



# PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL

ALBANIA - LA GUAJIRA

NOVIEMBRE DE 2024



## Contenido

INTRODUCCION.....	8
2. CONTEXTO GENERAL.....	9
3. MARCO POLÍTICO Y NORMATIVO.....	10
3.1. MARCO POLITICO.....	10
3.1.1. PLAN MUNDIAL PARA EL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2021-2030.....	11
3.1.2. DECLARACIÓN DE ESTOCOLMO.....	13
3.1.3. AGENDA MUNDIAL PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE.....	14
3.2. MARCO NORMATIVO A NIVEL NACIONAL.....	16
3.2.1. PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2022-2031.....	16
Comités Locales de Seguridad Vial.....	19
Planes locales y departamentales de Seguridad Vial.....	20
Indicadores.....	20
3.2.2 PLAN NACIONAL DE DESARROLLO.....	21
3.2.3 PLANEACIÓN LOCAL – GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DE PLSV.....	25
3.2.3.1 Comités de Seguridad Vial.....	26
3.2.3.2 Formulación del Plan Local de Seguridad Vial.....	27
3.2.3.3 Financiación.....	29
3.2.4 ANÁLISIS DOCUMENTOS CONPES 3991 DE 2020 Y 3764 DE 2013.....	29
3.2.4.1 Conpes 3764 de 2013.....	29
3.2.4.2 Conpes 3991 de 2020.....	30
3.2.5 MARCO NORMATIVO TERRITORIAL.....	33
3.2.5.1 Acuerdo 011 de 2024 - Plan de Desarrollo Territorial.....	33
3.2.5.2. Acuerdo No. 004 de 2014- ESQUEMA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL – EOT.....	35
3.2.5.3. Acuerdo 006 de 2020.....	37
3.2.6 ANÁLISIS DEL MARCO JURÍDICO.....	38
3.2.6.1 Frente al Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2031.....	38
3.2.6.2 Declaración de Estocolmo.....	39
3.2.6.3 Frente a Objetivos de Desarrollo Sostenible.....	40
3.2.6.4 Frente al Plan Nacional de Desarrollo.....	41
3.2.6.5 Frente al Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.....	41
3.2.6.5.1. Área de acción gestión institucional.....	41
3.2.6.5.2. Área de acción estratégico de comportamiento seguro.....	42



3.2.6.5.3.	Área de acción Atención integral a víctimas .....	42
3.2.6.5.4.	Área de acción Infraestructura vial segura .....	44
3.2.6.5.5.	Plan de acción vehículos seguros .....	44
3.2.6.6.	Conclusiones.....	45
4.	CARACTERIZACIÓN INSTITUCIONAL DEL TERRITORIO .....	46
4.1.	DELIMITACIÓN DE ENTIDADES PÚBLICAS COMPETENTES.....	46
4.1.1	NIVEL NACIONAL.....	46
4.1.1.1	Ministerio de Transporte .....	46
4.1.1.2	Agencia Nacional de Infraestructura .....	48
4.1.1.3	Superintendencia de Transporte .....	48
4.1.1.4	Agencia Nacional de Seguridad Vial.....	49
4.1.1.5	Policía de Tránsito.....	51
4.1.1.6	Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres .....	52
4.1.1.7	Instituto Nacional de Vías .....	53
4.1.1.8	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses .....	53
4.1.1.9	Dirección Nacional de Bomberos.....	53
4.1.2	NIVEL TERRITORIAL.....	54
4.1.2.1	Marco Jurídico General.....	54
4.1.2.2	Identificación de Actores .....	58
4.1.2.3	Identificación de Alianzas o Escenarios de Cooperación Existentes .....	60
5.	DIAGNÓSTICO TERRITORIAL .....	61
5.1	CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS .....	61
5.1.1	UBICACIÓN Y DIVISIÓN ADMINISTRATIVA .....	61
5.1.2	DESCRIPCIÓN FÍSICA Y CLIMA .....	63
5.1.3	DEMOGRAFÍA Y POBLACIÓN .....	64
5.1.4	ECONOMÍA.....	67
5.1.5	FESTIVIDADES Y CARACTERÍSTICAS CULTURALES .....	68
5.1.6	SERVICIOS EDUCATIVOS Y DE SALUD .....	68
5.2	CARACTERÍSTICAS DE INFRAESTRUCTURA .....	68
5.2.1	VÍAS DE COMUNICACIÓN .....	68
5.2.1.1	Red Vial .....	68
5.3	CARACTERÍSTICAS DE MOVILIDAD.....	70
5.3.1	TRANSPORTE DE PASAJEROS .....	70
5.3.2	TRANSPORTE DE CARGA .....	70



5.3.3	TRANSPORTE INTERMUNICIPAL.....	70
5.3.4	MOVILIDAD NO MOTORIZADA.....	70
5.3.5	OTROS .....	70
5.4	PARQUE AUTOMOTOR .....	71
6.	CARACTERÍSTICAS DE LA SEGURIDAD VIAL .....	72
6.1	ANÁLISIS DE SINIESTROS VIALES .....	72
6.2	ANÁLISIS DE SINIESTROS VIALES PARA EL AÑO 2023 .....	79
6.3	ANÁLISIS DE LAS VÍCTIMAS.....	84
6.4	FALLECIDOS EN SINIESTROS VIALES.....	86
6.5	LESIONADOS EN SINIESTROS VIALES .....	93
7.	PUNTOS, TRAMOS Y ÁREAS CRÍTICAS .....	100
7.1	INSUMOS TÉCNICOS .....	100
7.1.1	JERARQUIZACIÓN RED VIAL .....	100
7.1.2	GEORREFERENCIACIÓN DE SINIESTROS VIALES .....	101
7.2	DETERMINACIÓN DE PUNTOS, TRAMOS Y ÁREAS CRÍTICAS POR SINIESTROS VIALES ....	101
7.2.1	METODOLOGÍA .....	101
7.2.1.1	ANÁLISIS DE DENSIDAD CON ESTIMACIÓN KERNEL.....	101
7.2.1.2	ANÁLISIS DE PUNTOS CALIENTES.....	102
7.2.1.3	MÉTODO DE SINIESTROS EQUIVALENTES9 (EQ)2 .....	102
7.2.2	RESULTADOS GENERALES .....	103
7.3	ANÁLISIS DE PUNTOS, TRAMOS Y ÁREAS CRÍTICAS IDENTIFICADAS .....	105
7.3.1	TRAMO 1 .....	105
7.3.1.1	ASPECTOS GENERALES.....	106
7.3.1.2	ANÁLISIS DE SINIESTRALIDAD AÑO 2023.....	106
7.3.1.3	ANÁLISIS DE CAUSALIDAD SINIESTROS 2023 .....	108
8.	DIAGNÓSTICO COMPORTAMIENTO HUMANO .....	110
8.1	IDENTIFICACIÓN DE ACTORES.....	112
8.1.1	AGENTES PÚBLICOS .....	114
8.1.2	ACTORES PRIVADOS.....	114
8.1.3	INSTITUCIONES EDUCATIVAS .....	114
8.1.4	SOCIEDAD CIVIL Y COMUNIDAD.....	115
8.2	DIAGNÓSTICO AGENTES PÚBLICOS .....	116
8.3	DIAGNÓSTICO ACTORES PRIVADOS.....	116



8.4	DIAGNÓSTICO INSTITUCIONES EDUCATIVAS.....	117
8.5	DIAGNÓSTICO SOCIEDAD CIVIL Y COMUNIDAD .....	118
8.5.1	MOTOCICLISTAS .....	119
8.5.1.1	Grupo Focal.....	119
8.5.1.2	Encuestas .....	120
8.5.1.3	Observaciones Visuales de Comportamiento .....	131
8.5.2	CONDUCTORES .....	133
8.5.3	CICLISTAS Y PEATONES.....	135
9.	CONSOLIDACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA .....	137
9.1	PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL AREA DE ACCION VELOCIDADES SEGURAS.....	144
9.2	PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL AREA DE ACCION VEHICULOS SEGUROS .....	144
9.3	PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL AREA DE ACCION INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA .....	146
9.4.	PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL AREA DE ACCION CUMPLIMIENTO DE NORMAS.	148
9.5.	PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL AREA DE ACCION COMPORTAMIENTO SEGURO.	149
9.5.1	ACTORES PRIVADOS .....	149
9.5.2	INSTITUCIONES EDUCATIVAS .....	150
9.5.3	SOCIEDAD CIVIL Y COMUNIDAD .....	151
9.6.	PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL AREA DE ACCION ATENCION INTEGRAL A VICTIMAS .....	154
9.7.	PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL AREA DE ACCION GOBERNANZA .....	156
10.	PRESENTACIÓN DEL DIAGNÓSTICO AL COMITÉ LOCAL DE SEGURIDAD VIAL.....	158
11.	FORMULACIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL.....	159
11.1	VISIÓN.....	160
11.2	OBJETIVOS .....	161
11.3	OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	162
11.4	AREAS DE ACCION Y PROGRAMAS .....	162
11.5	PROGRAMAS Y ACCIONES DEL AREA DE ACCION VELOCIDADES SEGURAS .....	165
11.5.1.1	ACCIÓN No. 1 – Gestión de la Velocidad .....	168
11.5.1.2	ACCIÓN No. 2 – Implementación de Velocidad .....	169
11.5.1.3	ACCIÓN No. 3 – Infraestructura .....	170
11.5.1.4	ACCIÓN No. 4 – Control de la autoridad en vía .....	174
11.5.1.5	ACCIÓN No. 5 – Dispositivos de detección automática .....	175
11.6	PROGRAMAS Y ACCIONES DEL AREA DE ACCION VEHÍCULOS SEGUROS.....	177



11.6.1 PROGRAMA – MEDIDAS Y ACCIONES DE CONTROL EFECTIVAS .....	177
11.6.1.1 ACCIÓN No. 1 – Control efectivo de SOAT Revisión Técnico-mecánica de los vehículos automotores .....	177
11.7 PROGRAMAS Y ACCIONES DEL AREA DE ACCION INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA .....	178
11.7.1 PROGRAMA INTERVENCIÓN EN SITIOS CRÍTICOS .....	179
11.7.1.1 ACCIÓN No. 1 – Intervención Integral en puntos críticos de accidentalidad.....	179
11.7.2 PROGRAMA INFRAESTRUCTURA SEGURA PARA USUARIOS VULNERABLES .....	179
10.7.2.1 ACCIÓN No. 2 – Cruces peatonales seguros .....	179
11.7.2.2 ACCIÓN No. 3 – Seguridad vial para la movilidad en bicicleta .....	180
11.7.2.3 ACCIÓN No. 4 – Implementación de Zonas escolares seguras .....	180
11.7.2.4 ACCIÓN No. 5 – Implementación de zonas de tráfico calmado.....	181
11.7.2.5 ACCIÓN No. 6 – Plan de renovación y mantenimiento del sistema de semaforización .	181
11.7.2.6 ACCIÓN No. 7 – Actualización de la señalización y demarcación vial en el municipio .....	182
11.7.3 PROGRAMA AUDITORÍAS, EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DE SEGURIDAD VIAL .....	182
11.7.3.1 ACCIÓN No. 8 – Elaboración de auditorías e inspecciones de seguridad vial .....	183
11.8 PROGRAMAS Y ACCIONES DEL AREA DE ACCION DE COMPORTAMIENTOS SEGUROS .....	183
11.8.1 PROGRAMA MEDIDAS Y ACCIONES DE CONTROL EFECTIVAS .....	184
11.8.1.1 ACCIÓN No. 1 – Fortalecimiento del control en vía para el cumplimiento de la regulación asociada a la seguridad vial. ....	185
11.8.1.3 ACCIÓN No. 2 – Fortalecimiento del control de los niveles de alcohol de los conductores en vía	185
11.8.2 PROGRAMA CAMPAÑAS DE CONCIENTIZACIÓN .....	186
11.8.2.1 ACCIÓN No. 3 – Campañas de concientización dirigidas a motociclistas en vía y medios de comunicación.....	186
11.8.2.2 ACCIÓN No. 4 – Campañas de concientización hacia la comunidad indígena de la región en pro de una movilidad segura para Albania y sus alrededores .....	187
11.8.2.3 ACCIÓN No. 5 – Campañas de concientización que contribuyan en el respeto y la conciencia hacia y desde los actores vulnerables en Albania, peatones y ciclistas.....	188
11.8.3 PROGRAMA FORMACIÓN Y EDUCACIÓN EN SEGURIDAD VIAL .....	188
11.8.3.1 ACCIÓN No. 6 - Formación de capital humano hacía la movilidad segura en Albania .....	189
11.8.3.2 ACCIÓN No. 7– Campañas pedagógicas dirigidas a motociclistas .....	190
11.8.3.3 ACCIÓN No. 8 – Cursos formativos en seguridad vial .....	190
11.8.3.4 ACCIÓN No. 9 – Planes de movilidad escolar.....	191
11.8.3.5 ACCIÓN No. 10 – Promoción de la seguridad vial en instituciones educativas, enfocados en la seguridad vial .....	191
11.8.4 PROGRAMA RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL CON LA SEGURIDAD VIAL .....	192



11.8.4.1 ACCIÓN No. 11 – Legalización de alianzas en pro de la seguridad vial, involucrando a actores privados y sociedad civil .....	192
11.8.4.2 ACCIÓN No. 12 – Seguridad Vial con el sector empresarial.....	193
11.9 PROGRAMAS Y ACCIONES DEL AREA DE ACCION ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS.....	193
11.9.1 PROGRAMA ACOMPAÑAMIENTO A VICTIMAS.....	194
11.9.1.1 ACCIÓN No. 1 - Implementar el sistema de vigilancia en salud pública de accidentes de tránsito. 194	
11.9.2 PROGRAMA ATENCIÓN PRE-HOSPITALARIA.....	195
11.9.2.1 ACCIÓN No. 2 - Crear el número único de atención de seguridad y emergencias y que se encargue del direccionamiento de pacientes.....	195
11.9.3 PROGRAMA ATENCIÓN HOSPITALARIA .....	196
11.9.3.1 ACCIÓN No. 3 - Implementación del Sistema de Emergencias Médicas acorde con lo establecido en las Resoluciones 1220 de 2010 y 926 del 2017 del Ministerio de Salud y Protección Social. 196	
11.10 ESTRUCTURA DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL .....	197
12. PRESENTACIÓN DE LA FORMULACIÓN DEL PLSV ANTE EL COMITÉ LOCAL DE SEGURIDAD VIAL .....	198
13. INDICADORES.....	199

**ANEXO**

[ANEXO 1 – SOPORTES COMITÉ LOCAL DE SEGURIDAD VIAL](#)

[ANEXO 2 – SOPORTE GESTION ACTORES PRIVADOS](#)

