instrumento vinculado a la política pública de seguridad vial que define un conjunto ordenado y lógico de procesos, procedimientos, protocolos y demás recursos operacionales para orientar una respuesta integral a las víctimas de siniestros viales.”

El objetivo de esta ruta es “establecer los procesos y actuaciones necesarias para garantizar una atención integral a las víctimas de siniestros viales de acuerdo con las necesidades y la capacidad de respuesta de cada territorio a partir de acuerdos de coordinación y articulación entre los distintos actores responsables”. En el siguiente enlace se puede encontrar más información sobre la implementación de la ruta: <https://ansv.gov.co/agencia/pilares/atencion/guias>, la cual puede evidenciarse en el siguiente gráfico:

Gráfico 2. Ruta de Atención Integral a Víctimas de Siniestros Viales



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial.

En lo concerniente con la atención en salud, esta se realiza territorialmente a través de la implementación del Sistema de Emergencias Médicas en los municipios obligados a su desarrollo, incluyendo la articulación con las autoridades de tránsito, policía y los organismos de socorro. En las entidades territoriales no obligadas a la implementación del SEM, las acciones para la atención a las víctimas se realizan en el marco de las competencias de los diferentes actores involucrados. Dentro de la Ruta de Atención Integral a Víctimas de Siniestros Viales, también se encuentran actividades relacionadas con el acompañamiento jurídico, psicológico y social a las víctimas de estos eventos, razón por la cual se recomienda el desarrollo territorial de espacios especializados de asesoría y asistencia.

De otro lado, incorporar el abordaje desde el área social a las víctimas y sus familiares se hace imperativo en tanto que los sistemas familiares¹⁹ se ven inmersos en cambios en su dinámica y funcionamiento, emergiendo la necesidad de reajustarse a la nueva realidad. En ese sentido, el ausentismo laboral, la inasistencia escolar, la discapacidad adquirida y las incapacidades temporales o permanentes redundan en la familia produciendo crisis y cambios inesperados; razón por la cual el acompañamiento del profesional del área social es fundamental en función de identificar las necesidades de la familia, planteando las articulaciones con actores institucionales según sus competencias para el abordaje de la víctima y su familia.

Los siniestros viales impactan la vida de personas de todas las edades, grupos sociales y culturales, que pueden resultar afectadas físicas y psicológicamente

y que requiere de procesos de orientación, acompañamiento, atención y rehabilitación para recuperar la calidad y sentido de vida de la víctima.

Por lo anterior, el acompañamiento y atención en salud mental contempla todos los procesos psicológicos que favorecen la rehabilitación integral de la víctimas y familiares desde el momento que ocurre el siniestro vial hasta que haya una recuperación de su calidad de vida; se da inicio con la intervención en primeros auxilios psicológicos y la comunicación de la mala noticia a familiares, continuando con la activación de redes de apoyo, la valoración e intervención psicológica (activación de ruta de salud mental) tanto a la víctima como a familiares, la derivación psicosocial durante o después de la hospitalización, prosiguiendo con el acompañamiento psicoemocional durante la rehabilitación, la adaptación a nuevas condiciones psicosociales, psicológicas y funcionales, finalizando con procesos de inclusión independientemente si adquirió o no una discapacidad, todo esto con el fin de disminuir y prevenir el desarrollo de enfermedad mental a mediano y largo plazo.

Adicionalmente, es importante considerar que quienes viven el impacto del siniestro requieren de atención y seguimiento para lograr que se reincorporen a su proyecto de vida, al igual que las familias que padecen las consecuencias del siniestro por los cambios de la realidad, la pérdida de sus familiares o incluso el afrontar la adquisición de una discapacidad; de esta manera, es fundamental que en los procesos de atención psicológica se incluya a los familiares de las víctimas.

19. El proceso de desarrollo del ser humano, al igual que ocurre en cualquier otro organismo vivo, se enmarca en una serie de sistemas relacionados unos con otros, que son distintos escenarios de interacción con el ambiente. Esta cuestión, esencial en la biología, ha sido tenida en cuenta por Bronfenbrenner (1987), quien la ha aplicado al sistema familiar, considerando que la familia es el sistema que define y configura en mayor medida el desarrollo de la persona desde su concepción. Espinal y otros “El Enfoque Sistémico En Los Estudios Sobre La Familia”.

4. Orientaciones para la construcción del diagnóstico:

Para la construcción del diagnóstico territorial sobre el estado del proceso de atención integral a las víctimas, se puede consultar información en los siguientes enlaces:

- Organización Panamericana de la Salud / Seguridad vial: https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=5230&Itemid=39873&lang=es
- Agencia Nacional de Seguridad Vial / Observatorio: en esta sección se encuentra un historial relacionado con víctimas fallecidas y lesionadas en accidentes de tránsito a nivel nacional desde el año 2012; dicha información se encuentra distribuida de forma zonal o departamental, de rango por edad, condición de la víctima entre otros. <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>
- Ministerio de Salud y Protección Social: información sobre atenciones, prestadores de servicios de salud, y diferentes bases de datos: <https://www.sispro.gov.co/Pages/Home.aspx>
- Observatorio Nacional de Discapacidad (OND): <https://www.sispro.gov.co/observatorios/ondiscapacidad/Paginas/Inicio.aspx>
- Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses / Forensis, Datos para la Vida: publicación anual que compila el comportamiento de las lesiones de causa externa a través de análisis descriptivos y según variables sociodemográficas, tiempo, modo y lugar. <https://www.medicinalegal.gov.co/cifras-estadisticas/forensis>

- Federación de Aseguradores Colombianos, Fasecolda / Cámara del Soat: <https://fasecolda.com/ramos/soat/camara/>

Preguntas orientadoras acerca de los aspectos técnicos:

- ¿Existen diagnósticos, documentos técnicos, directrices, estrategias, planes o proyectos de atención integral a víctimas en la entidad territorial?
- ¿El Plan Local de Seguridad Vial incluye actividades de atención a víctimas?
- ¿Existe un procedimiento o protocolo en el Departamento/Municipio para la articulación de las entidades (organismos de socorro, policía, servicios de salud, Centro Regulador de Urgencias, Emergencias y Desastres -CRUE, Número Único de Seguridad y Emergencias -NUSE, ¿entre otros) que brindan atención a las víctimas de siniestros viales a nivel local?
- ¿Opera el Número Único de Emergencias – NUSE, en su territorio integrado al componente de salud o por el contrario utiliza otros medios para la notificación y activación de la emergencia?
- ¿Cuál es la capacidad (técnica, operativa, talento humano, recursos especializados, entre otros) de las entidades que brindan la respuesta a los siniestros viales, tales como, organismos de socorro, autoridades de tránsito y policía y servicios de salud

Preguntas orientadoras acerca de los aspectos técnicos:

- ¿La entidad territorial cuenta con recursos humanos, físicos, financieros y tecnológicos para la atención integral a víctimas en el territorio?
- ¿Qué instituciones públicas y privadas operan en la entidad territorial con capacidad para la atención a las víctimas en el territorio?
- ¿Cómo funciona la prestación de los servicios de salud a las víctimas de siniestros viales?
- ¿Se cuenta con un espacio o proceso para el acompañamiento jurídico, psicológico y social a las víctimas de siniestros viales y sus familiares?
- ¿La ruta de atención en salud mental en el territorio incluye a las víctimas de siniestros viales?
- ¿Existen iniciativas, programas o proyectos para la inclusión de personas con discapacidad adquirida por un siniestro vial?

Fuentes de información para profundizar los temas:

- Organización Panamericana de la Salud / Seguridad vial: https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=5230&Itemid=39873&lang=es
- Organización Panamericana de la Salud / Seguridad vial Sistemas de emergencias: https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&view=list&slug=servicios-emergencias-3236&Itemid=270&lang=es
- <https://iris.paho.org/handle/10665.2/801>

- Agencia Nacional de Seguridad Vial / Atención integral a víctimas de siniestros viales - Guías y protocolos: <https://ansv.gov.co/agencia/pilares/atencion/guias>
- Ministerio de Salud y Protección Social / Sistema de Emergencias Médicas: <https://www.minsalud.gov.co/salud/PServicios/Paginas/Sistema-de-emergencias-medicas-SEM.aspx>

5. Orientaciones para la parte estratégica:

El área de actuación de atención a las víctimas contempla los siguientes objetivos estratégicos:

Gráfico 3. Objetivos estratégicos en la atención integral a las víctimas de siniestros viales

1. Aumentar la capacidad institucional y comunitaria para a respuesta a víctimas de siniestros viales.
2. Fortalecer la perspectiva psicosocial y jurídica en la atención a las víctimas de siniestros viales.
3. Mejorar los procesos de gestión de información y conocimiento.