[ANEXO 3 – SOPORTE GESTION INSTITUCIONES EDUCATIVAS](#)

[ANEXO 4 – SOPORTES GESTION ACTORES PUBLICOS](#)

[ANEXO 5 – SOPORTES GESTION ACTORES SOCIEDAD CIVIL](#)

[ANEXO 6 – CRONOGRAMA](#)

[ANEXO 7 – PRESUPUESTO](#)



## ABREVIATURAS

<b>ANSV</b>	Agencia Nacional de Seguridad Vial
<b>ET</b>	Entidad Territorial
<b>PLSV</b>	Plan Local de Seguridad Vial
<b>ONSV</b>	Observatorio Nacional de Seguridad Vial
<b>DITRA</b>	Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional
<b>POT</b>	Plan de Ordenamiento Territorial
<b>OISEVI</b>	Observatorio iberoamericano de seguridad vial
<b>INVIAS</b>	Instituto Nacional de Vía
<b>ANI</b>	Agencia Nacional de Infraestructura
<b>DNP</b>	Departamento Nacional de Planeación
<b>OMS</b>	Organización Mundial de la Salud
<b>ODS</b>	Objetivos de Desarrollo Sostenible
<b>CLSV</b>	Comités Locales de Seguridad Vial
<b>MSNM</b>	Metros sobre el nivel del mar
<b>DANE</b>	Departamento Nacional de Estadística
<b>OCDE</b>	Organización para la cooperación y desarrollo económico
<b>DOT</b>	Desarrollo orientado al transporte
<b>ONU</b>	Organización de las Naciones Unidas
<b>SIC</b>	Superintendencia de Industria y comercio
<b>PBOT</b>	Plan básico de ordenamiento territorial
<b>EOT</b>	Esquema de ordenamiento territorial
<b>IDEAM</b>	Instituto de hidrología, meteorología y estudios ambientales
<b>CDA</b>	Centro de diagnóstico automotor
<b>RUNT</b>	Registro Único Nacional de Tránsito
<b>IGAC</b>	Instituto geográfico Agustín Codazzi
<b>SINIC</b>	Sistema Nacional de Información Cultural
<b>SGP</b>	Sistema general de participaciones



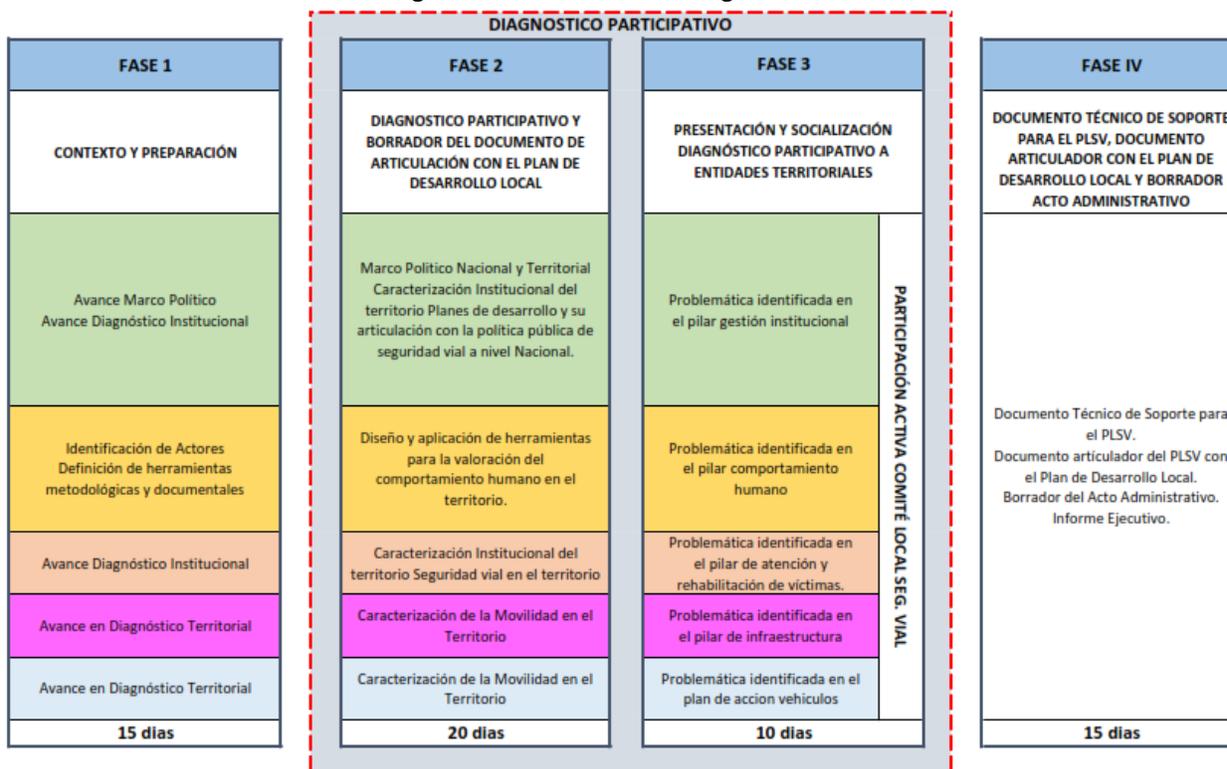
## INTRODUCCION

El Instituto Municipal de tránsito y transporte de Albania – INSTRAMS suscribió el Contrato de Prestación de servicios N° 017-2024 con la Empresa MAYKETEC SAS., cuyo objeto es " **PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES DEL INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE ALBANIA PARA EL APOYO EN LA FORMULACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL, MAPA DE SINIESTRALIDAD VIAL, INVENTARIO VIAL, Y PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL Y CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO EN EL SISTEMA SISI/PECCIT PESV CONFORME A LA METODOLOGIA Y LINEAMIENTOS NORMATIVOS, ESTABLECIDOS POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y LA AGENCIA NACIONAL PARA LA SEGURIDAD VIAL, CON EL FIN DE GENERAR CON ESTA HERRAMIENTA CALIDAD DE VIDA EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL, PARA LAS COMUNIDADES DEL MUNICIPIO DE ALBANIA –LA GUAJIRA**".

la Empresa MAYKETEC SAS tiene a su cargo la asistencia técnica en la elaboración del documento técnico de soporte y el borrador del acto administrativo que contendrá el PLSV para el Municipio de Albania.

La elaboración del PLSV partió de los lineamientos definidos por el Plan Decenal de Seguridad Vial, del Plan Nacional de Seguridad Vial, siguió la metodología definida en la Guía Metodológica para la Elaboración de los Planes Locales de Seguridad Vial e incorporó los conceptos de visión cero y sistemas seguros, integrándolas de acuerdo con las fases establecidas en el anexo técnico definido por la ANSV, cuya metodología seguida se presenta en la siguiente figura:

**Figura 1. Estructura metodológica PLSV**



Este informe presenta el documento técnico de soporte del Plan Local de Seguridad vial del Municipio de Albania. Incluye la investigación de fuentes secundaria, la elaboración del diagnóstico participativo con autoridades y actores viales, la consolidación de la problemática identificada en el territorio y la formulación del PLSV, fundamentado en las áreas de acción definidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.

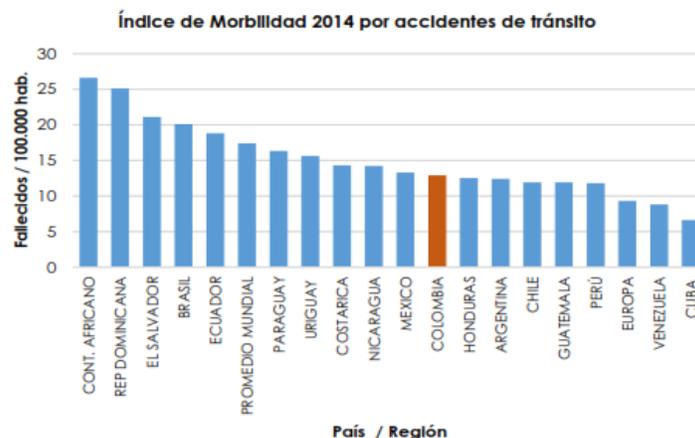
En cada uno de las áreas de acción se han planteado programas, acciones e indicadores los cuales constituyen la propuesta para la disminución de los índices de accidentalidad en el territorio. Todo el proceso realizado ha sido articulado con las autoridades del municipio y presentado ante el Comité local de Seguridad Vial del municipio.

## 2. CONTEXTO GENERAL

Los traumatismos causados por siniestros viales son un importante problema de la salud pública. De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud – OMS, en el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial publicado en 2015, establece que los siniestros de tránsito son una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios, y la primera entre personas de entre 15 y 29 años. Cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas en las vías del mundo, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales. La mitad de todas las muertes que suceden en las vías del mundo se produce entre los usuarios menos protegidos de las vías de tránsito: motociclistas (23%), peatones (22%) y ciclistas (4%).

En Latinoamérica ocurrieron 49.042 muertes en el 2014 en siniestros de tránsito y 616.663 lesionados en el mismo año, de acuerdo con el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial. Colombia presentó un indicador de 12,9 fallecidos por 100.000 habitantes en el año 2014. Contrastando a nivel mundial, Colombia se encuentra por debajo de regiones como el continente africano, en donde se tiene un indicador de 26,6, o países como Brasil con 20,1, Ecuador con 18,1 y México con 13,2, mientras que presenta un mayor indicador respecto a Chile el cual es de 11,9, Perú 11,8, el continente europeo de 9,3, entre otros, tal como se muestra en la figura siguiente.

**Figura 2. Fallecidos por 100.000 habitantes**



Fuente: OISEVI – VII informe de Seguridad Vial 2015-2016



En el año 2023, en Colombia se registró un total de 8546 personas fallecidas en siniestros viales y 34.485 lesionadas. El indicador de número de fallecidos por cada 100 mil habitantes para el año 2019 se situó en 13,17, siendo los usuarios de moto las víctimas más afectadas, representando un 52,1% del total de fallecidos.

El mundo ha tomado conciencia de este problema de salud pública, por lo cual la Asamblea General de las Naciones Unidas en 2010 proclamó el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020. Este Plan mundial es útil para apoyar el desarrollo de planes de acción nacionales y locales. Así mismo, los Jefes de Estado que asistieron a la Asamblea General de las Naciones Unidas en el año 2015, adoptaron la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Una de las nuevas metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible es reducir a la mitad el número mundial de muertes y traumatismos por accidente de tránsito hasta el año 2020.

En Colombia la ley 769 de 2002 estableció la obligatoriedad al Ministerio de transporte de elaborar el Plan Nacional de Seguridad Vial que sirva de base a los departamentos y municipios para la formulación y puesta en marcha de los planes locales de seguridad vial.

El Ministerio de Transporte formuló el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2016, adoptado mediante resolución No. 001282 de 2012. Posteriormente mediante resolución 2273 del 2014, se ajustó el Plan Nacional de Seguridad Vial, ajustándolo para el periodo decenal del Plan Decenal de Salud Pública 2011– 2021, y el Decreto 1430 De 2022, Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031", para este nuevo decenio.

El Ministerio de Transporte define a un plan de Seguridad Vial como el “conjunto de programas y acciones de construcción consensuada, para la prevención, disminución y mitigación de los accidentes viales. Este Plan permite cumplir los objetivos y metas propuestos, con una planificación a corto, mediano y largo plazo, considerando la disponibilidad de recursos y responsables para su formulación, implementación y seguimiento, con los diferentes actores y agentes del nivel local.”

Con base en lo anterior y siguiendo los lineamientos establecidos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se presenta este documento técnico de soporte y la formulación del plan local de seguridad vial del municipio de Albania (La Guajira).

### **3. MARCO POLÍTICO Y NORMATIVO**

#### **3.1. MARCO POLITICO**

De acuerdo con lo establecido en la Guía metodológica para la elaboración de Planes de Seguridad Vial, uno de los primeros aspectos a tener en cuenta para la construcción de este instrumento de planeación, es identificar el marco político que subyace la acción del Estado en la materia.

En ese sentido, se considera fundamental revisar los principales aspectos establecidos sobre la política de seguridad vial en tres instrumentos internacionales relevantes: el primero, el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, el segundo, la Declaración de Estocolmo de 2020, y el tercero, la Agenda para el Desarrollo Sostenible.



### 3.1.1. PLAN MUNDIAL PARA EL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2021-2030

El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, es uno de los antecedentes internacionales más relevantes en la materia, que sin duda ha marcado la hoja de ruta de la agenda de gobierno de varios países en el mundo, especialmente de Colombia.

Este Plan Mundial se formuló a partir del Informe Mundial sobre prevención de las lesiones causadas por el tránsito (Organización Mundial de la Salud; Banco Mundial, 2004) y tiene como principal propósito “servir de documento de orientación para los países y al mismo tiempo, facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de las metas y objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030”.

En la primera parte del Plan, se desarrollan los antecedentes de la problemática de la siniestralidad vial, resaltando la magnitud de los impactos en materia sanitaria, social y económica, a nivel mundial y la consiguiente necesidad urgente de diseñar estrategias coordinadas, a nivel nacional y local, para atender en forma integral dicha problemática.

Entre las recomendaciones del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial se encuentra dos fundamentales, orientadas a garantizar una respuesta sostenible para abordar la problemática de la seguridad vial. La primera, contar con un organismo coordinador, con financiación suficiente, para que pueda liderar la respuesta institucional a la problemática; la segunda, es contar con un plan nacional de seguridad vial, “con metas mesurables”.

Por otro lado, establece como principios rectores para las diferentes acciones que se adelanten, los establecidos en el enfoque conocido como “Sistema seguro”, los cuales propenden por un sistema de transporte i) adaptado al error humano, y ii) que considera la vulnerabilidad del cuerpo humano.

La Asamblea General de las Naciones Unidas declaró en su resolución 74/299 el Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030, con el objetivo de reducir las muertes y traumatismos debidos al tránsito por lo menos en un 50% durante este periodo. Para lograrlo, se ha elaborado un plan mundial, concebido por la UN Road Safety Collaboration (UNRSC), y que es fruto del trabajo conjunto de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y Naciones Unidas.

La pasada conferencia de Estocolmo sirvió como punto de partida para elaborar este Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030. Concretamente, se recogen las medidas necesarias para alcanzar la meta propuesta, y se hace un llamamiento a los gobiernos y asociados para aplicar un enfoque de sistemas seguros integrado. Así, se aboga por medidas enfocadas en la infraestructura vial segura, el uso seguro de las vías de tránsito, el transporte multimodal, vehículos seguros, y una mejor respuesta después del siniestro para reducir las posibles secuelas. Todo ello se consigue invirtiendo económicamente, con un amplio y enfocado marco jurídico, haciendo una gestión de la velocidad, fomentando la formación y la capacitación, con el desarrollo y aplicación de tecnologías, y dando prioridad a los países de ingresos bajos y medios. Todo ello, por supuesto, con la colaboración de la sociedad civil y el trabajo de gobiernos, sector privado, entidades de financiación y organismos de las Naciones Unidas.



Y es que hablamos de una pandemia mundial, ya que los siniestros de tráfico causan casi 1,3 millones de muertes en todo el mundo y todas son evitables. Además, se producen 50 millones de lesiones cada año, siendo la principal causa de muerte en niños y jóvenes. Se estima que, de seguir así, los siniestros de tráfico provocarán otros 13 millones de muertes y 500 millones de lesiones durante la próxima década, además de obstaculizar el desarrollo sostenible, especialmente en los países de ingresos bajos o medios. Sin duda, esto es inaceptable, y el mencionado plan trata de poner sobre la mesa aquellas herramientas que pueden evitarlo.

El ser humano, los vehículos y la infraestructura de carreteras deben interactuar de manera que se garantice un alto grado de protección. En este sentido, un sistema seguro anticipa y minimiza los errores humanos, incorpora diseños de carreteras y vehículos que limitan las fuerzas de impacto a niveles que están dentro de la tolerancia humana para evitar fallecimientos y lesiones graves, motiva a quienes diseñan y mantienen las carreteras y fabrican los vehículos, administra la seguridad repartiendo la responsabilidad en caso de siniestro, y persigue un compromiso de continua mejora de carreteras y vehículos.

El objetivo principal de este sistema seguro es evitar los errores humanos en la carretera y, para ello, propone adecuar la función de las vías, su diseño, trazado y velocidad, para que sea posible evitar el fallo humano e impedir, que, si se produce, tenga consecuencias fatales. Entre las propuestas se encuentran soluciones como mejorar la sección transversal de la vía (carreteras 2+1), intersecciones (turbo-rotondas), carriles reversibles, o carreteras auto-vigiladas, en la que el diseño de la carretera “dirige” la conducción y la velocidad de circulación.

El sistema seguro debe procurar que haya cero muertes o lesiones graves, pero esto no debe suponer un detrimento de otros factores ni suponer un costo mayor.

El enfoque supone asignar gran parte de la responsabilidad de la seguridad vial, a los diseñadores de la infraestructura vial, a la industria automotriz, la Policía, los políticos y los órganos legislativos.

Sistemas Seguros contempla las siguientes premisas fundamentales:

- La finalidad del sistema es garantizar que los siniestros no causen lesiones humanas graves.
- Siempre existirá la posibilidad del error humano en la vía.
- Los elementos del entorno vial se deben armonizar en torno a las limitaciones del cuerpo humano.
- El diseño de las vías parte de considerar las limitaciones del cuerpo humano.
- Se reconocen las relaciones funcionales entre usuarios, vehículos e infraestructura – resaltando la corresponsabilidad de los diferentes usuarios viales.
- Las intervenciones hacen mayor énfasis en la velocidad y el diseño de vehículos y carreteras.

De igual manera, el Plan resaltó la necesidad de una acción coordinada, con el fin de abordar un esquema institucional para el desarrollo de la seguridad vial con amplia participación de sectores como transporte, salud, justicia, educación y planificación, así como del sector privado y la sociedad civil.



Adicionalmente, efectuó una serie de recomendaciones sobre acciones que deben ser adelantadas por los gobiernos, desde el plano nacional y desde el internacional, las cuales fueron agrupadas en las siguientes Ocho áreas de acción:

1. **Velocidades seguras**
2. **Vehículos seguros**
3. **Infraestructura vial segura**
4. **Comportamiento seguro en los actores viales**
5. **Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial**
6. **Atención integral a las víctimas de siniestros viales**
7. **Gobernanza**
8. **Gestión del Conocimiento**

Finalmente, el Plan establece una batería de indicadores básicos y opcionales, distribuidos también en función de los planes de acciones, los cuales se plantean como una alternativa para que los Estados puedan realizar monitoreo a las diferentes acciones emprendidas frente a la seguridad vial y a los resultados alcanzados en cada territorio.

Esta línea de acción basada en el enfoque de sistemas seguros del Plan Mundial, ha sido ratificada recientemente en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial de Estocolmo, celebrada en febrero de 2020, en la cual se recomendó incluir la seguridad vial y el enfoque de sistemas seguros como elemento integral del diseño de las calles, la planificación del sistema de transporte y la gobernanza, así como el fortalecimiento de la capacidad institucional, la seguridad de los vehículos, las mejoras de la infraestructura, el transporte público, la atención después de los accidentes y la recolección de datos relacionados con siniestralidad.

### 3.1.2. DECLARACIÓN DE ESTOCOLMO

La Declaración de Estocolmo, efectuada en el marco de Estocolmo la III Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, "Alcanzando los Objetivos Mundiales 2030", realiza un balance sobre el estado de la seguridad vial en los países, después de la aplicación del Plan Mundial para el Decenio de la Seguridad Vial 2021-2030.

El propósito del documento es proporcionar orientación hasta 2030, centrándose en la cooperación internacional para mejorar la seguridad vial a nivel mundial. También se aprovechó la ocasión para compartir los éxitos y las lecciones aprendidas del Plan Mundial para la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 de las Naciones Unidas, y así poder acelerar las acciones, sobre todo de las regiones que tienen altas tasas de mortalidad y poder trazar orientaciones estratégicas para todo el mundo hasta 2030, con el fin de lograr eficacia y salvar vidas.

La Conferencia Ministerial culminó con la "Declaración de Estocolmo", que mira hacia el futuro, exigiendo un nuevo objetivo global para reducir las muertes y lesiones por tráfico en un 50% para 2030. Además, invita a fortalecer los esfuerzos en las actividades en los cinco pilares de la Global Plan para el Decenio de Acción: mejor gestión de la seguridad vial; caminos, vehículos y personas más seguros; y mejora de la atención a los lesionados. También exige acelerar el cambio a modos de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles como caminar, andar en bicicleta y el transporte público. Entre las medidas recomendadas se encuentran las siguientes:



- Garantizar que se cumplan de las leyes que combaten los principales factores de riesgo, como el uso de los cinturones de seguridad o de cascos en el caso de motociclistas y ciclistas, el consumo de bebidas alcohólicas o drogas, los límites de velocidad y los asientos especiales para niños.
- Endurecer las penas para quienes utilizan teléfonos móviles u otros aparatos electrónicos mientras conducen, ya que estas acciones dan lugar a distracciones que muchas veces son fatales.
- Contar con infraestructura vial segura y medios de transporte sostenibles
- Establecer políticas de seguridad vial que protejan a los usuarios más vulnerables de las vías de tránsito, como los niños, los jóvenes, las personas de edad avanzada y los discapacitados.
- Elaborar y aplicar planes nacionales de seguridad vial y adoptar legislación completa y hacerla cumplir, en consonancia con el Plan mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030.
- Definir factores de riesgo que disminuyen la atención o facultades durante la conducción
- Reforzar estrategias de vigilancia de la red vial y las medidas para garantizar el cumplimiento de las normas de tránsito.
- Mejorar la calidad de la consolidación sistemática de los datos sobre la frecuencia en que ocurren los siniestros viales.
- Alentar a los países, a que introduzcan nuevas tecnologías en la gestión del tránsito y sistemas de transporte inteligentes.
- Alentar a los Estados a adherirse a los instrumentos jurídicos de las naciones unidas sobre seguridad vial, así como a participar en sus foros especializados.

En general, la “Declaración de Estocolmo” sobre seguridad vial, ésta tiene como objetivo reducir a la mitad el número de muertes y lesiones graves en las carreteras europeas para 2030, todo para lograr la “Visión Cero”, que significa cero muertes y cero lesiones graves para 2050.

### 3.1.3. AGENDA MUNDIAL PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE

La Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas, adoptó la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, la cual contempla un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad.

Los Estados parte se comprometieron a movilizar los recursos necesarios para implementar la Agenda, la cual plantea 17 Objetivos con 169 metas de carácter integral, que abarcan las esferas económica, social y ambiental.

Figura 3. Objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS



Fuente: Organización de las Naciones Unidas.

Como se observa, si bien no hay un objetivo específico relacionado con la seguridad vial, existen 3 ODS que, dentro de sus metas integrales, plantean intervenciones asociadas al tema:

### Objetivo 3. Salud y Bienestar

Meta 3.6: Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito a nivel global.

Meta 3.8: Lograr la cobertura sanitaria universal, en particular la protección contra los riesgos financieros, el acceso a servicios de salud esenciales de calidad y el acceso a medicamentos y vacunas seguros, eficaces, asequibles y de calidad para todos

### Objetivo 9. Industria, Innovación e Infraestructuras

Meta 9.1: Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

### Objetivo 11. Ciudades y Comunidades Sostenibles

Meta 11.2: Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

### Objetivo 17. Alianzas para lograr los objetivos

Meta 7.9: Aumentar el apoyo internacional para realizar actividades de creación de capacidad eficaces y específicas en los países en desarrollo a fin de respaldar los planes nacionales de implementación de todos los Objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS, incluso mediante la cooperación Norte-Sur, Sur-Sur y triangular

Meta 17.14: Mejorar la coherencia de las políticas para el desarrollo sostenible



Meta17.17: Fomentar y promover la constitución de alianzas eficaces en las esferas pública, público-privada y de la sociedad civil, aprovechando la experiencia y las estrategias de obtención de recursos de las alianzas.

De acuerdo con lo expuesto, la Agenda de Desarrollo Sostenible constituye una estrategia que deberá regir los programas de desarrollo mundiales e implica un compromiso común y universal de avanzar en el cumplimiento de los ODS, que como se dijo, incluye acciones en materia de seguridad vial. Esta propuesta mundial, no obstante, reconoce que cada país, en el marco de su soberanía y de acuerdo con sus capacidades, establecerá sus propias metas nacionales.

### 3.2. MARCO NORMATIVO A NIVEL NACIONAL

En este numeral se desarrolla el marco normativo vigente, que aplica a todos los entes territoriales, frente a la elaboración de los Planes Locales de Seguridad Vial.

#### 3.2.1. PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2022-2031

La práctica de la planeación en Colombia fue establecida a comienzos de los años 50 y a partir de la Constitución de 1991 se entiende como un mandato que debe permear todas las actuaciones del Estado.

De acuerdo con lo previsto en el literal e) del artículo 2° de la Ley 105 de 1993 "*La seguridad de las personas constituye una de las prioridades del sistema y del sector transporte*"; por lo cual, las entidades públicas se encuentran obligadas a adelantar las medidas necesarias para su cumplimiento, las cuales deben corresponder a una estrategia previa de planeación.

Específicamente, la obligación de adoptar un instrumento de planeación para la seguridad vial en el país, surge con la expedición del Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, la cual en el párrafo primero del artículo 4, señala que el Ministerio de Transporte deberá elaborar un Plan Nacional de Seguridad Vial, para disminuir la accidentalidad en el país, el cual, además, servirá como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales.

Lo anterior se encuentra en consonancia con lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 769 de 2002, la cual consagra que las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en las vías, que sus funciones son de carácter regulatorio y sancionatorio, y que sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

En desarrollo de estos mandatos normativos, el Ministerio de Transporte expidió el Plan Nacional de Seguridad Vial, mediante decreto 1430 del 29 de julio de, para el período 2022-2031, el cual incorporaba unas medidas generales en materia de seguridad vial, agrupadas en función de los planes de acción establecidos en el Plan Mundial, citados anteriormente:

#### **Velocidades seguras:**

- ✓ Revisión y actualización de límites de velocidad.
- ✓ Diseño de calles y carreteras intuitivas.
- ✓ Intervenciones de pacificación del tráfico.
- ✓ Instalación de señales y dispositivos relacionados con la velocidad.
- ✓ Transiciones entre entornos.



- ✓ Control automatizado y semiautomatizado de velocidades.
- ✓ Control manual de velocidades.

#### **Vehículos seguros:**

- ✓ Adoptar tecnologías y procesos de seguridad vial reconocidos internacionalmente para los nuevos vehículos comercializados en el país.
- ✓ Fortalecer los lineamientos y capacidades técnicas para definir límites de velocidad adecuados.

#### **Gobernanza**

- ✓ Creación del Sistema Nacional de Tránsito
- ✓ Creación del Comité Interministerial
- ✓ Creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial
- ✓ Fortalecimiento del Ministerio de Transporte
- ✓ Fortalecimiento territorial para la seguridad vial
- ✓ Vigilancia y control.

#### **Estrategias sobre el comportamiento humano**

- ✓ Reforma Código Nacional de Tránsito
- ✓ Reforma al Sistema de Otorgamiento de Licencias de Conducción
- ✓ Licencias de Conducción por puntos
- ✓ Seguridad y capacitación a los conductores
- ✓ Regulación de las horas de conducción y descanso
- ✓ Campañas comunicacionales
- ✓ Regulación del alcohol en la conducción
- ✓ Educación Vial
- ✓ Control del uso del cinturón seguridad y dispositivos retención
- ✓ Regulación del casco para motociclistas
- ✓ Regulación de la velocidad.

#### **Estrategias sobre los vehículos**

- ✓ Equipamiento de seguridad para motos o vehículos similares y sus conductores
- ✓ Diseño seguro de vehículos automotores
- ✓ Localizadores de flotas-GPS
- ✓ Retroreflectividad en los vehículos de carga y en el transporte escolar
- ✓ Homologación de los vehículos automotores
- ✓ Sistemas de seguridad activa y pasiva
- ✓ Revisión técnico-mecánica de los vehículos.

#### **Estrategias sobre la infraestructura vial**

- ✓ Auditorías de seguridad vial



- ✓ Intervención de puntos negros
- ✓ Jerarquización de la red vial
- ✓ Mejoras en la infraestructura vial
- ✓ Normatividad para la infraestructura vial

### Sistemas de atención y rehabilitación a víctimas

Atención y rehabilitación a víctimas.

En esta Resolución se establecía que el Despacho del viceministro de Transporte sería el encargado de la puesta en marcha y la ejecución del "Plan Nacional de Seguridad Vial 2011- 2016" y en su artículo 5 resalta que "Los Planes de Seguridad Vial que desarrollen los departamentos, las áreas metropolitanas, los municipios y los distritos se harán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial adoptado en la presente resolución".