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial.

En la implementación se proponen las siguientes metas para evaluar el avance del proceso:

Tabla 1. Propuesta de indicadores territoriales

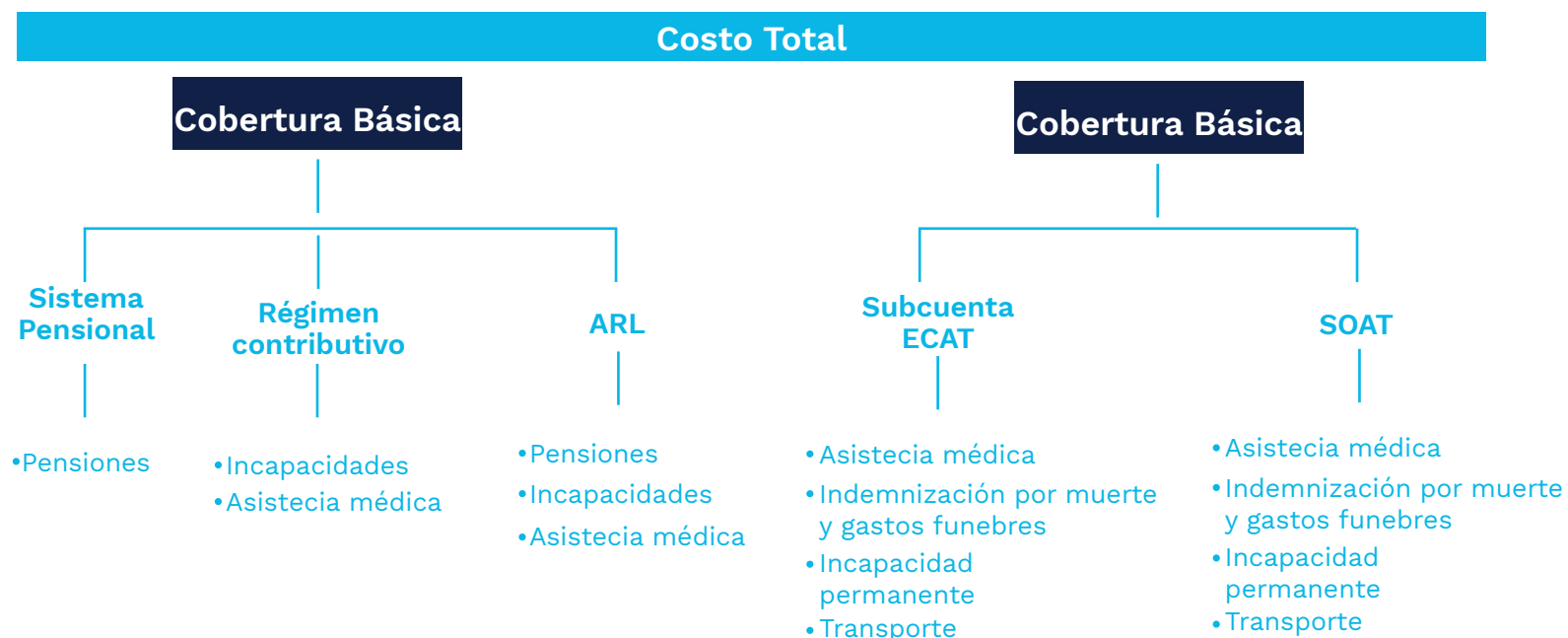
Nombre de la meta	Indicador
Ruta de atención integral a las víctimas implementada.	Protocolos elaborados e implementados
Implementación del Sistema de Emergencias Médicas - SEM en distritos, municipios de categoría especial y primera categoría.	Acto administrativo de implementación del SEM.
Implementación de procedimiento de coordinación para rescate vehicular y articulación con organismos de socorro y seguridad.	Protocolos elaborados e implementados
NUSE-123 articulado con las instituciones de respuesta a emergencias.	Número de instituciones de respuesta articuladas con el NUSE123
Orientación psicológica y social a las víctimas de siniestros viales.	Centro de orientación a las víctimas implementado
Orientación jurídica a las víctimas de siniestros viales.	Centro de orientación a las víctimas implementado
Sistemas de información para la atención integral a las víctimas de siniestros viales, que incluya tiempos de atención, análisis de rutas de traslado, actores involucrados y uso de recursos.	Sistema de información implementado

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial.

6. Orientaciones para la identificación de fuentes de recursos que financian el área actuarial:

La atención a las víctimas de siniestros viales se encuentra garantizada por diferentes fuentes en el marco del sistema de salud, que incluyen el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, planes de beneficio del régimen subsidiado y contributivo, eventos catastróficos y accidentes de tránsito, entre otros. El siguiente gráfico de Fasecolda muestra las diferentes coberturas:

Gráfico 4. Clasificación de los costos de capital humano debidos a la accidentalidad vial



Fuente: Federación de Aseguradores Colombianos. (2018). Costos de la accidentalidad vial en Colombia

De otro lado, la implementación de los planes, programas y proyectos para la atención integral a víctimas, tales como, implementar centros de orientación, Sistema de Emergencias Médicas, fortalecimiento de organismos de socorro, capacitación comunitaria, entre otros, requiere la complementariedad de diferentes fuentes de financiación, de conformidad con la normatividad vigente que, entre otros, pueden ser:

- Recursos propios de la entidad territorial
- Provenientes de convenios o acuerdos de cooperación
- Sistema General de Regalías
- Apoyo con recursos del Presupuesto General de la Nación

Bibliografía

- Organización Mundial de la Salud. 10 datos sobre la seguridad vial en el mundo [Internet]. 2017 [citado 24 de abril de 2020]. Disponible en: <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>
- Ministerio de Transporte. Plan Nacional de Seguridad Vial. Bogotá; 2015.
- Federación de Aseguradores Colombianos. (2018). Costos de la accidentalidad vial en Colombia (p. 60). <https://fasecolda.com/cms/wp-content/uploads/2019/09/costos-de-la-accidentalidad-vial-en-colombia-2018.pdf>
- El Enfoque Sistémico En Los Estudios Sobre La Familia. Disponible en: <https://www.uv.es/jugar2/Enfoque%20Sistemico.pdf>

Datos de Contacto

Grupo de Atención Integral a Víctimas
Agencia Nacional de Seguridad Vial

Anexo 8

Matriz de resultados del ejercicio de participación ciudadana

Descripción	Liste todos los problemas identificados por los ciudadanos	Describa si los ciudadanos mencionan zonas particulares donde acontecen estos problemas	Nombre del actor que plantea el problema, y si este pertenece a alguna organización o sector, méncionelo por favor	Liste las líneas estratégicas propuestas por los ciudadanos y asócielas a los problemas	Ponga el nombre de los documentos en donde identificó la necesidad descrita	Responda si el problema ya fue indeitficado por el equipo responsable del plan, en la fase previa		Responda si el problema será incluido en el documento del plan		De manera preliminar determine si esta acción es viable		Responda si la línea estratégica y las acciones serán incluidas en el plan		Justifique brevemente la calificación determinada en cada necesidad o situación problemática
						El problema ya fue identificado?		Si	No	Si	No	Si	No	
Componente	Problemas identificadas	Territorio específico	Actor que plantea el problema	Línea estratégica	Acciones propuestas	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	Observaciones
1. Velocidades														
2. Vehículos														
3. Infraestructura														
4. Comportamiento														
5. Cumplimiento de normas														
6. Atención a Víctimas														
7. Gobernanza														
8. Gestión del conocimiento														

Anexo 9

Plan Estratégico PDSV/PLSV

Descripción	Nombre de la línea estratégica a la que está asociada la meta	Detalle de la acción seleccionada para incluir en el Plan	Cargo y nombre de la persona responsable de la actividad	Fecha de inicio de la actividad	Fecha de finalización de la actividad	Número de días requeridos para llevar a cabo la meta
No	Línea Estratégica	Acción	Meta			
Objetivo 1						
Objetivo 2						
Objetivo 3						
Objetivo 4						
Objetivo 5						

Anexo 10

Indicador xxxxxx						
Descripción del indicador						
Nombre del indicador		Objetivo del indicador			Código	
					29366	
					Meta del indicador	
					65%	
					Obtenido	
					43%	
Fecha de creación						
Fecha de Actualización						
Fecha de Actualización						
Fecha de Actualización						
Forma de calculo del indicador						
Fórmula de cálculo del indicador	Unidad de Medida	Tendencia esperada del Indicador			Valor Esperado	
		Creciente	Decreciente	Estático		
	Porcentaje					
Variables del indicador						
Nombre de la variable		Unidad de medida		Fuente de información		
		Pesos		Informe financiero mensual (cartera)		
Periodicidad de la Medición del Indicador						
Mensual T		rimestral		Semestral		Anual
						Otra
Rangos de Evaluación				Tipo de Indicador		
Crítico	En riesgoA	decuado		Gestión	Producto	Resultado
Elaboró		Revisó			Responsable del Proceso	

Anexo 11

Recomendaciones a tener en cuenta en la elaboración del acto administrativo mediante el cual se adopte el plan local de seguridad vial

1. Se recomienda verificar las disposiciones normativas que conceden facultad de expedición del acto administrativo mediante el cual se pretende adoptar el PLSV (bien sea mediante Resolución o Decreto) e incluirlas en orden jerárquico (Constitución, Leyes, Decretos, Resoluciones, normas internas) y cronológico.
2. En el epígrafe (Título del acto administrativo), se recomienda hacer mención expresa de la adopción del PLSV.
3. En la parte considerativa se recomienda incluir todos los argumentos técnicos y jurídicos, así como la necesidad de expedición del acto administrativo y en general todas las consideraciones que se estime sirvan de justificación para la adopción del PLSV, redactados de manera breve y clara.
4. En la parte resolutive, se recomienda establecer las disposiciones que serán de obligatorio cumplimiento; este apartado del acto administrativo comprende entre otros: el objeto, ámbito de aplicación, vigencia y todas aquellas particularidades que en consideración de la Entidad Territorial se estima necesario establecer como obligatorias para el seguimiento e implementación del plan o cualquiera de sus etapas (responsables, hitos de cumplimiento, conformación de grupos, etc).
5. Se recomienda evaluar si las disposiciones establecidas son de carácter general cuyo caso se procederá con la publicación del acto administrativo en diario oficial o de la forma en como internamente disponga la Entidad Territorial.

Anexo 12

Matriz anualizada de plan de acción

Descripción	Nombre de la dependencia de la entidad territorial que será responsable de la meta	Nombre y cargo del responsable de la meta	Nombre de la línea estratégica del plan a la que está asociada la meta	Descripción de la meta	Descripción de la meta que se quiere cumplir durante la vigencia	Nombre del indicador	Objetivo del indicador	Fórmula del indicador	Descripción de la actividad a desarrollar durante la vigencia	Fecha en que inicia el desarrollo de la actividad	Fecha en la que finaliza la actividad	Porcentaje de seguimiento ojalá trimestralmente	Fuente de donde se obtienen los recursos para el cumplimiento de la meta (revise las opciones de la lista desplegable)	Valor total del costo de la implementación de la meta	Responda la pregunta en las opciones del desplegable
	Dependencia	Nombre del responsable	Línea estratégica	Meta	Meta de la vigencia	Nombre del indicador	Objetivo del indicador	Fórmula del indicador	Actividad	Fecha de inicio	Fecha de Terminación	Porcentaje de avance	Fuente de Financiación	Monto (en pesos)	¿Requiere contratación?

Anexo 13

Tablero de Control

Descripción	Nombre de la línea estratégica del plan a la que está asociada la meta	Nombre y cargo del responsable de la meta	Descripción de la meta	Descripción del indicador asociado a la meta	Descripción del indicador asociado a la meta	Cifra de la que se parte antes de implementar la meta	Meta propuesta para la vigencia	Resultado obtenido con la implementación de la meta durante la vigencia	Porcentaje de cumplimiento de la meta	Estado a modo de semáforo de la meta o clasificada como Cumplida, en proceso; pendiente	Meta establecida para el decenio	Descripción del avance de la meta acumulada para el decenio	Porcentaje de avance para el decenio	Estado a modo de semáforo de la meta o clasificada como Cumplida, en proceso; pendiente	Valor de los recursos programados para el decenio	Valor de los recursos ejecutados a la fecha	Porcentaje de recursos ejecutados a la fecha	Fecha en la que se diligencia y/o actualiza la información	
	Dependencia	Responsable	Línea estratégica	Meta	Indicador	Línea de base	Meta año	Resultado año	% Avance año	Estado Año	Meta decenio	Resultado acumulado decenio	% Avance decenio	Estado decenio	Recursos programados	Recursos ejecutados	% Recursos ejecutados	Fecha de corte	

Anexo 14

Ruta especializada para la formulación de planes departamentales o locales de seguridad vial

Área actuarial de Gobernanza

1. La gobernanza en el marco de la seguridad vial:

La seguridad vial amerita el concurso de todos los actores, pues abarca espacios de la vida humana que van más allá de la movilidad. Si el propósito de la seguridad vial, es prevenir siniestros viales, la participación, la corresponsabilidad, el cuidado y el autocuidado de actores públicos, privados y sociales y en general de todos los ciudadanos en torno al cumplimiento de este propósito se vuelve fundamental.

La gobernanza, entra en el panorama como una estrategia que permite el encuentro de estos actores, para que, desde la cooperación, trabajen de manera conjunta en la promoción de cambios personales, culturales-ciudadanos, e institucionales, fundamentados en el sentido de la corresponsabilidad y orientado a preservar la seguridad vial como bien común de una sociedad.

En este contexto, la gobernanza hace referencia a los procesos de participación ciudadana y a la construcción de capacidad institucional, para que de manera combinada se preserve la vida y el bienestar de las personas y, que, como política pública, se cumplan las metas de país y territorio en materia de seguridad vial. Así, una estrategia de gobernanza, debe estar orientada hacia la sensibilización, comprensión y apropiación de los principios, responsabilidades, acciones y metas en torno a la seguridad vial, así como promover su compromiso frente a cada una

de las pautas propuestas en el enfoque del sistema seguro. Además, debe orientarse a fortalecer la gestión institucional y mejorar la efectividad y eficacia de los programas y proyectos que se encuentren orientados a la seguridad vial, así como la capacidad de respuesta de las entidades. El centro y razón de ser de las acciones del sistema seguro son los seres humanos. El componente de gobernanza en los planes locales de seguridad vial, dinamizan su ejecución, y permite a la sociedad en su conjunto hacer parte, de manera corresponsable, de lo que se defina como política pública en la materia.

La gobernanza es un asunto central y transversal la política misma, en la medida en que además de posicionar la temática en las agendas públicas, organiza de manera sistémica los roles y actuaciones de los actores, al tiempo que promueve de manera ordenada la participación, dinamizando y optimizando acciones y recursos. La gobernanza afianza la relación entre el sector público y los demás actores ciudadanos en la medida en que genera participación y consulta sobre las dinámicas del territorio. Dado que los planes locales de seguridad vial trascienden los periodos de gobierno de los mandatarios locales, se hace necesario generar un componente de gobernanza robusto, que fortalezca la política pública y que le permita asumirse y realizarse más allá del periodo del gobierno local que lo formula o lo adopta.

La gobernanza para un Sistema Seguro considera el ejercicio de las siguientes capacidades (Foro Internacional de Transporte, 2017):

- Fortaleza institucional y liderazgo para orientar procesos por parte del organismo coordinador. Modernización y construcción de capacidad institucional, evaluación de desempeño y rendición de cuentas y mejora en la acción interinstitucional en el uso de los recursos públicos, y la ejecución de programas más efectivos.
- Normas y leyes que apoyan la implementación de las intervenciones.
- Definición clara y explícita de responsabilidades en los diferentes niveles de gobierno frente a la seguridad vial.
- Uso de tecnología e innovación para mejorar la acción pública, el monitoreo y la información.
- Desarrollo de mecanismos de participación de los ciudadanos en la implementación y realización de planes, programas y proyectos.
- Capacidad para promover procesos participativos y lograr consenso con diferentes agentes sociales, minorías, víctimas, poblaciones vulnerables, entre otros.
- Creación y puesta en marcha de políticas e incentivos para promover la corresponsabilidad y participación del sector privado en los planes y proyectos.
- Integración de la seguridad vial con otros ámbitos socioeconómicos para maximizar resultados.

- Entendimiento de las particularidades del territorio y formulación de programas y proyectos que incorporen un enfoque territorial y promuevan la integración de las políticas nacionales y locales.

Hacia estas líneas se deben orientar las acciones de gobernanza, sin perder de vista las particularidades y necesidades locales. Es decir, no todas las acciones aplican en todos los contextos territoriales, por lo que un análisis juicioso del territorio es fundamental para determinar o adaptar los énfasis y acciones a priorizar.



2. Capacidades territoriales para promover la gobernanza:

Aunque es difícil establecer competencias específicas en materia de gobernanza, es claro que todas las funciones de las entidades territoriales le apuntan a líneas referidas a la gobernanza, ya sea que se encuentren orientadas al fortalecimiento de las capacidades institucionales, de los procesos sociales, de los escenarios de coordinación interinstitucional o de la participación ciudadana.