La Resolución 1282 de 2012 fue derogada mediante Resolución 2273 de 2014, la cual ajustó el Plan Nacional de Seguridad Vial, incorporando un mayor nivel de detalle en cada pilar estratégico y amplió su vigencia al periodo 2011-2021, acogiéndose al periodo estipulado en el Plan Decenal de Salud Pública 2012-2021, dado que éste último incluyó la seguridad vial dentro de su agenda, priorizándolo como un problema de salud pública, tal como lo había propuesto el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

El Ministro de transportes ajusto el Decreto 1430 De 2022, Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, para este nuevo decenio, consagrado en Planes de acción.

El Plan se basa en la definición establecida en la Ley 1702 de 2013, según la cual se tiende por Plan Nacional de Seguridad Vial "un plan, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una la acción multisectorial encaminada a reducir de víctimas por siniestros de tránsito.", por lo cual aborda la seguridad vial de manera integral, y dada la reciente creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial para ese momento, a través de la misma Ley 1702 de 2013, atribuye a dicha entidad la coordinación y articulación del Plan, pero dispone que hasta que la ANSV entre en funcionamiento, seguiría correspondiendo al Viceministro de Transporte la ejecución, seguimiento y evaluación del PNSV.

Con relación al nivel territorial, establece que los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios "se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el plan nacional de seguridad vial, adoptado en la presente resolución."

El PNSV consagra una serie de programas y acciones, agrupados según los planes de acción establecidos por el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2022 – 2031, señalados anteriormente. Las áreas de acción establecidas en el PNSV son:

1. **Velocidades seguras:** Fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías del país



2. **Vehículos seguros:** Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en seguridad vial para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país. Aumentar las condiciones de seguridad vial de los vehículos que se encuentran en operación en el país.
3. **Infraestructura vial segura:** Proteger la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial, Mitigar el riesgo en puntos, tramos y sectores críticos de siniestralidad, Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en dispositivos y señalización para la infraestructura segura.
4. **Comportamiento seguro en los actores viales:** Incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales
5. **Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial:** Consolidar el cumplimiento de las normas de tránsito que propenden por la seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida.
6. **Atención integral a las víctimas de siniestros viales:** Fortalecer la atención integral y rehabilitación a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales), Mejorar la calidad de la atención inicial a las personas lesionadas en un accidente de tránsito (siniestro vial). Fortalecer el acceso para la atención hospitalaria y la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales), Fortalecer el acompañamiento psicológico, social y jurídico que se les brinda a las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).
7. **Gobernanza:** Fortalecer los principios de la gobernanza en la gestión de la seguridad vial bajo el enfoque sistema seguro, Fortalecer las políticas públicas territoriales para la protección de la vida de los actores viales, Articular el sector público con los actores privados, sociales y académicos en la implementación de la política de seguridad vial.
8. **Gestión del Conocimiento:** Fortalecer la gestión del conocimiento acerca del fenómeno de siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de la política pública en seguridad vial

Cada área de acción contiene las respectivas actividades para su implementación, con sus responsables (agente propietario de la acción, agente participante de la acción, colaborador externo), la escala de actuación y el periodo de realización.

Entre las acciones referidas, y que tienen que ver directamente con los Planes Locales de Seguridad Vial, se encuentran las siguientes:

#### Comités Locales de Seguridad Vial

El Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022-2031 establece como acción el "Institucionalizar y fortalecer los Comités Locales de Seguridad Vial" como instancias de coordinación que se encargan de articular a las entidades y organismos responsables.

La acción señala que los CLSV "son instancias de coordinación que se encargan de articular a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y acciones contenidas en los planes locales y programas o proyectos de seguridad vial y efectuar el seguimiento de las mismas".



De igual forma se establece que las entidades nacionales prestarán asistencia técnica permanente a los entes territoriales, con el fin de acompañar el proceso de instalación de los Comités Locales de Seguridad Vial, así como las demás actividades que permitan el adecuado desarrollo y evaluación de los planes locales.

Como agentes propietarios de esta acción se señala al Ministerio de Transporte y a las entidades territoriales y como agente participante, a las demás autoridades de tránsito, entre otros sectores.

Esta acción debe ser realizada en el largo plazo, por lo cual se establece como plazo para su realización, el año 2034.

#### Planes locales y departamentales de Seguridad Vial

En el plan de acción gobernanza, en el programa de “Formulación y reforma de políticas para la seguridad vial” se consagra la siguiente acción: “Formular los Planes Locales y departamentales de Seguridad Vial”.

En la descripción de la acción se establece que los departamentos y los municipios deben formular un Plan de Seguridad Vial que establezca las políticas necesarias para mejorar las condiciones de seguridad vial, en forma coherente con las características propias de su territorio y del plan de movilidad, en caso de existir.

Entre los lineamientos para el cumplimiento de la acción, se establece que el Gobierno Nacional elaborará guías metodológicas que orienten la formulación de los planes locales de seguridad vial, que dichos planes se elaborarán de manera participativa, que se crearan formalmente Comités, encargados de coordinar la implementación, monitoreo, seguimiento y evaluación de los PLSV y finalmente, que se deberán establecer espacios de discusión con otros comités de entidades territoriales que compartan problemáticas similares en torno a la seguridad vial.

Como agente propietario de la acción se señala al Ministerio de Transporte y a las entidades territoriales y como agente participante, a las demás autoridades de tránsito, los cuales deberían actuar en el largo plazo, en un periodo de realización previsto para el año 2034.

#### Indicadores

El PNSV establece unos indicadores, asociados al avance de cada uno de los programas, con el fin de facilitar el seguimiento al cumplimiento de las metas. Frente a los Planes Locales de seguridad vial, se aplicarían los siguientes indicadores: i) Número de planes de seguridad vial locales y departamentales formulados, ii) Porcentaje de acciones del PNSV ejecutadas en el corto, mediano y largo plazo.

La Ley 1702 de 2013, establece que el PNSV deberá actualizarse y que la Agencia Nacional de Seguridad Vial será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial.

De igual forma, en el artículo 9 de la referida Ley, se establece que la ANSV deberá “Diseñar y promulgar en nombre del Gobierno Nacional el Plan Nacional de Seguridad Vial Plurianual, con revisión cada dos (2) años.”, para lo cual deberá coordinar, articular y apoyar las acciones de los



diferentes Ministerios para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial, así como articular acciones con las entidades territoriales para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

### 3.2.2 PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

El Plan Nacional de Desarrollo es el principal instrumento de planeación del país, en él se plantean formalmente los objetivos de desarrollo del Gobierno, de acuerdo con la visión estratégica de la respectiva presidencia de la república.

El tema de la seguridad vial se ha venido incluyendo en los diferentes Planes de Desarrollo propuestos desde el año 2006 y se identifica como un eje estratégico, a partir del Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014 “Prosperidad para todos”,

En el PND 2010 – 2014, se avanza al definir la seguridad vial como una política de Estado e incorpora tres líneas de acción, acorde con los pilares establecidos de acuerdo con las señaladas para el Decenio de la Seguridad Vial:

- ✓ Infraestructura para proteger la integridad de los usuarios
- ✓ Equipo y vehículos para una movilidad segura
- ✓ Comportamiento de los usuarios

En vigencia de dicho Plan, se expidió la Ley 1702 de 2013, que como se dijo anteriormente, crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y además se adoptó el PNSV vigente.

El Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018: “Todos por un nuevo país”, en su Capítulo V. “Competitividad e Infraestructura Estratégicas”, establece entre sus objetivos, la necesidad de fortalecer la capacidad de gestión de la ANSV, con el fin de avanzar en las siguientes líneas de acción:

Educación en el cumplimiento de las normas de tránsito

- ✓ Mecanismos de control de vehículos, conductores y demás actores que participan en la operación
- ✓ Auditorías de seguridad vial en el diseño y operación de la infraestructura de transporte
- ✓ Acciones de acompañamiento, control y sanción por parte de las autoridades de tránsito
- ✓ Análisis de las tarifas de seguros de accidentes de tránsito acordes con la participación en la cifra de accidentalidad del territorio nacional.

En el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022. “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”, incluye un diagnóstico sobre la problemática de la seguridad vial en el país, los avances alcanzados frente al tema y la necesidad de incrementar y profundizar en las acciones que se adelantan para afrontar dicha problemática.

En las Bases del Plan, Capítulo VI. “Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional”, se resalta que la mortalidad asociada con siniestros viales aumento en un 16 % entre 2009 y 2017 y se posiciono como la segunda causa de muertes violentas en Colombia. Del total de víctimas fatales se encuentra que el 50% son motociclistas y el 25,5% corresponde a personas de 20 a 30 años. De igual forma se señala que Colombia, como parte de la agenda para la



implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), tiene como meta reducir a 8,35 la tasa de fallecidos por cada

100.000 habitantes (documento CONPES 3918) para 2030, lo cual constituye un importante desafío para contribuir de manera efectiva al cumplimiento del objetivo mundial.

En virtud de lo anterior, se consagran una serie de objetivos orientados a superar el estado de cosas actual y unas acciones puntuales para su consecución, entre las cuales se resaltan los siguientes:

- La ANSV fortalecerá su gestión integral desde el ámbito nacional y continuara con su apoyo a las entidades territoriales. Se desarrollarán estrategias y metodologías para la asignación de recursos en seguridad vial, y se diseñarán instrumentos y servicios que permitan la reducción de las tasas de siniestralidad, focalizadas por tipo de actor y población.
- Se fortalecerán los mecanismos e instrumentos de coordinación e integración de la ANSV con los ministerios de Transporte, Salud, Educación, Policía Nacional (DITRA), Superintendencia de transporte, Invias, ANI, Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, y las entidades territoriales, para desarrollar una política transversal de seguridad vial.
- La ANSV actualizara el PNSV 2011-2021, con horizonte de 10 años.
- El Ministerio de Transporte, con la ANSV, ajustarán la regulación, criterios de inspección, metodología y parámetros de la revisión técnico-mecánica, incluyendo mecanismos sancionatorios que disminuyan su evasión y fraude, y garanticen la confiabilidad de resultados.
- Ministerio de Transporte, ANSV y demás entidades competentes, aplicaran las mejores prácticas de regulación técnica vehicular y de elementos de protección personal, armonizadas con estándares mundiales vigentes.
- La SIC, la ANSV y las entidades competentes, según el modo de transporte, formularán y realizarán una estrategia de comunicación sobre las condiciones de seguridad vial de los vehículos y equipos de protección comercializados en Colombia (incluyendo la corrección de fallas o recall).
- La ANSV, el INVIAS y la ANI, con el apoyo de las entidades territoriales y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA), identificarán puntos y tramos críticos de siniestralidad vial, y realizarán acciones que mitiguen condiciones inseguras.
- Ministerio de Transporte y las autoridades competentes según el modo, formularán y desarrollarán un programa de auditorías o inspecciones de seguridad vial para las fases de diseño, construcción, mantenimiento y operación, y expedirán la reglamentación correspondiente.
- Ministerio de Salud, en coordinación con la ANSV, fortalecerá el sistema de vigilancia en salud pública en el seguimiento y monitoreo de las lesiones de causa externa por siniestros viles.
- La ANSV y Ministerio de Transporte revisarán, actualizarán e implementarán el modelo de otorgamiento, renovación y recategorización de licencias de conducción para todo tipo de vehículo. Así mismo, promoverán la reformulación del marco sancionatorio por infracciones al tránsito y al transporte, y adelantarán una estrategia integral de gestión de



velocidad. Igualmente, explorarán la necesidad de presentar un proyecto de ley de seguridad vial.

- Ministerio del Interior, Ministerio de Justicia, Ministerio de Transporte y la ANSV promoverán la tipificación de los delitos contra la seguridad vial y creación de fiscalías especializadas en la materia.
- La ANSV, Ministerio de Transporte y Ditra revisarán y replantearán los esquemas vigentes de operación y control, e implementarán un plan de formación a cuerpos de policía y autoridades de tránsito, para garantizar el adecuado ejercicio de vigilancia y control de tránsito y transporte en todo el territorio nacional.
- La ANSV, en coordinación con las entidades públicas y privadas que considere, definirá e implementará mecanismos que permitan al ANSV integrar y disponer ágilmente los datos relacionados con siniestros viales, multas y sanciones por infracciones de tránsito y transporte. Así mismo, creará una red nacional de apoyo a las víctimas de siniestros viales y sus familiares.
- La ANSV, en coordinación con Ministerio de Transporte, Min Vivienda y DNP, promoverá la inclusión de lineamientos encaminados a fortalecer los aspectos de seguridad vial en la infraestructura vial urbana, por medio de los distintos instrumentos de planificación y gestión (planes de desarrollo, POT y planes de movilidad).
- La ANI incluirá esta actividad dentro del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial de las nuevas concesiones que se adjudiquen.
- La ANSV estructurará y aplicará la metodología para el desarrollo de asesorías técnicas en la formulación e implementación de planes locales de seguridad vial que sean presentados por los organismos de tránsito.
- La Agencia Nacional de Seguridad Vial con apoyo de Ministerio de Educación elaborará un plan de seguridad vial para niños y para entornos escolares.

En el actual Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 Colombia, Potencia Mundial de la Vida, de fecha 3 de mayo de 2023 trata el tema de la seguridad vial en cuatro de sus apartes:

1. En los Indicadores de Primer Nivel de la Segunda parte: Seguridad humana y justicia social.
2. En el título 3 «Sistemas de transporte público urbanos y regionales para aprovechar las aglomeraciones urbanas», como componente de la misma Segunda Parte
3. En el subtítulo c) «Fortalecimiento de la seguridad vial para la protección de la vida» del título C) Expansión de capacidades: más y mejores oportunidades de la población para lograr sus proyectos de vida, que hacen parte de la sección «Catalizadores» de la Segunda Parte.
4. En Infografía de metas del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 Colombia, Potencia Mundial de la Vida.

### **Indicadores de Primer Nivel**

El Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 Colombia, Potencia Mundial de la Vida presenta una tabla en las páginas 57 y 58 con los Indicadores de Primer Nivel, dentro de los cuales está el de Fallecidos en siniestros viales.



Tabla 1.

Indicador	Línea Base	Meta cuatrienio	Asociación con Objetivos de Desarrollo Sostenible – ODS
Fallecidos en siniestros viales	8.430 (2022)	6.830	Objetivo 3. Salud y Bienestar

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 Colombia, Potencia Mundial de la Vida (pág. 58).