Ahora bien, a continuación, mencionaremos algunas de las condiciones o capacidades que se sugieren para que los territorios los tengan en cuenta, y de esta manera puedan avanzar en la estructuración de procesos de gobernanza robustos:

a. Desde el punto de vista institucional:

- Normatividad o disposiciones en materia de seguridad vial a nivel territorial.
- Autoridades, entidades, dependencias, organismos dedicados a liderar e implementar acciones en materia de seguridad vial.
- Inclusión del tema de seguridad vial en otros instrumentos de planeación (plan de desarrollo, Plan de ordenamiento territorial, planes de salud, planes de educación, etc).
- Proyectos, programas, estrategias de seguridad vial implementados en el territorio.
- Recursos para la implementación de acciones en seguridad vial.

b. Desde el punto de vista de corresponsabilidad:

- Consejo Territorial de Seguridad Vial, funcionando. Comité departamental o local de seguridad vial. Mesas de Articulación Interinstitucional en las 8 regiones.
- Mesas Técnicas de Seguimiento de Seguridad Vial (ANSV - Fededepartamentos).
- Empresas con planes estratégicos de seguridad vial.
- Procesos de seguridad vial en las instituciones educativas.
- Organizaciones de víctimas de siniestros viales o usuarios de servicios de transporte.
- Liderazgos ciudadanos en aspectos de la seguridad vial
- Sector académico con intereses o experticia en la seguridad vial, entre otros.

Por supuesto la gobernanza abarca un espectro amplio, que además implica la implementación diferenciada; de acuerdo con los contextos y dinámicas propias de cada territorio. Los puntos descritos arriba son algunos de los elementos que podrán implementarse, y deben ser entendidos como sugerencias que son susceptibles de ser aplicadas o adaptadas de acuerdo a las realidades territoriales.

3. Instrumentos y procesos para el ejercicio de gobernanza a nivel territorial:

Las instancias del orden nacional y local, son sin duda instrumentos de coordinación interinstitucional claves en el proceso de gobernanza. Para ampliar la información de estas instancias, revise la Guía Metodológica para la elaboración de los planes departamentales o locales de seguridad vial.

Además de las instancias de construcción colectiva en las que se involucran diversos actores, se pueden utilizar herramientas orientadas al mapeo y análisis de actores, el desarrollo de metodologías orientadas a fortalecer la capacidad de incidencia de las organizaciones sociales en los asuntos de seguridad vial, entre otras metodologías que le apunten al fortalecimiento de los actores sociales y públicos.

Por supuesto, también es clave utilizar todas las herramientas dispuestas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, las cuales podrá encontrar en la página web de la entidad.

4. Orientaciones para la construcción del diagnóstico sobre gobernanza:

Para la elaboración del diagnóstico se recomienda realizarse las siguientes preguntas:

Preguntas orientadoras acerca de los aspectos técnicos:

- ¿Existen diagnósticos, documentos técnicos, directrices, estrategias, planes o proyectos de relacionados con la seguridad vial realizados en la entidad territorial o empleados para alguna gestión de la entidad territorial?

- ¿Existen normas, expedidas por la entidad territorial que traten o regulen temas relacionados con la seguridad vial y cuál es el estado de su implementación o cumplimiento?
- ¿La seguridad vial está incluida directa o indirectamente en alguna línea estratégica, programa, o proyecto del plan territorial de desarrollo?
- ¿Existen recursos dentro del presupuesto que directa o indirectamente atiendan alguna de las áreas actuariales del sistema seguro? Por ejemplo, temas referidos a cultura ciudadana, infraestructura vial, señalización, campañas de seguridad vial, fortalecimiento del control en seguridad vial, proyectos o acciones referidos a la atención a víctimas, entre otros.
- ¿Existen procesos participativos o de organización referentes a temas de la seguridad vial, el transporte o la movilidad en la región?
- ¿Cuáles son las fases que requiere adelantar la entidad territorial para consolidar un proceso de gobernanza, y si existe algún avance, cuál es?
¿El plan local de seguridad vial (si existe), incluye acciones de gobernanza?
- ¿Qué proyectos se han venido adelantando en el territorio sobre seguridad vial, que involucren diversos actores?
- ¿Cuáles son los actores privados y sociales que pueden incluirse en la estrategia de gobernanza?
- ¿Cuáles son las instancias y mecanismos de participación vigentes en el territorio?

Preguntas orientadoras acerca de los aspectos técnicos:

- ¿La entidad territorial cuenta con recursos humanos, físicos, financieros y tecnológicos para promover acciones de gobernanza en el territorio, cual es el estado de cada uno de esos recursos?
- ¿Cuál es la institucionalidad presente en el territorio, que tenga alguna competencia en materia de seguridad vial y cuál es su papel en el proceso de gobernanza?
- ¿Cuáles son los programas, proyectos, políticas, acciones que han venido adelantado estas entidades?
- ¿Estos programas, proyectos, políticas o acciones, han sido efectivas?
- ¿Qué recursos se han utilizado para el desarrollo de estos procesos?
- ¿El tema de seguridad vial, se encuentra incorporado en algún instrumento de planificación territorial (plan de desarrollo, plan de ordenamiento territorial, planes de salud, planes de educación, etc)?
- ¿Existe una adecuada coordinación interinstitucional en el territorio con respecto a la seguridad vial?

La matriz de análisis de actores contenida en la Guía Metodológica para la formulación de los planes departamentales y locales de seguridad vial, sin duda, será un insumo importante para responder a algunas de estas preguntas.

5. Orientaciones para la parte estratégica:

Definido el estado de cosas, a través del diagnóstico se deben establecer las problemáticas en materia de gobernanza (utilizar metodología para la identificación de problemas), plantear los objetivos, metas e indicadores.

Algunos de las metas o indicadores que podrían medirse, pueden estar orientados, entre otros a temas como:

- Número de organizaciones ciudadanas existentes en el territorio y que trabajen temas asociados con la seguridad vial, la movilidad o el transporte.
- Número de actores sociales, privados, ciudadanos que participan en instancias de decisión o consulta sobre la seguridad vial en el territorio.
- Porcentaje de decisiones sobre seguridad vial, tomadas a partir de procesos de participación ciudadana.
- Número de iniciativas normativas o de política pública en materia de seguridad vial, presentadas por parte de institucionalidad diferente a la pública.
- Porcentaje de inversión del sector empresarial de la región, en materia de seguridad vial. Revisión histórica de esta inversión.
- Número de planes empresariales de seguridad vial adoptados.

- Número de participantes en los ejercicios de rendición de cuentas, en materia de seguridad vial.
- Número de acciones de mejora adelantadas en acciones puntuales de seguridad vial.
- Número de mecanismos de transparencia de la información sobre la seguridad vial en el territorio, número de usuarios de estos mecanismos.
- Número de acciones interinstitucionales, adelantadas en el marco de los mecanismos de coordinación para gestionar los asuntos de seguridad vial.
- Inclusión de diversidad de actores en los asuntos de seguridad vial (por ejemplo, participación del sector privado y de los actores sociales).
- Efectividad en las campañas pedagógicas. Medición a través de encuestas de aceptación.
- Efectividad en los procesos de formación ciudadana. Medición a través de ejercicios de evaluación dirigidos a los participantes y encuestas de satisfacción.
- Descripción de instrumentos de planeación territorial que incluyen la seguridad vial.
- Recursos asignados para acciones relacionadas con el plan local de seguridad vial.
- Número de investigaciones académicas realizadas en el territorio en materia de seguridad vial.
- Capacidad institucional, la entidad territorial cuenta con unidad administrativa encargada de

los temas de movilidad y transporte, cuerpos de control y organismos de apoyo al tránsito, instancias como comités de seguridad vial, mesas de articulación interinstitucional)

- Porcentaje de acciones relacionadas con la seguridad vial incluidas en las herramientas locales de planeación (planes de desarrollo, POT, planes del sector salud, planes del sector educación, planes del sector infraestructura, etc).

6. Orientaciones para la identificación de fuentes de recursos que financian el área actuarial:

Como fuentes de recursos se pueden identificar las siguientes:

- Recursos propios de la entidad territorial.
- Provenientes de convenios o acuerdos de cooperación con actores privados, públicos o sociales.
- Sistema General de Regalías.
- Esquemas Asociativos Territoriales
- Apoyo con recursos del Presupuesto General de la Nación.
- Recursos de cooperación internacional.
- Recursos de inversión social privada que potencialmente se puedan orientar a la promoción de la gobernanza en materia de seguridad vial.

Bibliografía

Centro de Experimentación y Seguridad Vial Colombia. (Marzo de 2019). Las motos más vendidas en Colombia ¿seguras o inseguras? Obtenido de <https://www.revistaautocrash.com/>: <https://www.revistaautocrash.com/las-motos-mas-vendidas-en-colombia-seguras-o-inseguras/>

Agencia Nacional de Infraestructura. (s.f.). Obtenido de <https://www.ani.gov.co/carreteras-0>

Agencia Nacional de Infraestructura. (2020). Listados de pasos a nivel ilegales y regularizados tramos férreos Dorada-Chiriguaná y Bogotá-Belencito.

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2021). Caracterización del transporte escolar. Consorcio Seguridad Vial 2020.

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (s.f.). Siniestros de tránsito nacionales. Obtenido de Observatorio Nacional de Seguridad Vial: <https://ansv.gov.co/observatorio/indexe7c4.html?op=Contenidos&sec=63&page=15>

Agencia Nacional de Seguridad Vial. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2020). Anuario Nacional de Siniestralidad Vial. Obtenido de https://ansv.gov.co/sites/default/files/2022-01/6-Anuario%20Nacional%20de%20Siniestralidad%20Vial%20Colombia%202020_30DIC.pdf

Agencia Nacional de Transportes Terrestres. (2019). Programa de exploración de autopistas. Brasil.

Aguirre, C. C. (23 de Marzo de 2019). Señales de tránsito en Manizales, cuestión de pedagogía. La Patria.

ANSV. (2019). Informe de resultados: Determinar la contribución de los PESV a la seguridad vial de las empresas, las dificultades en su proceso de elaboración y evaluación y, finalmente, identificar oportunidades de mejora y a. Bogotá D.C.

ANSV. (2020). Anuario Nacional de Seguridad Vial 2019 - Versión preliminar. Agencia Nacional de Seguridad Vial.

ANSV. (2020). Diagnóstico de la política nacional de seguridad vial. Informe Final ANSV 053 2019.

ANSV. (2020). Informe Observatorios Territoriales: Estrategia para la creación y operación de la Red de Observatorios Territoriales. Bogotá, D.C.

ANSV. (2020). Informe Observatorios Territoriales: Estrategia para la creación y operación de la Red de Observatorios Territoriales. Bogotá, D.C.

Asamblea General de Naciones Unidas. (2020). Resolución 74/299. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Obtenido de https://contralaviolenciavial.org/uploads/A_RES_74_299_S.pdf

Asamblea General de Naciones Unidas. (2010). Resolución 64/255. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Obtenido de https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-es.pdf

Asamblea General de Naciones Unidas. (2015). Resolución 70/1. Transformar nuestro mundo: la agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Obtenido de https://unctad.org/system/files/official-document/ares70d1_es.pdf

[Asamblea General de Naciones Unidas. \(2016\)](https://undocs.org/es/A/RES/71/256). Resolución 71/256. Nueva agenda urbana. Obtenido de <https://undocs.org/es/A/RES/71/256>

[ASOCD. \(2019\)](#). Cifras de la Revisión Técnico Mecánica. Bogotá D.C.: Asociación de Centros de Diagnóstico Automotor.

Asociación Médica Mundial. (2017). Declaración de la AMM sobre los accidentes de tránsito. Obtenido de <https://www.wma.net/es/polices-post/declaracion-de-la-amm-sobre-los-accidentes-de-transito/>

[Asociación Mundial de la Carretera. \(2003\)](#). Manual de seguridad vial. Un manual para profesionales y responsables de la toma de decisiones sobre un sistema de infraestructuras seguras. Obtenido de <https://www.piarc.org/es/PIARC-Base-Conocimiento-Carreteras-y-Transporte-Por-Carretera/Seguridad-Vial-Sostenibilidad/Seguridad-Vial/manual-de-seguridad-vial>

[Asociación Nacional de Movilidad Sostenible, A. \(Julio de 2018\)](#). ANDEMOS advierte sobre el envejecimiento de la población vehicular en Colombia. Obtenido de <https://www.andemos.org/>: <https://www.andemos.org/index.php/2018/07/27/andemos-advierte-sobre-el-envejecimiento-de-la-poblacion-vehicular-en-colombia/>

[Banco Mundial - GSRF. \(Agosto de 2013\)](#). Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial: Colombia. Bogotá D.C.

[Banco Mundial. \(2013\)](#). Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial EN COLOMBIA. Bogotá D.C.

[Banco Mundial, en colaboración con Bloomberg Philanthropies, BID y FIA Foundations. \(2018\)](#). Sostenibilidad y Seguridad, Visión y marco para lograr cero muertes.

[Bassan, S. \(2016\)](#). Overview of traffic safety aspects and design in road tunnels. International Association of Traffic and Safety Sciences Research, IATSS Research.

[Bastidas, J., & Quintero, M. \(2012\)](#). Analisis causal multinivel de accidentes de tránsito en la ciudad de Cúcuta. Proyecto de grado para optar al título de Ing. Civil, Pág. 16. Recuperado el 20 de noviembre de 2020, de <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/11177/BastidasEspitiaJavierAlberto2012.pdf>

[BID. \(2018\)](#). Auditorías e inspecciones de seguridad vial en América Latina. Bogotá: BID.

[Brake: The Road Safety Charity. \(2015\)](#). The safe systems approach to road safety. Obtenido de <https://www.brake.org.uk/facts-resources/15-facts/1484-safe-systems-facts-page#:~:text=Safe%20systems%20is%20an%20approach,in%20our%20road%20transport%20network.&text=Responsibility%20for%20the%20system%20is%20shared%20by%20everyone>.

[Cámara Colombiana de Infraestructura. \(s.f.\)](#). Pasos inteligentes. Obtenido de <https://site.infraestructura.co/es/pasos-inteligentes>

[Cárdenas, E., Juárez, C., Moscoso, R., & Vivas, J. \(2017\)](#). Determinantes sociales en salud. Obtenido de <https://www.esan.edu.pe/publicaciones/2017/09/29/DeterminantesSocialesSaludCompleto.pdf>

[Castillo, G. \(2013\)](#). Indicadores ambientales del espacio público en Bogotá. Barcelona. Center for Road Safety. Transport for NSW. (05 de 2020). Road Safety. Obtenido de NSW Government: <https://roadsafety.transport.nsw.gov.au/>

Centro Nacional de Consultoría. (2014). Evaluación institucional y de operaciones que permita generar una propuesta para fortalecer el sistema integrado de emergencias y seguridad (SIES), que sirva de insumo para la reformulación del documento CONPES 3437 de 2006.

CEPAL. (2012). www.cepal.org/transporte. Boletín FAL, Edición No 311(7). Recuperado el 7 de Enero de 2021, de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36192/1/FAL-311-WEB_es.pdf

CGR. (2018). Auditoría PNSV 2012 - 2017. Bogotá D.C.

CNC. (2014). Evaluación institucional y de operaciones que permita generar una propuesta para fortalecer el Sistema Integrado de Emergencias y Seguridad (SIES), que sirva de insumo para la reformulación del documento CONPES 3437 de 2006. . Tercer Informe de resultados de la evaluación, DNP. Recuperado el 1 de Diciembre de 2020, de https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Sinergia/Documentos/INFORME_FINAL_EVAL_SIES_VF.pdf

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (s.f.). Acerca de evaluación de políticas y programas públicos. Obtenido de <https://www.cepal.org/es/temas/evaluacion-de-politicas-y-programas/acerca-evaluacion-politicas-programas-publicos>

Comisión Europea. (2018). Speed and Speed Management.

CONPES. (2020). Política nacional de movilidad urbana y regional. Bogotá D.C.

Consejo Nacional de Política Económica y Social. (2013). Documento CONPES 3759: Lineamientos de política para la modernización del transporte automotor de carga y declaratoria de importancia estratégica del programa de reposición y renovación del parque automotor de carga. Bogotá D.C. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3963.pdf>

Contraloría Distrital de Bogotá. (2017). INFORME DE AUDITORÍA DE DESEMPEÑO AL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU. Bogotá, D.C.: Contraloría Distrital de Bogotá.

Corporación Fondo de Prevención Vial. (2013). Evaluación de la Seguridad Vial en la Red Nacional de Carreteras bajo la metodología del international Road Assessment Programme - iRAP. Bogotá: Corporación Fondo de Prevención Vial.

Corte Constitucional. (2001). Sentencia C-1051/01. Bogotá D.C.

Corte Constitucional. (2013). Sentencia C-851/2013. M.P. Mauricio González Cuervo.