## Sistemas de transporte público urbanos y regionales para aprovechar las aglomeraciones urbanas

### c) Calidad y seguridad del servicio de los sistemas de transporte público con enfoque diferencial

El apoyo del Gobierno Nacional a los sistemas de transporte público estará condicionado a la promoción de la movilidad sostenible, al mejoramiento de la calidad del servicio de transporte público de pasajeros, y a la implementación de mecanismos de gestión de demanda y control a la informalidad por parte de las entidades territoriales, para lo cual se establecerán indicadores de seguimiento, cuyo cumplimiento estará a cargo de las autoridades locales bajo la inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte. Con este propósito, se reglamentará el uso de herramientas tecnológicas de transporte incluyendo los servicios que hacen parte de los sistemas de tecnología y recaudo, se desarrollarán normas para dotar a las autoridades territoriales de mecanismos para fortalecer el control operativo al tránsito, la transición energética del sector transporte y la seguridad vial, así como para mitigar las principales problemáticas que afectan la operación de los sistemas de transporte público como la evasión y elusión de la tarifa, el uso inadecuado de los carriles exclusivos y preferenciales y todas las formas de violencia, exclusión y discriminación hacia las mujeres (y otros grupos de población). (Pág. 70 Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 de Colombia).

### Expansión de capacidades: más y mejores oportunidades de la población para lograr sus proyectos de vida

#### 1. Bienestar físico y mental y social de la población

##### c) Fortalecimiento de la seguridad vial para la protección de la vida

Se implementará el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031. Se definirán los planes de acción para mitigar los riesgos que impactan la seguridad vial, y se apoyará a las entidades territoriales en la formulación e implementación de los planes de movilidad escolar con énfasis en educación vial. Los Planes Locales de Seguridad Vial deben incentivar el uso de medios de transporte con menores tasas de siniestralidad vial. Es importante mejorar la calidad de los datos.

Se modificará el Código Nacional de Tránsito Terrestre, y se fortalecerá la capacidad de control de las autoridades de tránsito mediante la incorporación de tecnologías que promuevan el mejoramiento de indicadores de siniestralidad, con el apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y bajo el control y seguimiento de la Superintendencia de Transporte. Se desarrollarán estrategias enfocadas a promover incentivos, descuentos y



campañas que serán implementadas por los organismos de apoyo al tránsito. Se cualificará el control operativo en vía y se implementarán estrategias para fortalecer la formación y educación a través de campañas de concientización en seguridad vial, hábitos y comportamientos seguros, con enfoque en el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial. Así mismo, se revisarán los plazos de la revisión técnico – mecánica de vehículos automotores y de emisiones contaminantes.

Se revisará el seguro obligatorio de accidentes de tránsito para garantizar su cobertura, eficiencia y finalidad. Se fortalecerá el proceso de imposición y cobro oportuno de las multas de tránsito para lo cual la Superintendencia de Transporte incorporará al Sistema de Control y Vigilancia SICOV a las entidades que realicen cursos para obtener descuentos en las sanciones por infracciones a normas de tránsito. Se realizarán las reformas institucionales para contar con una entidad encargada de la prevención de la siniestralidad, la investigación de accidentes, el registro de siniestros, y la definición de los requisitos técnicos mínimos de seguridad en los modos férreo y fluvial. (Pág. 99 Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 de Colombia),

#### Metas del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 de Colombia

La hoja de ruta del gobierno del cambio para que Colombia país se convierta en un líder de la lucha mundial por la vida, la humanidad y la naturaleza se expresa en una Infografía con las metas del Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 que presenta, en el componente de Seguridad Humana y Justicia Social la meta en disminución de muertes en siniestros viales.

Figura 4. Metas del PND 2022-2026 de Colombia



#### 3.2.3 PLANEACIÓN LOCAL – GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DE PLSV

De acuerdo con lo establecido en el PNSV, es fundamental el apoyo del gobierno nacional en la elaboración de los Planes de Seguridad Vial de los entes territoriales, por lo cual el Ministerio de



Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, publicaron en el año 2015, la “Guía Metodológica para la Elaboración de Planes de Seguridad Vial: Distritales, Municipales y Departamentales”.

Dicha guía se constituye en una herramienta fundamental para la elaboración de los PLSV, toda vez que contiene los aspectos primordiales que los departamentos, municipios y distritos deben tener en cuenta, para construir estos documentos de planificación territorial.

La Guía contiene las fases de elaboración del Plan, aspectos asociados a la participación de los Comités Locales de Seguridad Vial, la financiación de los planes y la referencia a la necesidad de aplicar buenas prácticas internacionales.

Sobre los temas regulados en dicha Guía, vale la pena resaltar los siguientes:

### 3.2.3.1 Comités de Seguridad Vial

La Guía establece que el Comité de Seguridad Vial, es la instancia que “sintetizará por medio del consenso, la visión de todos los actores partícipes de la Seguridad Vial a nivel de distrito, municipio o departamento, para reflejarla en el Plan de Seguridad Vial”, y que a su vez se constituirá en la instancia responsable de articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación y seguimiento de los proyectos, programas y metas del PLSV.

De acuerdo con lo previsto en el anexo 1 de la Guía, el Comité de seguridad vial debe conformarse por personas idóneas, con suficiente formación y compromiso en el tema de la Seguridad Vial.

Si bien la selección de dichas personas es discrecional de la respectiva administración municipal o distrital, para garantizar su operatividad, la guía recomienda tener en cuenta los siguientes actores:

- Funcionarios públicos de niveles directivos o asesor del orden territorial, que lideren este proceso.
- Delegados del orden nacional y departamental.
- Representantes del sector empresarial (empresas de transporte, concesionarios viales, etc.)
- Gremios, representantes de la academia y las ONG.
- Usuarios del sistema de movilidad, entre otros.

De igual forma se recomienda conformar dos niveles de representatividad: un Comité Directivo y un Comité Técnico. El primero, sería el responsable de tomar las determinaciones finales, para la construcción y seguimiento del PLSV y podría estar conformado por los siguientes servidores públicos:

- Alcalde Local o delegado (a)
- Secretario (a) o delegado (a) de la Secretaría de Tránsito o Movilidad
- Secretario (a) o delegado (a) de la Secretaría de Salud
- Secretario (a) o delegado (a) de la Secretaría de Educación
- Secretario (a) o delegado (a) de la Secretaría de Obras Públicas o Infraestructura
- Comandante de la Policía de Tránsito Local o jefe de la operación vial municipal
- Un representante del Comité Técnico



- Un delegado de los gremios

Con relación al Comité Técnico, se recomienda que pueda operar con delegados de los servidores anteriormente mencionados. Adicionalmente, se recomienda invitar al Comité, a los representantes de organizaciones de naturaleza pública o privada, representantes de las instituciones académicas y/o de investigación, gremios, entre otros, que tengan relación con la prevención, mitigación y atención de la accidentalidad vial.

El documento establece que una vez se cuente con el listado oficial de las personas que conformarán el Comité, se convocará a una primera mesa de trabajo, con el fin de realizar la creación formal del Comité de Seguridad Vial.

### 3.2.3.2 Formulación del Plan Local de Seguridad Vial

Una vez efectuado el diagnóstico integral del ente territorial, se debe proceder con la formulación del PLSV, para lo cual se proponen una serie de pasos, entre los cuales se resaltan los siguientes:

#### **Aspectos generales**

Definición de la visión, misión, objetivos y principios del PLSV, para lo cual se deberá contar con la participación de los principales actores involucrados en la seguridad vial del respectivo departamento, distrito o municipio.

#### **Estructura del Plan**

Debe definirse una estructura coherente con los instrumentos de planeación existentes, así como con el marco político utilizado, por ello, se propone utilizar la misma estructura establecida en el Plan Nacional de Seguridad Vial, es decir, establecer un plan de acción, unos programas asociados a dicho plan y una serie de acciones que se desprenden de cada programa.

Con el fin de guardar uniformidad respecto al alcance de cada concepto, establece las siguientes definiciones para la estructura propuesta:

“Pilar: la denominación de Pilar, se originó en Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 (World Health Organization, 2011), basándose en las recomendaciones del Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito (Organización Mundial de la Salud; Banco Mundial, 2004). Los pilares se entienden como las columnas o las bases con las cuales se soportan las intervenciones en seguridad vial. (...)”

Con relación a los planes, se cita los Ocho (8) planes de acción ya establecidos en el PNSV, pero se sugiere incluir uno adicional, denominado velocidad, dada su relevancia en la severidad de las lesiones generadas en los siniestros viales.

“Programa: “Un programa es una unidad lógica de acciones dirigidas al logro de los propósitos establecidos en los objetivos específicos” (Departamento Nacional de Planeación, DNP, 2007). Esto significa, que, basados en los objetivos específicos, así como en el diagnóstico y en el enfoque se generan los programas del plan.



Acción: es el desarrollo de un conjunto de actividades con tiempos, responsables y costos definidos, que buscan aportar al cumplimiento de los objetivos planteados.”

### **Criterios de Selección**

Se deben establecer unos criterios para seleccionar las acciones que serán priorizadas e incluidas en el PLSV, en función de las necesidades y particularidades propias de cada ente territorial.

En la guía se sugieren los siguientes criterios para dicha priorización:

- 1. Cobertura:** se refiere a la proporción de la población beneficiada por la acción.
- 2. Carácter intersectorial:** son acciones que suponen el trabajo de dos o más sectores de forma coordinada, promoviendo la optimización de los recursos humanos y presupuestales.
- 3. Costos:** se refiere al valor de la acción para llevarla a cabo, teniendo en consideración si es coherente con el presupuesto asignado a la entidad territorial.
- 4. Mantenimiento y continuidad:** se refieren a las acciones que cuentan con la voluntad política, así como con los suficientes recursos humanos y físicos para desarrollarlas en el tiempo previsto.
- 5. Inclusión actores vulnerables:** acciones que incluyen o protegen de forma relevante a los actores más vulnerables de la movilidad (motociclistas, peatones, ciclistas, pasajeros).
- 6. Impacto:** acciones que presentan, ya sea por evidencia en la literatura o por experiencia propia, mayores impactos positivos para la reducción de la siniestralidad en el tránsito.
- 7. Gestión Institucional:** se refiere a la capacidad de los agentes y actores responsables para formular, desarrollar y evaluar la acción propuesta.
- 8. Evaluación:** posibilidad de la acción de ser evaluada.

Una vez establecidos los criterios de selección de las alternativas, se sugiere emplear el análisis multicriterio, para poder efectuar la respectiva priorización, aplicando un ejercicio amplio de participación.

### **Indicadores**

Se dispone que es necesario establecer unos indicadores, con el fin de evidenciar los avances que se han logrado, con relación a los objetivos y metas propuestas. Para ello, se sugiere presentar indicadores por cada pilar y utilizar la metodología SMART.

Adicionalmente, la guía recomienda establecer indicadores de distinta tipología, es decir, de resultado, de producto, de impacto, de proceso, según el nivel de intervención.

### **Metas y Costos**

Se deben formular las respectivas metas del PLSV, las cuales deben ser factibles y contemplar seguimientos periódicos de corto plazo (tres meses).



De igual forma, se deben estimar los costos esperados para implementar las acciones y programas, en términos económicos, los cuales deben incluir las etapas de planificación, diseño y lanzamiento del programa en particular, así como de su operación y mantenimiento.

### 3.2.3.3 Financiación

Dado que los costos asociados a los siniestros viales se estiman entre el 1 y el 3% del PIB, se recomienda que los gobiernos locales hagan un gran esfuerzo para financiar las acciones asociadas al PLSV.

Actualmente, la seguridad vial tiene como fuente de destinación específica, el recaudo por concepto de multas de tránsito, de acuerdo con lo establecido por el artículo 160 de la Ley 769 de 2002; no obstante, estos recursos también tienen otro tipo de destinación, como, por ejemplo, los sistemas de transporte público, de acuerdo con la reciente modificación del artículo, a través del Plan Nacional de Desarrollo.

Lo anterior tiene como consecuencia, que la fuente referida pueda resultar insuficiente, para asumir todas las acciones establecidas en el PLSV, por lo cual es necesario que se asignen fuentes adicionales, como por ejemplo las siguientes:

- Aportes del sector privado.
- Cooperación internacional en materia de seguridad vial.
- Recursos provenientes del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.
- Recursos de la subcuenta ECAT (Seguro de riesgos catastróficos y accidentes de tránsito) del Fondo de Solidaridad y garantía.
- Recursos de Peajes.
- Recursos propios del presupuesto del ente territorial
- Recursos provenientes de regalías para proyectos en áreas de salud y educación.

## 3.2.4 ANÁLISIS DOCUMENTOS CONPES 3991 DE 2020 Y 3764 DE 2013

Siendo los Documentos CONPES (documentos aprobados por el Consejo Nacional de Política Económica y Social), instrumentos de gran relevancia en la planeación del sector público, se considera oportuno citar dos documentos que han desarrollado de manera directa, aspectos que atañen a la seguridad vial.

### 3.2.4.1 Conpes 3764 de 2013

“Concepto favorable a la nación para contratar un empréstito externo con la banca multilateral hasta por USD 10 millones, o su equivalencia en otras monedas, destinado a financiar parcialmente el apoyo a la implementación de la política nacional de seguridad vial”.

A través del Documento CONPES 3764 de agosto de 2013, se emite concepto favorable para contratar un empréstito externo con la banca multilateral, para financiar parcialmente la implementación de la política nacional de seguridad vial y específicamente las acciones establecidas en dicho documento.



En un primer momento, el documento se llama la atención sobre la grave problemática que se viene presentando con ocasión de los siniestros viales en el país, resaltando que las muertes por accidentes de tránsito, son después de los homicidios, la segunda causa de muerte violenta en Colombia.

Para afrontar dicha problemática, es necesario efectuar acciones de corto y mediano plazo, que permitan gestionar adecuadamente la seguridad vial y salvar vidas, ahorrando costos sociales y económicos para la sociedad. Dentro de las acciones que se deben adelantar, el documento propone las siguientes: i) Fortalecimiento institucional para la implementación y socialización del Plan Nacional de Seguridad Vial PNSV; ii) la Consolidación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial; iii) Apoyo en la formulación de Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial.

Sobre este último aspecto, el Documento CONPES 3764 señala que se deben contratar con consultorías para el desarrollo de metodologías y de asesoría técnica para la formulación de los PLSV y Planes Regionales. Adicionalmente señala que se deben financiar, para este componente, entre otras, las siguientes actividades: i) desarrollo de metodologías específicas que sirvan de insumo a las entidades locales en la elaboración de los planes de seguridad vial, ii) capacitación y asesoría técnica de los entes territoriales a través de consultorías de apoyo para la definición de sus planes iii) realización de estudios de diagnóstico local y regional; iv) socialización e implementación de las acciones prioritarias del PNSV a nivel regional v) realización de eventos y actividades de capacitación para los funcionarios de los entes territoriales.

Las medidas propuestas tienen asignadas unas metas, las cuales son medidas a través de una matriz de indicadores de impacto, producto y resultado.

El documento también prioriza las acciones contenidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial –PNSV, entre las cuales se destacan las siguientes: la reglamentación del procedimiento para la obtención de la licencia de conducción; la formulación de programas para la atención a víctimas, el apoyo al fortalecimiento institucional, entre otras.

Finalmente, para la debida implementación y ejecución de las políticas de Seguridad Vial contenidas en el documento, es necesario garantizar su financiación, para lo cual se requería contratar un empréstito externo con la Banca Multilateral hasta por USD 10 millones, los cuales se distribuirían según los montos propuestos en el documento para cada programa.

#### 3.2.4.2 Conpes 3991 de 2020

##### **“Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional”**

El Documento CONPES 3991 de abril de 2020, formula estrategias para orientar el desarrollo de la movilidad, de tal manera que se enfoquen en contribuir al bienestar social, ambiental y económico del país. Para ello, planea acciones en pro de mejorar las condiciones del transporte en las ciudades y minimizar sus externalidades negativas.

Dentro de las externalidades negativas citadas en el documento, se encuentra la siniestralidad vial, la cual sigue mostrando una tendencia creciente en materia de víctimas, especialmente de motociclistas, que, según los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para el año 2018 representaron el 50% del total de víctimas fatales y el 56% de lesionados.



Este documento señala que, dentro de las causas de los siniestros viales, las cifras de la ANSV, sugieren que 9 de cada 10 siniestros con víctimas fatales ocurren por fallas en el comportamiento humano: 40,9 % por desobedecer señales de tránsito, 37,5 % por exceso de velocidad, 9,5 % por conducir en estado de embriaguez y 2,2 % por conducir en contravía (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2019).

Dentro de esta externalidad, también se resalta que los costos asociados a la atención de los daños generados por los siniestros viales, tanto materiales como humanos, pueden alcanzar el orden del 5% del PIB del país. Esta afectación se produce, entre otros aspectos, por la demanda en servicios de salud, la congestión y los daños en la infraestructura que resultan del siniestro, y las condiciones de pobreza que se pueden desarrollar en los hogares por la pérdida de productividad (Banco Interamericano de Desarrollo, 2017).

Así, pese a que la seguridad vial fue adoptada como una política de Estado en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, se encuentran graves deficiencias en lo que atañe a temas cuya implementación ha sido recomendada específicamente por la Organización para la cooperación y Desarrollo económico (OCDE), tales como, contar con un parque automotor seguro y con mayor control al tránsito de los diferentes actores viales.

Sobre este último aspecto, hay una situación que se deberá discutir y evaluar al interior de los entes territoriales, y es la debilidad del control al cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los usuarios. Según Informe de la Superintendencia de Transporte, elaborado en el año 2018, existe una correlación directa entre la ausencia de control al cumplimiento de las normas de tránsito y las altas tasas de mortalidad. Esto indica que, en aquellos municipios en que no se ejerce control operativo, las tasas de mortalidad son hasta 22 puntos porcentuales superiores a la media nacional.

Lo anterior cobra gran relevancia, teniendo en cuenta que algunos de los entes territoriales objeto de la presente Consultoría carecen de los cuerpos de agentes y/o convenios con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional para el control en vía, aunado esto al incremento de la informalidad e ilegalidad del transporte de pasajeros en la Región Caribe.

Por otra parte, es importante señalar que el documento fue adoptado en medio de la emergencia sanitaria del COVID-19, por lo cual es importante tener en cuenta las medidas que se proponen, orientadas a incentivar la movilidad para peatones, ciclistas y usuarios de transporte masivo en ambientes seguros; ahora bien se destaca que los costos asociados a las acciones que se desarrollaran para los siguientes cuatro (4) años, se estiman en 12.460 millones de pesos; acciones de las cuales el mayor costo total las encabeza la reducción de muertes y lesiones producto de la siniestralidad vial con (2.530 millones de pesos), seguida por incentivo a la movilidad activa con (2.030).

La relevancia de los lineamientos en materia de movilidad del citado documento, se refleja en la proyección que indica que para el año 2050 se prevé que aproximadamente un 86 % de los colombianos residan en las ciudades, aunado esto al crecimiento poblacional.

En el mismo sentido, el CONPES 3991 nos señala la importancia del modelo de Desarrollo Orientado al Transporte - DOT, que se cimienta en la persona como el principal protagonista en la planificación



urbana, acercando la satisfacción de sus necesidades a su entorno, modelo que estimula los desplazamientos a pie o en bicicleta para las ejecuciones de sus actividades laborales, comerciales y sociales.

Sin duda el modelo DOT supone un reto y una oportunidad para las autoridades locales, quienes, en general aún no han formulado o adoptado sus planes de movilidad a pesar de su carácter legal; pero, dado que el Ministerio de Transporte tiene a su cargo 22 de las 25 acciones en ésta Política de Movilidad Urbana y Regional, la gestión y apoyo por parte del administración central incentivaría la realización de ésta y otras actividades en materia de movilidad en congruencia y articulación con sus planes locales de desarrollo y de ordenamiento territorial.

Además, dentro del compendio normativo del documento CONPES 3991, se refieren entre otras, disposiciones legales asociadas al estímulo de la movilidad eléctrica (Ley 1964 de 2019) y a incentivos para uso de la bicicleta (Ley 1811 de 2016), normas de gran interés en la movilidad de la Post Pandemia que cambiarán la manera de transportarse en el país y que deberán ser parte de las políticas a desarrollar en los Planes Locales de Seguridad Vial.

Ahora bien, con relación a las medidas propuestas en el Documento CONPES, para abordar directamente la problemática de seguridad vial, en el Plan de Acción se establecen varias líneas de manera transversal, como por ejemplo, las asociadas a las mejoras en materia de seguridad en el transporte público, la movilidad activa y la implementación de campañas de educación y promoción de valores y prácticas afines a garantizar el cumplimiento de los planes estratégicos de seguridad vial por parte de los operadores, lo que incluye, entre otros, implementar acciones como capacitaciones permanentes a los operadores en técnicas de manejo defensivo, respeto de los demás actores viales, y cumplimiento de las normas de tránsito; rutinas de mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo a la flota; elaboración de planes de atención a víctimas de siniestros de tránsito, y cumplimiento de la revisión técnico mecánica y de gases.

Adicionalmente, se establece la línea de acción 1.5. “reducción de muertes y lesiones, producto de la siniestralidad vial”, en la cual se proponen las siguientes medidas:

- **Optimización de las licencias de conducción**

Se considera necesario fortalecer el proceso de otorgamiento de las licencias de conducción, de tal manera que se garantice que el aspirante a una licencia, pueda obtenerla solo cuando realmente demuestre su competencia frente al tema.

Para ello se establece que el Ministerio de Transporte, con el apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en el primer trimestre del 2021, presentara el documento normativo a través del cual se establecerá un esquema de evaluación teórico-práctica que garantice la idoneidad del aspirante.

Para el segundo semestre del 2021, el Ministerio de Transporte, con acompañamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, realizara la revisión de las causales de suspensión o cancelación de la licencia, con el fin de evaluar medidas para fortalecer la estrategia de seguridad vial.



- **Penalización de conductas contra la seguridad vial**

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, entre junio y diciembre de 2021, analizará, desde el enfoque comportamental de los actores viales, el impacto de la penalización de conductas contra la seguridad vial que impliquen un peligro para la sociedad. Lo anterior, de conformidad con las recomendaciones dadas por organismos internacionales como la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), que buscan combatir conductas tales como la conducción bajo los efectos del alcohol o el influjo de sustancias psicoactivas, los excesos de velocidad y las conductas temerarias.

- **Regulación Vehicular**

El Documento resalta la necesidad de contar con un parque automotor seguro, que cumpla con los estándares establecidos internacionalmente. Por ello, establece que el Ministerio de Transporte, con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en el segundo semestre del 2021, realizara el análisis de la normatividad técnica que deben cumplir los vehículos nuevos que se comercializan en el país y su impacto sobre la siniestralidad, para finalmente proponer las medidas necesarias para superar las dificultades identificadas.

De igual forma señala que es interés del país adherirse al Tratado de 1958, sobre regulación vehicular, de la Organización de las Naciones Unidas, con el fin de garantizar que los vehículos que se comercialicen en Colombia, cumplan con un marco normativo acorde con las exigencias internacionales en materia de estándares técnicos y se cuente con todo el respaldo internacional que ofrece dicha instancia.

### 3.2.5 MARCO NORMATIVO TERRITORIAL

#### 3.2.5.1 Acuerdo 011 de 2024 - Plan de Desarrollo Territorial

El Plan Municipal de Desarrollo de Albania titulado “Cambiemos por Albania 2024- 2027” y aprobado por el Concejo Municipal mediante el Acuerdo No. 003 de 2024, advierte desde su introducción que se formuló en armonía con el Plan de Desarrollo Nacional 2022 – 2026 “Colombia potencia mundial de la vida”, con el Plan de Desarrollo del Departamento de La Guajira “Primero la palabra 2022 – 2027”, con los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y con los lineamientos del Kit de Planeación Territorial (KPT) del Departamento Nacional de Planeación (DNP), integra los objetivos de desarrollo sostenible, la acción climática y el cumplimiento de la Sentencia T – 302 de 2017.

El Plan de Desarrollo de Albania consta en su estructuración de unas Líneas Estratégicas, un Diagnóstico, un Plan Estratégico, un Plan Plurianual de Inversiones, un Plan Territorial en Salud y un Capítulo de seguimiento y evaluación del Plan.

Delineado en líneas estratégicas, las cuales son: **Línea 1. CAMBIEMOS PARA GARANTIZAR EL DERECHO A LA ALIMENTACIÓN Y LA REDUCCIÓN DE LA POBREZA. Línea 2. CAMBIEMOS PARA MEJORAR LOS INDICADORES DE BIENESTAR SOCIAL COMO POTENCIADORES DE OPORTUNIDADES PARA LA VIDA. Línea 3. CAMBIEMOS PARA PASAR DE LA DESIGUALDAD A LA TRANSFORMACIÓN PARTICIPATIVA CON EQUIDAD E INCLUSIÓN SOCIAL. LÍNEA 4. CAMBIEMOS PARA LOGRAR UNA ALBANIA PRODUCTIVA, COMPETITIVA, TECNOLÓGICA CON UNA ADECUADA INFRAESTRUCTURA.**



## **Línea 5. CAMBIEMOS POR UNA ALBANIA COMPROMETIDA CON EL MEDIO AMBIENTE, LA PAZ, LA RECONCILIACIÓN Y LA MODERNIZACIÓN DEL GOBIERNO.**

Dentro de estas líneas estratégicas está el capítulo 2 PLAN ESTRATEGICO, MOVILIDAD 2.4. Línea 4. Cambiemos para lograr una Albania productiva, competitiva, tecnológica con una adecuada infraestructura, el cual hace un recuento de las vías principales, secundarias y terciarias del Municipio, 2.4.1. Programa de movilidad para el desarrollo

El factor de esta Línea Estratégica, es el atinente a la Red Vial expuesto en el artículo antes mencionada, que refiere que el municipio de Albania funciona como una ciudad lineal ocasionando la falta de conectividad en las vías y la desarticulación del flujo vehicular. Refiere además que se ha incrementado la red vial frente a las décadas anteriores, cuando solo contaba con 2 vías principales pavimentadas.

Paso seguido, se realiza un detallado análisis para las propuestas del factor Tránsito y Movilidad, que en adición a su calidad de Municipio Minero requiere de una infraestructura adecuada para el tránsito seguro de personas y empresas contratistas del cerrejón (Mina carbonífera a cielo Abierto).

También se identifica en este factor, la necesidad de ejecutar acciones en pro de la seguridad vial mediante la formulación y puesta en marcha de planes de señalización de tránsito y transporte. Así las cosas, en el Plan Plurianual de Inversiones se destinaron \$276.353.816 para el Mejoramiento en Seguridad Vial, cuyo indicador de producto es: Vías con dispositivos de control y señalización instalados del Programa presupuestal de Seguridad de Transporte.

Paso seguido, se describe la situación actual de los actores viales y los medios de transporte del municipio de Albania, así:

- Para los peatones, el Plan nos advierte de la insuficiencia y el grave estado de andenes aptos para la circulación de personas, reconociendo algunas zonas de alto riesgo que obligan al ciudadano a transitar por las vías vehiculares, aunado a una infraestructura sin condiciones de accesibilidad para la población vulnerable.
- En relación al uso de la bicicleta, se subraya la importancia de esta forma de transporte para el medio ambiente y se considera que al igual que para los peatones no se cuenta con los espacios idóneos para un tránsito seguro.
- En cuanto al Transporte urbano de pasajeros, se constata en la lectura del Plan, respecto del importante número de personas que prestan el servicio de transporte informal (Mototaxis y motocarros). Así mismo, nos indica el Plan que el Municipio no cuenta con un sistema de transporte urbano autorizado. Por su parte el servicio de transporte de pasajeros en busetas, fue afectado por la mala calidad de las vías de Albania.
- Los recorridos en Motocicleta componen el medio de transporte de mayor demanda en Albania, por tanto se apunta al desarrollo de proyectos relacionados con el transporte público de pasajeros y de carga.
- Acerca de la Señalización del Tránsito en Albania, esta no se escapa de una mala calificación en el Plan, al revelar un déficit en su mantenimiento y la carencia de las mismas, lo que se presume un hecho generador de accidentes viales. En consecuencia, se propone como



estrategia un programa de señalización que incluya diseños, implementación y mantenimiento.

En la actualidad Albania no cuenta con un medio de transporte público y el servicio se presta de manera informal por las denominadas mototaxis y motocarros en el área urbana, así como en la rural.

También existe el Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania como entidad descentralizada encargada de la regulación del tráfico, el tránsito y la movilidad, pero la deficiente señalización vial, la baja pedagogía y cultura vial de la ciudadanía en general hace más complejo el manejo de la seguridad vial, lo cual tiene como resultado que según los datos de mortalidad los accidentes terrestres o siniestros viales ocupen el Séptimo lugar de causas de muerte en el municipio, con un porcentaje del 5,50% para el 2023.

Dentro de las metas PROGRAMA DE MOVILIDAD PARA EL DESARROLLO del Plan de desarrollo de Albania “Cambiemos por Albania 2024- 2027”, están las siguientes:

- Disminuir a 2% el porcentaje de muertes por siniestros viales
- Realizar 4 campañas anuales sobre seguridad vial
- Formular el Plan Vial de municipio de Albania
- Sensibilizar a 1000 actores viales en temas de seguridad vial
- Realizar una capacitación anual a actores viales
- Señalizar 3 zonas escolares del municipio de Albania
- Implementar una estrategia anual para la seguridad vial del municipio en zona rural y urbana

### 3.2.5.2. Acuerdo No. 004 de 2014- ESQUEMA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL – EOT

El EOT del municipio de Albania próximo a cumplir diez (10) años desde su adopción por parte del Concejo Municipal, ha sido incluido en el Plan de Desarrollo “Cambiemos por Albania 2024- 2027”, para su revisión y actualización. Cabe destacar la importancia para el Municipio de su modificación, dado que conforme a lo dispuesto en el artículo 1 del Acuerdo Acuerdo 004 de 2014 la adopción de este instrumento, para desarrollar los procesos de planeación solo correspondían al período comprendido entre los años 2014 al 2024. Y en relación al contenido urbano de mediano plazo, se tenía previsto una vigencia mínima de dos (2) períodos constitucionales de la Administración Municipal período que terminó el 31 de diciembre de 2023.