De la Guardia, M. A., & Ruvalcaba, J. C. (2020). La salud y sus determinantes, promoción de la salud y educación sanitaria. Journal of Negative and No Positive Results, 5(1). Obtenido de https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2529-850X2020000100081

Delegación de la Seguridad Vial. (s.f.). Radars et baisse de la mortalité routière. París. Obtenido de <https://www.securite-routiere.gouv.fr/radars/chiffres-radars/baisse-de-la-mortalite-routiere#quels-impacts-ont-reellement-les-radars-sur-la-mortalite-routiere-depuis-leur-installation-en-2003-?-614>

Departamento Nacional de Planeación. (2009). Guía metodológica para la formulación de indicadores. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Inversiones%20y%20finanzas%20pblicas/Guia%20Metodologica%20Formulacion%20-%202010.pdf>

- Departamento Nacional de Planeación. (2011). Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014. Bogotá D.C.
- Departamento Nacional de Planeación. (2014). Misión sistema de ciudades. Bogotá: Onu Habitat.
- Departamento Nacional de Planeación. (2015). Plan Nacional de Desarrollo 2014 - 2018. Todos por un nuevo país. Bogotá D.C.
- Departamento Nacional de Planeación. (2017). Kit Financiero: Plan de acción. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Territorial/Portal%20Territorial/Instructivo%20-%20PlandeAccion.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2019). Guía para el seguimiento de políticas públicas. Obtenido de https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Sinergia/Documentos/Guia_para_seguimiento_Politiclas_Publicas.PDF
- Departamento Nacional de Planeación. (2019). Guía para la construcción y estandarización de la cadena de valor. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Inversiones%20y%20finanzas%20pblicas/Guia%20Cadena%20de%20valor%202019.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (s.f.). Guía para la construcción y análisis de indicadores. Obtenido de https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Sinergia/Documentos/Guia_para_elaborar_Indicadores.pdf
- Departamento Nacional de Planeación. (s.f.). Kit de seguimiento Unidad 0. . Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Territorial/Portal%20Territorial/KitSeguimiento/unidad%200/Unidad0.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (s.f.). Kit de seguimiento. Unidad 3. Implementación del sistema de seguimiento. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Territorial/Portal%20Territorial/KitSeguimiento/unidad%203/Unidad3.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3991. (2020). Política Nacional de movilidad urbana y regional. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%3%B3micos/3991.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. Kit de planeación territorial. (s.f.). Kit de Planeación Territorial. Unidad 2 Diagnóstico. . Obtenido de [file:///C:/Users/PC/Downloads/guia_unidad_2%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/PC/Downloads/guia_unidad_2%20(3).pdf)
- DGT. (2011). La movilidad segura de los colectivos más vulnerables. Obtenido de <https://www.dgt.es/Galerias/la-dgt/centro-de-documentacion/publicaciones/2011/doc/la-movilidad-segura-de-los-colectivos-mas-vulnerables.pdf>
- DGT.(2017). Velocidad y caída libre. Obtenido de <http://revista.dgt.es/es/multimedia/infografia/2017/0908velocidad-y-caida-libre-en-autobus.sthtml#.X1-NeGhKjIU>
- Dirección General de Tráfico. (2015). Cuestiones de seguridad vial, conducción eficiente, medio ambiente y contaminación. Madrid. Obtenido de <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/formacion-vial/cursos-para-profesores-y-directores-de-autoescuelas/XVIII-Curso-de-Profesores/Seguridad-Vial.pdf>
- Distefano, N., & Leonardi, S. (2019). Evaluation of the Benefits of Traffic Calming. Civil Engineering and Architecture, 200-214.
- Entourway. (8 de enero de 2016). Recuperado el 16 de febrero de 2021, de ¿Qué es un segway?: <https://entourway.com/que-es-un-segway>

Escobar, A. M. (2015). Acceso a fuentes de empleo, segregación residencial y resultados laborales de las mujeres en Bogotá . Bogotá: Banco Interamericano de Desarrollo. BID.

Bogotá . Bogotá: Banco Interamericano de Desarrollo. BID.

Ewing, R. (2001). Impacts of Traffic Calming. *Transportation Quarterly*, 33-45.

Fasecolda. (2017). Costos de la accidentalidad vial en Colombia. Bogotá.

FASECOLDA. (2017). Costos de la accidentalidad vial en Colombia. Bogotá.

Fasecolda. (2018). Costos de la accidentalidad vial en Colombia. Obtenido de <https://fasecolda.com/cms/wp-content/uploads/2019/09/costos-de-la-accidentalidad-vial-en-colombia-2018.pdf>

Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial. (2016). Guía iberoamericana de atención integral a víctimas de siniestros de tránsito. Bogotá D.C.,: Corporación Andina de Fomento. doi:Depósito legal: lf7432016370878 ISBN: 978-980-422-036-4

Fenoco. (23 de Nov de 2020). Cruces irregulares y pasos a nivel regularizados tramo férreo concesionado Chiriguaná-Santa Marta. (A. Saboya, Entrevistador)

Ferrer, A. (agosto de 2013). Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial.

FICVI. (2016). Guía Iberoamericana de Atención Integral a Víctimas de Siniestros Viales.

FICVI. (2016). Guía iberoamericana de atención integral a víctimas de siniestros de tránsito. Bogotá D.C.,: © CAF, Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial (FICVI) y Fundación MAPFRE. doi:Depósito legal: lf7432016370878 ISBN: 978-980-422-036-4

Flores, V. (2012). Principios del comportamiento vial (3): la seguridad. *Circula Seguro*. Obtenido de <https://www.circulaseguro.com/principios-del-comportamiento-vial-3-la-seguridad/>

Foro Internacional de Transporte. (2008). Towards zero. Ambitious Road safety targets and the safe system Approach. Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. Obtenido de <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/08towardszeroe.pdf>

Foro Internacional de Transporte. (2017). Cero muertes y lesiones de Gravedad por accidentes de tránsito: liderar un cambio de paradigma hacia un sistema seguro. Paris: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. doi:<http://dx.doi.org/10.1787/9789282108253-es>

Furas, A., Ramos, J., Bhalla, K., & Garrido, N. (2019). Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor. Banco Interamericano de Desarrollo.

García Ramírez, j., & Vélez Álvarez, C. (2017). Determinantes sociales de la salud y la calidad de vida en población adulta de Manizales, Colombia. *Revista cubana de salud pública*, 43(2). Obtenido de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0864-34662017000200006

García Villegas, M. (2009). Normas de papel. La cultura del incumplimiento de las reglas. Bogotá D.C.: Siglo del Hombre Editores y Dejusticia.

García, A. C., & Villanueva, M. C. (2018). Análisis de las condiciones de seguridad ligadas a temas de infraestructura en las vías rápidas de Bogotá. Bogotá: Universidad Católica de Colombia.

García, C. A. (30 de Agosto de 2019). 7 de cada 10 reclamos a aseguradoras tienen algún indicio de fraude. El tiempo.

Global Road Safety Facility. (2013). Análisis de la capacidad de gestión de la seguridad vial EN Colombia. Bogotá D.C: Banco Mundial.

Gómez, M. C., & Umaña, J. S. (2016). Importancia de las auditorías viales en concesiones viales en Colombia. Revista Universidad Católica.

Hernández Bonivento, J. (2015). Del gobierno a la gobernanza local. Capacidades, instituciones y visiones de lo público en el proceso de descentralización en Colombia: estudio de casos. Madrid. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/33101959.pdf>

INMLCF. (2019). Lesiones fatales y no fatales de causa externa según clasificación del contexto de violencia y desaparecidos.

Instituto de Ingenieros de Transporte. (s.f.). Safe System. Obtenido de <https://www.ite.org/technical-resources/topics/safe-systems/>

Instituto de Ingenieros de Transporte. (s.f.). Safe System. Obtenido de <https://www.ite.org/technical-resources/topics/safe-systems/>

Instituto de Recursos Mundiales. (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

Instituto de Recursos Mundiales. (2019). ¿Cómo pueden México, y las ciudades de Latinoamérica y el Caribe atender el grave problema de la inseguridad vial? Obtenido de <https://wrimexico.org/bloga/%C2%BF%C3%B3mo-pueden-m%C3%A9xico-y-las-ciudades-de-latinoam%C3%A9rica-y-el-caribe-atender-el-grave-problema-de> Instituto de Salud Pública de la Universidad Javeriana. (30 de julio de 2020). Promoción de Estándares de seguridad vial vehicular para Colombia. Documento Técnico ISP/DT No 001- 20. Bogotá D.C., Colombia.

Instituto Mexicano de Transporte. (2016). Visión Cero en seguridad vial: algunas oportunidades de implementación en México. Querétaro. Obtenido de <https://www.imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt466.pdf>

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. (2016 - 2019). Forensis- Datos para la Vida. Bogotá D.C.