El artículo 7 del citado Acuerdo nos señala su objetivo general, así:

#### *“ARTICULO 7. OBJETIVOS PARA EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL.*

*OBJETIVO GENERAL: Ordenar el territorio de forma integral y armónica con sus diferentes atributos y dimensiones, buscando la complementariedad entre las dinámicas territoriales y poblacionales, en correspondencia con el pacto colectivo ciudadano, a través del ejercicio prospectivo y de planificación sectorial articulándose al plan de desarrollo y que permita elevar los niveles de vida y de gobernabilidad del municipio de*



*Albania. Para lo anterior se tendrá en cuenta las relaciones intermunicipales, y regionales, las condiciones de diversidad étnica y cultural, así como la utilización óptima de los recursos naturales, económicos y humanos, para el logro de una mejor calidad de vida”*

Ahora bien, la Política para el Sistema Vial de Transporte y Tránsito fue descrita en su artículo 10 como una política orientada a estructurar un sistema vial ágil, armónico y moderno, que conecte de manera integral y fluida el Municipio junto con sus áreas pobladas, además que racionalice el transporte, respete al peatón y caracterice a Albania como eficiente en calidad y servicio.

En el numeral 8 de las estrategias de largo plazo para el ordenamiento del territorio municipal determinadas en el artículo 11, se estableció la consolidación y creación de ejes viales principales que garanticen la comunicación municipal, subregional y regional, así mismo la fluidez vehicular y la estructuración en torno a las diversas actividades urbanas y suburbanas.

Respecto del Sistema Vial de Tránsito y Transporte el EOT registró los Programas y Proyectos de corto, mediano y largo plazo para su área urbana que comprenden la Integración de la malla vial, Pavimentación, Mejoramiento vial, Construcción, Estudios y diseños de las diferentes vías del Municipio.

Para el Sistema de Tránsito y Transporte en el área urbana, el literal B del artículo 22 correspondiente al Título V de los Sistemas Estructurantes del Territorio Municipal, fijó los siguientes proyectos:

- Reestructuración del sistema de rutas de transporte urbano y de influencia.
- Reorganización de paraderos para rutas urbanas y paradas de transición para rutas de influencia.
- Elaboración de estudios de Origen.
- Destino para la implementación del Plan Vial y de Transporte.
- Organización de la nomenclatura vial y sentido de las vías.
- El fortalecimiento de las actuales empresas de transporte urbano de buses, busetas y taxis.
- De señalización Horizontal, Vertical y de Piso en los niveles informativo, preventivo y reglamentario.
- De actualización de nomenclatura urbana.
- De bahías de parada para el transporte urbano y de influencia.
- De educación ciudadana enfocada al buen uso del espacio público.
- De consolidación de áreas de parqueo.
- De actualización del sistema de semáforos.
- De consolidación de centrales de carga, centros de acopio y de parqueo de vehículos pesados y de tracción animal.
- De información vial y de transporte.
- Estudios de factibilidad de operación del aeropuerto o estudio de alternativas de transporte aéreo.

Así las cosas, los anteriores proyectos hacen parte de los temas relacionados con la Seguridad Vial que fueron desarrollados en el Esquema de Ordenamiento Territorial - EOT de Albania.



### 3.2.5.3. Acuerdo 006 de 2020

Por medio del cual se crea el Comité Local de Seguridad Vial, como una instancia de coordinación y seguimiento encargada de articular con las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o acciones del Plan Local de Seguridad Vial.

El artículo 3 del Acuerdo 006 de 2020, estableció la conformación del Comité, así:

1. El Alcalde Municipal o su delegado
2. El Director de Tránsito y Transporte
3. El Secretario del interior y convivencia ciudadana o su delegado
4. El Secretario de Planeación o su delegado
5. Secretario de Salud o su delegado
6. El Secretario de Educación, cultura y deporte o su delegado
7. El Comandante de la Policía de Albania o su delegado
8. Dos representantes de organismos de defensa civil, bomberos y/o atención de desastres.

Así mismo, el citado acuerdo señaló que en sus sesiones podrán invitar a los representantes de entidades públicas y privadas de carácter municipal, departamental, nacional e internacional, que desarrollen acciones relacionados con la seguridad vial.

Se definieron como funciones del Comité Local de Seguridad Vial de Albania, las siguientes:

- a) Aprobar el Plan Local de Seguridad Vial presentado por el instituto de Tránsito y Transporte del Municipio de Albania.
- b) Asesorar a la Administración Municipal en la toma de decisiones con el fin de garantizar el cumplimiento del Plan Municipal de Seguridad Vial
- c) Realizar el seguimiento a la implementación del Plan Local de Seguridad Vial, a través de métodos que permitan un eficaz control y seguimiento.
- d) Analizar las estadísticas de accidentalidad del Municipio de Albania.
- e) Formular propuestas para la prevención, atención y mitigación de los accidentes de tránsito así como las acciones para la implementación de las mismas.
- f) Promover la investigación en temas de seguridad vial a nivel institucional.
- g) Formular estrategias para la consecución de recursos que permitan dar cumplimiento a las políticas del Plan Local de Seguridad Vial

Así mismo, se estableció que este Comité sesionara de manera ordinaria cuatro veces al año y de manera extraordinaria según se requiera



### 3.2.6 ANÁLISIS DEL MARCO JURÍDICO

De acuerdo con el marco jurídico expuesto en el municipio, a continuación, se presenta el siguiente análisis frente al marco político presentado, así como al Plan Nacional de Desarrollo y al Plan Nacional de Seguridad Vial, con el fin de evidenciar su alineación o no a dichos instrumentos.

3.2.6.1 Frente al Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2031. En concordancia con el objetivo general de estabilizar y a partir de ahí, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito y en particular en el plano regional, que está consagrado en el documento del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011– 2020 proclamado por la Asamblea General de las Naciones Unidas, el cual además pretende apoyar el desarrollo de planes de acción locales, ofreciendo un marco para favorecer la realización de actividades coordinadas a nivel regional; analizaremos las estrategias, metas y/o propuestas del Plan Municipal de Desarrollo de Albania “Albania Es tiempo de Avanzar 2024- 2027”, relacionadas con éste Plan Mundial, así:

#### **Plan de acción Gestión de la Seguridad Vial.**

Dando cumplimiento a lo establecido en este Pilar, el municipio de Albania ha expedido Acuerdo 006 de 2020 “Por medio del cual se crea el Comité Local de Seguridad Vial”, como una instancia de coordinación y seguimiento encargada de articular con las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o acciones del Plan Local de Seguridad Vial; conformado por: El Alcalde o su designado, el Director del Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania o su designado, el Secretario de Planeación o su designado, el Secretario de Salud o su designado, el Secretario de Educación o su designado, el Secretario de Hacienda o su designado, el Secretario del interior o su designado, el funcionario de Medio Ambiente o su designado, el Coordinador de Gestión del Riesgo de Emergencia y Desastres o su designado, el Comandante de Bomberos, un representante del E.S.E Hospital San Rafael de Albania La Guajira y el Jefe de la Seccional de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

Entre las principales funciones anteriormente citadas destacamos con gran importancia las de Coordinar y articular a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o acciones contempladas en los Planes Locales y/o programas y/o proyectos de Seguridad Vial, Realizar el seguimiento a la implementación del Plan Local de Seguridad Vial y Promover la investigación científica en temáticas de seguridad vial.

#### **Plan de acción Vías de Tránsito y Movilidad más Seguras.**

La Administración Local presenta un diagnóstico desfavorable en la infraestructura destinada al tránsito de peatones y ciclistas, actores viales de mayor vulnerabilidad; en el mismo sentido los desplazamientos en motocicletas constituyen el 75% del transporte de los pobladores de Albania, aun así, no se observa en el Plan de Desarrollo Territorial alguna medida en particular que contribuya al mejoramiento de la seguridad vial de este actor.

En la Estrategia de Vías y Conectividad, se priorizaron entre otros, los siguientes proyectos:



- El mejoramiento vial urbano de Albania mediante la construcción de nuevas vías pavimentadas, que parte con una línea base de 2.400 ml y tiene como meta para el cuatrienio de 1500 ml construidos bajo en indicador de 2 vías urbanas construidas.
- El mejoramiento vial urbano mediante la reposición o mantenimiento de pavimento, desde una línea base de 4.3 km a una meta para los cuatro (4) años de 1 km

#### **Plan de acción Usuarios de vías de tránsito más seguros.**

Dentro de las múltiples campañas propuestas en el Plan de Desarrollo ninguna se asocia a temas en seguridad vial, lo cual no se compadece con el aumento en los registros reportados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial para Albania.

#### **Plan de acción Respuesta tras los accidentes.**

El Plan de Desarrollo de Albania refiere que se cuenta con una red hospitalaria de mediana complejidad, ante una emergencia de respuesta, compuesta por el Hospital San Rafael de Albania, junto con 2 ambulancias. De manera comprensible ante la Pandemia del Coronavirus y la Declaración del Estado de Emergencia Sanitaria, las metas se centran en fortalecer la red de emergencia de respuesta, ante posibles eventualidades mediante la ampliación de la red hospitalaria y de las camas de cuidados intensivos para atender casos de alta complejidad.

Por lo anterior, el Plan no refleja ninguna de las recomendaciones del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2031, en cuanto a los sistemas de atención prehospitalaria (Extracción de las víctimas de los vehículos siniestrados, Sistemas de atención traumatológica hospitalaria, Prestar servicios de rehabilitación y de apoyo a los pacientes lesionados y a los deudos de los fallecidos en accidentes de tránsito, etc.)

#### **3.2.6.2 Declaración de Estocolmo**

De la lectura del Plan de Desarrollo de Albania, contrastado con lo estipulado en la Tercera Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial “Es hora de resultados” celebrada en Estocolmo, los días 19 y 20 de febrero, podemos resaltar su Meta de Gestión en la Estrategia definida como “Vías y Conectividad: cambio de la Infraestructura”, relacionada con la implementación del “plan estratégico de seguridad vial”, la cual está alineada con la formulación del Plan Local de Seguridad Vial 2024-2034, que incluye el conjunto de programas y acciones para la prevención, disminución y mitigación de los accidentes viales, objeto de esta consultoría.

Ahora bien, se considera importante apoyar al Municipio en la conformación de su Comité Local de Seguridad Vial, como medida que recoge la preocupación común de la Declaración de Estocolmo, en cuanto al Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2020 de la Organización Mundial de la Salud (OMS), sobre el tránsito como importante obstáculo para el desarrollo, que sigue siendo un grave problema de salud pública y una de las principales causas de muerte y lesiones en todo el mundo, la necesidad de la protección de los usuarios vulnerables peatones y ciclistas mediante la construcción y mejoramiento de la infraestructura en vías urbanas, además de la instalación y mantenimiento de las señales de tránsito.

Se agrega que al igual que el Pilar de usuarios de vías de tránsito más seguros, del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2031, no se expusieron programas de formación y



capacitación incluyentes para estimular el comportamiento responsable de todos los usuarios de la red vial con objeto de crear un entorno vial pacífico y fomentar la toma de conciencia por parte de los albaneses con respecto a los factores de riesgo.

### 3.2.6.3 Frente a Objetivos de Desarrollo Sostenible

El artículo 1.1.3 Enfoque de Desarrollo Sostenible del Plan de Desarrollo de Albania cita: “El Plan de Desarrollo “Cambiemos por Albania 2024- 2027” es coherente con las apuestas globales como lo son los Objetivos de Desarrollo Sostenible, eso le permitirá impulsar acciones encaminadas a responder a las necesidades más urgentes no solo en Albania sino a nivel global como son la erradicación de la pobreza, fomentar la paz, sociedades más inclusivas y reducción de desigualdades que contribuyan a una economía más próspera, así como propender por la igualdad de género, mejorar la salud, la educación y acción contra el cambio climático”

Así las cosas, de los diecisiete (17) Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que constituyen un llamamiento universal a diferentes acciones y que fue aprobado por los Estados Miembros de las Naciones Unidas, y que son descritos por esta Consultoría, tenemos los siguientes:

#### **Objetivo 3. Salud y Bienestar.**

Como se ha referido, no se fijó en el Plan de Desarrollo Territorial estrategias, programas o metas asociadas a la Salud y Bienestar - Seguridad Vial.

#### **Objetivo 9. Industria, Innovación e Infraestructuras.**

Del ODS se desprende su observancia en la Estrategia de Vías y Conectividad del Plan de Desarrollo Territorial, cuyo objetivo es actualizar el Esquema de Ordenamiento Territorial EOT, mejorar la malla vial y la conectividad en Albania, así como desarrollar programas de saneamiento básico, servicios públicos y mejoramiento de la infraestructura.

En él hallamos un objetivo priorizado para la Gestión e implementación de un Sistema de Transporte Público Masivo del que se prevé como producto el servicio de apoyo financiero para la implementación de sistemas de transporte público de pasajeros mediante la suscripción de convenios, partiendo de una base de cero (0).

También hacen parte del asunto los objetivos de mejoramiento vial urbano de Albania, que incluyen la construcción de nuevas vías pavimentadas y la reposición de pavimento de las vías urbanas. Igualmente cabe destacar las metas relacionadas con la Gestión de recursos para la construcción de un nuevo terminal de transportes y para la construcción de un nuevo aeropuerto.

#### **Objetivo 11. Ciudades y Comunidades Sostenibles.**

El artículo 3.6.7 para la Estrategia de Vías y Conectividad, se cita textualmente su correspondencia con los siguientes objetivos:

“**ODS (06):** Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos.

**ODS (11):** Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”.



Se apunta en esta Estrategia a la protección de los usuarios vulnerables peatones y ciclistas mediante la construcción y mejoramiento de la infraestructura en vías urbanas, además de la instalación y mantenimiento de las señales de tránsito.

### **Objetivo 17. Alianzas para lograr los objetivos**

Hasta la fecha de este informe y de acuerdo a las comunicaciones sostenidas con el Doctor Hasller Quintana Director del Instituto Municipal de Transportes y Tránsito de Albania, no existen en Albania convenios con la Policía para atender asuntos relacionados con seguridad vial.