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. (2018). Forensis. Datos para la vida. Obtenido de <https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/262076/Forensis+2017+Interactivo.pdf/0a09fedb-f5e8-11f8-71ed-2d3b475e9b82>

Instituto Nacional de Vías. (2020). Estado de la Red Vial.

International Bureau of Education. (s.f.). Concept of Governance. Obtenido de <http://www.ibe.unesco.org/en/geqaf/technical-notes/concept-governance>

Invías. (2020). Estado de la Red Vial.

JV, M. (1962). Efecto de la marca del borde de pavimento en carreteras estatales rurales de dos carriles en Ohio. Boletín 266 de la Junta de Investigación de Carreteras.

Ley 105 "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones" Art.2. (1993). Obtenido de Artículo 2: https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=296

Ley 1955 "Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad". (2019). Obtenido de https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=93970

Ley 769 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones". (2002). Obtenido de https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/ley-769-de-2002-codigo-nacional-de-transito_3704_0.pdf

López, K., Osorio, J., & Salazar, J. (2016). verificación de condiciones de habilitación del servicio de transporte asistencial, hospital santa lucía, dovio valle, 2016.

Marciales, L. N. (23 de Diciembre de 2019). Este año aumentó 56% la importación de bicicletas en Colombia. Obtenido de La Republica: <https://www.larepublica.co/especiales/mis-documentos-final-2019/este-ano-aumento-56-la-importacion-de-bicicletas-en-colombia-2947079>

Méndez, L. A. (2011). La recualificación del espacio público mediante las medidas. El caso de Bogotá. Traza. Millot, M. (2004). The influence of urban planning on road safety. Researchgate.

Ministerio de Transporte. (20 de Abril de 2010). Método para establecer límites de velocidad en carreteras colombianas. Metodología para la señalización de velocidad en la red nacional de carreteras. Fondo de Prevención Vial.

Ministerio de Transporte. (2015). Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2011-2021. Colombia: Ministerio de Transporte.

Ministerio de Transporte. (2019). Transporte en cifras, Estadísticas 2018.

Ministerio de Transporte. (2020). Reoslución 20203040015885 "Por la cual se reglamentan los planes de movilidad sostenible y segura, para municipios, distritos, áreas metropolitanas y se dictan otras disposiciones". Obtenido de <https://www.cerlatam.com/wp-content/uploads/2020/10/Resolucion-No.-20203040015885-de-15-10-2020.pdf>

Ministerio de Transporte, M. (2020). Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras, SINC.

Morales, F., & Jimenez, F. (2018). Fundamentos del enfoque territorial: actores, dimensiones, escalas espaciales y sus niveles. (C. d. México, Ed.) Recuperado el 5 de septiembre de 2020, de <http://computo.ceiich.unam.mx/webceiich/docs/libro/Enfoque%20territorial.pdf>

Mouthon, L. (18 de Mayo de 2019). Los robos y el contrabando golpean el sector de las autopartes. El Heraldo. Recuperado el 8 de Octubre de 2020, de <https://www.elheraldo.co/economia/los-robos-y-el-contrabando-golpean-el-sector-de-las-autopartes-633048>

Múnera, L., Ochoa, D., & López, A. (2011). Características de la atención prehospitalaria de pacientes con arresto circulatorio secundario a trauma en la ciudad de Medellín entre 2007 y 2009. Medellín: CES. Recuperado el 2 de diciembre de 2020, de <http://repository.ces.edu.co/handle/10946/2097>

Múnera, O. L. (2011). CARACTERÍSTICAS DE LA ATENCIÓN PREHOSPITALARIA DE PACIENTES CON ARRESTO CIRCULATORIO SECUNDARIO A TRAUMA EN LA CIUDAD DE MEDELLÍN ENTRE 2007 Y 2009. Medellín: CES. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2019). Registro Nacional Automotor. Obtenido de <https://ansv.gov.co/observatorio/index7d2c.html?op=Contenidos&sec=64>

OCDE. (2018). Informe de la OCDE sobre la gobernanza pública: Colombia. Obtenido de <https://www.oecd.org/gov/Colombia-Scan-Final-Spanish.pdf>

OMS. (2013). Seguridad peatonal: Manual de seguridad vial para instancias decisorias y profesionales.

OMS. (2015). Child development and motorcycle safety. Obtenido de <file:///C:/Users/ferna/Downloads/9789290224860-DPR.pdf>

OMS. (2017). Control de la Velocidad. Yens, Switzerland. Recuperado el 15 de junio de 2019, de <https://www.slideshare.net/SierraFrancisco/1-oms-control-de-la-velocidad>

OMS. (2018). Envejecimiento y salud. Obtenido de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/envejecimiento-y-salud>

OMS. (s.f.). World report on child injury prevention. Obtenido de https://www.who.int/violence_injury_prevention/child/injury/world_report/en/

ONSV. (2017). Metodología: Alertas epidemiológicas, hechos de tránsito. Recuperado el 8 de enero de 2021, de <https://ansv.gov.co/observatorio/public/documentos/Metodolog%C3%ADa%20Alertas%20Epidemiol%C3%B3gicas%20Hechos%20de%20Tr%C3%A1nsito%20V2.pdf>

ONSV. (2019). Cifra de víctimas en siniestros viales. Bogotá.

ONSV. (2020). Boletín estadístico Colombia fallecidos y lesionados serie nacional final 2018 - 2019. Bogotá.

ONSV. (2020). Sistemas de información. Obtenido de <https://ansv.gov.co/observatorio/indexc991.html?op=Contenidos&sec=77>

Onu Habitat. (21 de Agosto de 2017). <https://onuhabitat.org.mx/>. Obtenido de Los usos mixtos del suelo y sus beneficios: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/los-usos-mixtos-del-suelo-y-sus-beneficios>

Organización Mundial de la Salud. (2004). Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito.

Ginebra: Banco Mundial.

Organización Mundial de la Salud. (2009). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Es hora de pasar a la acción. Obtenido de https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/web_version_es.pdf

Organización Mundial de la Salud. (2017). Control de la Velocidad. Yens, Switzerland. Recuperado el 15 de junio de 2019, de <https://www.slideshare.net/SierraFrancisco/1-oms-control-de-la-velocidad>

[Organización Mundial de la Salud. \(2017\).](http://www.who.int/es/newsroom/detail/05-05-2017-speed-management-key-to-saving-li) La gestión de la velocidad, esencial para salvar vidas y mejorar la vida en las ciudades. Obtenido de www.who.int/es/newsroom/detail/05-05-2017-speed-management-key-to-saving-li

[Organización Mundial de la Salud. \(2017\).](http://www.who.int/es/newsroom/detail/05-05-2017-speed-management-key-to-saving-li) Salve Vidas. Paquete de medidas técnicas de seguridad vial. Ginebra: OMS.

[Organización Mundial de la Salud. \(2018\).](https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/#deaths) Fallecimientos en las vías. Obtenido de <https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/#deaths>

[Organización Mundial de la Salud. \(07 de 2020\).](https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/#trends) Death on the roads. Obtenido de <https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/#trends>

[Organización Mundial de la Salud. \(2020\).](https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/the-top-10-causes-of-death) Las 10 principales causas de defunción. Obtenido de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/the-top-10-causes-of-death>

[Organización Panamericana de la Salud. \(2017\).](https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&view=download&category_slug=hojas-informativas-5231&alias=39851-hoja-informativa-velocidad-siniestros-viales-851&Itemid=270&lang=es) La velocidad y los siniestros viales. Washington, D.C.: Organización Mundial de la Salud. Recuperado el 30 de agosto de 2019, de https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&view=download&category_slug=hojas-informativas-5231&alias=39851-hoja-informativa-velocidad-siniestros-viales-851&Itemid=270&lang=es

[Organización Panamericana de la Salud. \(2019\).](http://iris.paho.org/handle/10665.2/33000) Herramientas para las campañas de seguridad vial en los medios de difusión masiva. Washington: Organización Panamericana de la Salud. Obtenido de IRIS. Repositorio Institucional para Intercambio de Información.

[Organización Panamericana de la Salud. \(2019\).](https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=15007:half-of-all-deaths-of-young-people-in-the-americas-can-be-prevented&Itemid=1926&lang=es) La mitad de todas las muertes de los jóvenes en las Américas se pueden prevenir. Obtenido de https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=15007:half-of-all-deaths-of-young-people-in-the-americas-can-be-prevented&Itemid=1926&lang=es

[Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. \(2006\).](http://www.oecd.org/transport/management) Gestión de la velocidad.

[Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. \(2006\).](http://www.oecd.org/transport/management) Speed management. París. Ospina, T. G., & Varela, L. R. (2020). Caracterización de las tramas urbanas de la ciudad de Manizales, Colombia (1849-2017). Revista de Arquitectura. Universidad Católica., 30-43.

[Otero Puime, Á., & Zunzunegui, M. V. \(2016\).](http://dsp.facmed.unam.mx/wp-content/uploads/2020/10/Determinantes-sociales-de-la-salud-y-su-influencia-en-la-atencio%CC%81n-sanitaria.pdf) Determinantes sociales de la salud. Obtenido de <http://dsp.facmed.unam.mx/wp-content/uploads/2020/10/Determinantes-sociales-de-la-salud-y-su-influencia-en-la-atencio%CC%81n-sanitaria.pdf>

[Padilla de la Ossa, D. \(2015\).](https://estudiosurbanos.uc.cl/wp-content/uploads/2015/10/TESIS-DPDLO.pdf) Efectos del mototaxismo en la movilidad urbana de Montería. Santiago de Chile. Obtenido de <https://estudiosurbanos.uc.cl/wp-content/uploads/2015/10/TESIS-DPDLO.pdf>

[Padovani Baéz , P. V. \(2018\).](https://m.riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/117061/01_memoria.pdf?sequence=1&isAllowed=y) Interacción del diseño y la infraestructura de carreteras con los vehículos automatizados. Obtenido de https://m.riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/117061/01_memoria.pdf?sequence=1&isAllowed=y

[Palacio, C., Roseri, J., Munera, C., Salazar, D., & Montenegro, Y. \(2015\).](http://www.routledge.com/9781138000000) Introducción a la gestión del riesgo.

PIARC. (2003). Manual de Seguridad Vial. Un Manual para profesionales y responsables de la toma de decisiones sobre un sistema de infraestructuras seguras. Obtenido de <https://www.piarc.org/es/PIARC-Base-Conocimiento-Carreteras-y-Transporte-Por-Carretera/Seguridad-Vial-Sostenibilidad/Seguridad-Vial/manual-de-seguridad-vial>

PIARC. (2016). Usos del suelo y seguridad: una introducción para el entendimiento sobre como las decisiones del uso del suelo impactan la seguridad de los sistemas de transporte. Paris: Frontcover.

Portafolio. (09 de Noviembre de 2017). Autolab, la red de talleres que invierte en profesionalizar a sus mecánicos. Portafolio.

Registro Único Nacional Automotor. (20 de Junio de 2019). Boletín de Prensa 04 de 2019. Bogotá, D.C, Colombia: Ministerio de Transporte. Obtenido de RUNT.

RuneElvik, Sagberg, F., & Langeland, P. A. (2019). An analysis of factors influencing accidents on road bridges in Norway. Elsevier - Accident Analysis & Prevention.

Secretaría Distrital de Movilidad. (2019). Informe de seguimiento. Plan maestro de movilidad. Acuerdo 223 de 2006. Bogotá D.C. Obtenido de https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/29-09-2020/informe_acuerdo_223_de_2006_vigencia_2019_1.pdf

Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá. (2019). Informe No. 1 Diagnóstico Sectorial Sector Movilidad 2016-2019.

Secretaría Distrital de Planeación. (2014). Guía para el seguimiento y evaluación de políticas públicas. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Sinergia/Documentos/Cartilla%20Guia%20para%20Seguimiento%20y%20Evaluaci%C3%B3n%20Ago%2013.pdf>

Segura Cardona, A., & Cardona Arango, D. (2018). Mortalidad y años potenciales de vida perdidos por causas externas:

Colombia 1998 - 2015. Universidad y salud, 149-159. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/reus/v20n2/0124-7107-reus-20-02-00149.pdf>

SIMIT. (2019). Transitemos. Federación Colombiana de Municipios.

SIMIT. (2019). Transitemos 2018 - El control al tránsito aliado de la seguridad vial. Bogotá D.C.: Federación Colombiana de Municipios.

SIMIT. (2019). Transitemos 2018. El control al tránsito aliado de la seguridad vial. Federación Colombiana de Municipios.

Superintendencia de Transporte. (2019). : Identificación de mecanismos de control preventivo a las causas de reincidencia de la accidentalidad, en 56 sectores críticos de la infraestructura de transporte carretera concesionada. Universidad Distrital Francisco José de Caldas.

Superintendencia de Transporte. (2019). Identificación de mecanismos de control preventivo a las causas de reincidencia de la accidentalidad, en 56 sectores críticos de la infraestructura de transporte carretera concesionada. Universidad Distrital Francisco José de Caldas.

[Superintendencia de Transporte. \(2020\)](https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones-2020/supertransporte-suspende-a-13-centros-de-ensenanza-automovilistica-por-certificar-a-los-alumnos-que-no-asisten-a-los-cursos/). Supertransporte suspende a 13 centros de enseñanza automovilística por certificar a los alumnos que no asisten a los cursos. Obtenido de <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones-2020/supertransporte-suspende-a-13-centros-de-ensenanza-automovilistica-por-certificar-a-los-alumnos-que-no-asisten-a-los-cursos/>

[Tabasso, C. \(S.F.\)](http://www.institutoivia.com/doc/tabasso_124.pdf). Paradigmas, teorías y modelos de la seguridad y la inseguridad vial. Recuperado el 30 de agosto de 2019, de http://www.institutoivia.com/doc/tabasso_124.pdf

[Taller Regional de Seguridad Vial para América Latina. \(2017\)](https://unece.org/DAM/road_Safety/Documents/LAC_workshop_March_2017/2017-04-04_Final_conclusions_SP.pdf). "El Fortalecimiento de la Gobernanza de la seguridad vial y mejores prácticas para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible". Obtenido de https://unece.org/DAM/road_Safety/Documents/LAC_workshop_March_2017/2017-04-04_Final_conclusions_SP.pdf
[Tang, C. \(2017\)](#). Do Speed Cameras Save. London.

[Tang, C. \(septiembre de 2017\)](http://eprints.lse.ac.uk/86567/1/sercdp0221.pdf). Do Speed Cameras Save lives? London School of Economics, Spatial Economics Research Centre. Obtenido de <http://eprints.lse.ac.uk/86567/1/sercdp0221.pdf>

[Torres-Melo, J., & Santander, J. \(2013\)](https://www.funcionpublica.gov.co/eva/admon/files/empresas/ZW1wcmVzYV83Ng==/imgproductos/1450056996_ce38e6d218235ac89d6c8a14907a5a9c.pdf). Introducción a las Políticas Públicas: conceptos y herramientas desde la relación entre Estado y ciudadanía. Bogotá D.C: IEMP Ediciones. Recuperado el 24 de 10 de 2019, de https://www.funcionpublica.gov.co/eva/admon/files/empresas/ZW1wcmVzYV83Ng==/imgproductos/1450056996_ce38e6d218235ac89d6c8a14907a5a9c.pdf

[Toward Zero Foundation. \(s.f.\)](http://www.towardszerofoundation.org/thesafesystem/). The safe Sysem. Obtenido de <http://www.towardszerofoundation.org/thesafesystem/>
UNECE. (2012). Foro mundial para la armonización de la reglamentación sobre vehículos (WP 29). Naciones Unidas. Obtenido de https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/libro_azul_wp.29_-_2012-1s_espanol.pdf

[Universidad de Cundinamarca. \(2017\)](#). Revisión de Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Superintendencia de Transporte. Contrato Interadministrativo No. 854 de 2017.

[Universidad Nacional de Colombia. \(2008\)](#). Determinación de los costos de accidentes de tránsito. Bogotá D.C. Urbavial. (2019). Diagnóstico y formulación de estrategias para el fortalecimiento de la institucionalidad territorial en seguridad vial. Bogotá D.C.

[Urbavial. \(2019\)](#). Diagnóstico y formulación de estrategias para el fortalecimiento de la institucionalidad territorial en seguridad vial. Bogotá D.C.

[Urbavial. \(2019\)](#). Diagnóstico y formulación de estrategias para el fortalecimiento de la institucionalidad territorial en seguridad vial. Bogotá D.C.

[Valverde, G. \(2010\)](#). Seguridad vial. Guía para el desarrollo de proyectos de infraestructura desde la óptica de la seguridad vial.

[World Resources Institute. \(2018\)](https://wrimexico.org/sites/default/files/Sostenibilidad%20y%20seguridad%20WRI_0.pdf). Sostenibilidad y seguridad. Visión y marco para lograr cero muertes en las vías. Global Road Safety Facility. Obtenido de https://wrimexico.org/sites/default/files/Sostenibilidad%20y%20seguridad%20WRI_0.pdf

Guía metodológica para **la elaboración de planes locales de seguridad vial**



La movilidad
es de todos

Mintransporte



Agencia
Nacional de
Seguridad Vial