#### **3.2.6.4 Frente al Plan Nacional de Desarrollo**

Ahora bien, en armonía con el Plan Nacional de Desarrollo, nos indica estar fundamentado en él, por tanto, Vías y Conectividad –la Infraestructura de la misma Línea Estratégica, alude esta consonancia con el PND, así:

“Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional. Pacto por la Transformación Digital de Colombia: Gobierno, empresas y hogares conectados con la era del conocimiento.

“Pacto por la calidad y eficiencia de servicios públicos: agua y energía para promover la competitividad y el bienestar de todos.”

Pacto por los recursos minero-energéticos para el crecimiento sostenible y la expansión de oportunidades en territorios.”

#### **3.2.6.5 Frente al Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031**

El PNSV consagra una serie de programas y acciones, agrupados según las áreas de acción establecidas por el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021 – 2031, señalados anteriormente.

Los programas establecidos en el PNSV contienen acciones puntuales a cargo de diferentes entidades del orden nacional y local, por lo cual, para efectos del presente análisis se incluirá la revisión de las acciones que contemplen a las autoridades locales como agente responsable de la respectiva acción.

##### **3.2.6.5.1. Área de acción gestión institucional.**

Pese a que en el Plan de Desarrollo de Albania no se hace alusión, ni se fundamentó ningún programa en los Ocho (8) Planes de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial –PNSV, cuyo objetivo común para todos los entes territoriales, es reducir el número de víctimas fatales por accidentes de tránsito para el año 2026, analizaremos los aspectos concernientes a cada uno, así:

#### **Programa: Fortalecimiento otros sectores**

- Acción. Institucionalizar y fortalecer los Comités Locales de Seguridad Vial.

Fue necesaria la creación del Comité de Seguridad Vial del Municipio, observando los lineamientos de la Guía Metodológica para la elaboración de Planes de Seguridad Vial; Comité que deberá



concentrar la perspectiva de los actores viales en representación de todos los grupos interesados en la formulación de las estrategias que contribuyan a la seguridad vial en los próximos 10 años.

Por lo anterior, se sugirió la utilización de los canales tecnológicos disponibles para la configuración de un equipo delegado por la Administración Municipal, que convocó a la respectiva mesa de trabajo con el fin de crear el Comité, fijando compromisos reales en la implementación del Plan Local de Seguridad Vial.

No se advierte en la formulación del Plan acciones encaminadas a la realización de encuentros virtuales entre los comités que pudiesen existir de las entidades territoriales de la zona.

#### 3.2.6.5.2. Área de acción estratégico de comportamiento seguro

**Programa:** Medidas y acciones de control efectivas

- Acción- Transformar los colegios en comunidades seguras.

La información encontrada en el municipio, no da cuenta de proyectos pedagógicos específicos, relacionadas con estrategias y actividades dirigidas a la comunidad escolar en pro de la seguridad vial, ni en su formulación, apoyo o monitoreo.

- Acción. Desarrollar esquemas y estrategias para el control de comportamientos riesgosos para la seguridad vial.

Respecto a este Área de acción y el conjunto de sus acciones no se revelan en el Plan de Desarrollo Territorial estrategias de cero tolerancia a la conducción bajo el efecto de sustancias sicotrópicas y/o del alcohol, ni campañas dirigidas a la comunidad escolar (Patrulla escolar, desplazamientos en bus, a pie, en bicicleta).

De igual manera, tampoco se establecieron programas, u actividades de formación o campañas para estimular el comportamiento responsable de todos los usuarios de la red vial.

#### 3.2.6.5.3. Área de acción Atención integral a víctimas

- Acción 1. Diagnosticar la atención prehospitalaria, hospitalaria y rehabilitación de accidentes de tránsito.

En los actos administrativos revisados, no se encuentra evidencia sobre la existencia de un diagnóstico que permita caracterizar la capacidad instalada y la calidad del sistema de atención prehospitalaria, hospitalaria y de rehabilitación de víctimas de siniestros viales.

**Programa Atención Hospitalaria.**

- Acción 6. Definir e implementar las rutas de atención en salud por accidentes de tránsito.

En la información revisada, no se encuentra evidencia sobre la existencia de un estudio que evalúe y proponga rutas de atención, de acuerdo con los centros hospitalarios y periféricos disponibles en Albania, según los niveles y tiempos de traslados y capacidad. Este hecho impide construir una estrategia que permita mejorar el pronóstico de dichas víctimas, a través de un traslado eficiente y oportuno de las víctimas de siniestros viales a la institución de salud adecuada.



Programa Acompañamiento a víctimas y rehabilitación e inclusión de personas en situación de discapacidad.

- Acción 7. Fortalecer y promover los mecanismos de acceso a los programas de terapia ocupacional a las víctimas de traumatismos relacionados con tránsito.

En la información revisada no se encontró la existencia de proyectos especiales para la promoción y fortalecimiento de programas de terapia ocupacional a personas lesionadas por accidentes de tránsito.

Programa Acompañamiento a víctimas y rehabilitación e inclusión de personas en situación de discapacidad.

- Acción 10. Impulsar la creación del sistema integral de acompañamiento que oriente a familiares y víctimas de accidentes de tránsito.

De acuerdo con lo previsto en el PNSV 2022-2031, para esta acción se requiere lo siguiente:

“1. Formación de equipos de asesoría y orientación presencial o telefónica a familiares de las víctimas en relación con la escena y los derechos de la víctima.

2. Acompañamiento en el proceso de atención hospitalaria y rehabilitación psicosocial a la víctima y su familia.

3. Asesoría jurídica básica en el cumplimiento de los derechos de las víctimas. También se hará la conformación de grupos sin ánimo de lucro para la defensa judicial de las víctimas menos favorecidas, promovidos desde los consultorios jurídicos.

4. Guía integral protocolizada de atención psicosocial a víctima/familiares en accidentes de tránsito.

5. Constitución de unidades de seguimiento y registro nacional de los casos fallados para verificar el cumplimiento y la reparación integral a las víctimas.”

Sobre estas actividades no se encontró ningún acto administrativo o estudio que dé cuenta de un avance en la materia en el municipio.

#### **Programa Vigilancia en salud pública de accidentes de tránsito.**

- Acción 12. Implementar el sistema de vigilancia en salud pública de accidentes de tránsito,

El Plan Nacional de Seguridad Vial, describe esta acción como un conjunto de personas e instituciones integrantes del sistema general de seguridad social en salud, así como otras instituciones de interés distintas a este sector, en el cual se hacen intercambio de información para el conocimiento, abordaje y análisis de los problemas de salud. Para ello se propone desarrollar informes de los resultados de investigaciones, análisis y diagnósticos de vigilancia en seguridad vial.



Sobre este tema no se encontró ningún acto administrativo o documento que refleje la existencia de informes sobre investigaciones, análisis, diagnósticos o intercambio de información para abordar los problemas de salud derivados de siniestros viales.

#### 3.2.6.5.4. Área de acción Infraestructura vial segura

##### **Programa: Políticas municipales para la infraestructura vial**

- Acción. Diseñar y desarrollar un plan integral de andenes y ciclorrutas accesibles y seguras.
- Acción. Modernizar y ampliar integralmente el sistema de semaforización y mejorar e incrementar el sistema de señalización.

Acerca de la citada acción, la semaforización y la señalización hacen parte de las problemáticas del Tránsito y Movilidad, por tanto se planea la instalación y mantenimiento de estos elementos vitales para el respeto a las normas de tránsito y el mejoramiento de la seguridad vial en Albania.

En igual forma el Plan de Desarrollo Territorial establece el mejoramiento vial urbano con la construcción de nuevas vías para cumplir con una meta para el cuatrienio de 1 km y la reposición de pavimento en 1.100 metros cuadrados más de las vías urbanas. Igualmente se planeó el mejoramiento de vías terciarias para la interconexión de la cabecera municipal con las zonas rurales.

#### 3.2.6.5.5. Plan de acción vehículos seguros

##### **Programa: Transporte**

Ante la preocupación de la Administración Local por el número de personas que prestan y usan el servicio de transporte informal, se subraya el proyecto de la Gestión de apoyo financiero para la implementación de un Sistema de Transporte Público de Pasajeros. Sumado a esto, aunque sin una acción concreta el Plan de Desarrollo de Albania advierte la situación de los mototaxistas, como un factor de riesgo para la seguridad vial.

Para las acciones de esa área asociadas a la formulación e implementación de programas para el tránsito de motocicletas, se tiene como estrategia el desarrollo de proyectos de sistemas de transporte masivo a largo plazo, así las cosas, se colige que se pretende desestimular el uso de la motocicleta e incentivar el transporte público.

Programa: Auditorías, evaluación y seguimiento de seguridad vial en la infraestructura vial.

- Acción 4. Definir los estándares que debe cumplir la infraestructura en términos de seguridad vial y la reglamentación necesaria.

En los actos administrativos analizados no se evidencia la realización de diagnósticos sobre las condiciones de seguridad en la infraestructura vial, ni de la realización de auditorías o inspecciones de seguridad vial en el municipio.

##### **Programa: Políticas municipales para la infraestructura vial.**

- Acción 6. Promover la inclusión de acciones encaminadas a fortalecer la seguridad vial en la infraestructura, en los planes de desarrollo, en los instrumentos tipo POT/PBOT/EOT y en los planes de movilidad.



En este punto el Acuerdo No. 004 de 2014 que contiene el Esquema De Ordenamiento Territorial – EOT ha sido calificado por la nueva administración local como un instrumento desactualizado, por tanto se tiene como una prioridad su revisión y correspondiente actualización.

Acción 7. Diseñar y desarrollar un plan integral de andenes y ciclovías accesibles y seguros.

No se encontró un diagnóstico de la red vial peatonal, ni identificación de las prioridades y alternativas de tratamiento para asegurar una movilidad segura y cómoda para los peatones. Los actos administrativos no contemplan una planeación con relación a la intervención de la red peatonal (andenes), ni pasos peatonales a nivel, ni se cuenta con una meta asociada a este tema.

De igual forma se encontró que el municipio no cuenta con red de ciclovías, ni se tiene contemplado implementarlas.

### 3.2.6.6. Conclusiones

Se concluye en este análisis, que las difíciles condiciones sociales y económicas que afronta el municipio de Albania, fruto de la creciente llegada de migrantes venezolanos y aunado a las insuficientes fuentes de empleo formal, influyen en los presupuestos asignados en su Plan de Desarrollo que dan prioridad a cubrir las necesidades básicas insatisfechas de sus habitantes; por tanto los recursos destinados a las estrategias y programas en seguridad vial son limitados y reducidos frente a la evidente informalidad y control al transporte de pasajeros.

Del mismo modo, fue necesario y urgente la conformación del Comité de Seguridad Vial como una medida inicial que genere el compromiso en la formulación de políticas que impacten de manera positiva los comportamientos viales de los albaneses.

Igualmente se pudo constatar mediante encuestas realizadas al ente territorial y que hacen parte de la presente consultoría como Anexo No. 1, que no se han realizado auditorías de seguridad vial, que tampoco existen red de ciclovías y que sólo en las últimas vías internas construidas se han realizado rampas para discapacitados y andenes, lo que evidencia que el municipio tiene muchos frentes en los que debe abordar, asumir e implementar medidas de seguridad vial.

Dado lo anterior, es importante señalar que mediante la reunión celebrada el día viernes 13 de septiembre de 2024, se realizó la primera sesión del Comité Local de Seguridad Vial de Albania, en donde se presentó el informe del diagnóstico relacionado con cada uno de las Ocho (8) áreas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial por parte del INSTRANS; aquí se destacó el compromiso y la disposición de las autoridades locales en coordinar y articular con las entidades y organismos responsables programas y/o proyectos de Seguridad Vial; así mismo se informó de manera detallada las cifras de accidentabilidad del municipio frente a cada actor vial, las impresiones de la comunidad respecto de los factores que afectan la seguridad vial, registro del parque automotor, entre otros aspectos asociados.

En igual forma, los miembros del Comité participaron de manera activa en relación a la información suministrada por parte de esta Consultoría, información la cual es de valioso interés para abordar e implementar en el proyecto del Plan Local de Seguridad vial de Albania y que les permitirá establecer las políticas y medidas de seguridad vial de interés para el Municipio.



## 4. CARACTERIZACIÓN INSTITUCIONAL DEL TERRITORIO

Para garantizar la adecuada gestión de la política pública de seguridad vial en el territorio, es fundamental efectuar alianzas entre los gobiernos, el sector privado y la sociedad civil, por ello, en primer lugar, es necesario identificar las entidades públicas que ejercen algún tipo de competencia frente al tema, así como el marco jurídico que evidencia el tipo de intervención que podrían ejercer, de cara al manejo efectivo de las múltiples causas que generan los siniestros viales, bajo el concepto amplio de seguridad vial, establecido en el artículo 5 de la Ley 1702 de 2013:

*“Entiéndase por seguridad vial 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, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.”*

Para este propósito, en primera instancia se identifican las entidades públicas que tienen competencia en las zonas de estudio, resaltando las principales funciones que podrían impactar aspectos que atañen a la seguridad vial.

### 4.1. DELIMITACIÓN DE ENTIDADES PÚBLICAS COMPETENTES

La articulación de las instituciones que intervienen de manera directa en la seguridad vial, es fundamental para garantizar la adecuada implementación de las diferentes políticas y estrategias, por lo cual, en primer lugar, es fundamental identificar cuáles son esas entidades públicas que ejercen competencias puntuales en la materia.

Para lograr ese propósito, a continuación, se agruparon dichas entidades en dos niveles, el primero, conformado por aquellas que corresponden al nivel nacional, y el segundo, por las que corresponden al nivel territorial.

#### 4.1.1 NIVEL NACIONAL

A nivel nacional, las principales entidades que tienen competencia directa frente a la seguridad vial, son: el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional de Carreteras, y como administradores de la infraestructura vial nacional, el Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Infraestructura, la Unidad Nacional para la Atención de riesgos de desastre, Dirección Nacional de Bomberos y el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

##### 4.1.1.1 Ministerio de Transporte

De acuerdo con lo previsto en el artículo 5 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 276 de 1996, es atribución del Ministerio de Transporte, en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.



Esta facultad abarca una serie de definiciones en materia de infraestructura vial del país, que van desde la presentación de la propuesta de planes de expansión vial del país ante el Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES, para su aprobación (artículo 15) hasta la definición y actualización periódica de la normativa que tiene que ver con los diseños de carreteras y puentes. (Parágrafo 3 artículo 13)

Así mismo, en el parágrafo 1 del artículo 13 de la Ley 105 de 1993, se señala lo siguiente:

*“El Ministerio de Transporte construirá bahías de estacionamiento sobre las zonas aledañas a las carreteras nacionales, las cuales contarán donde sea posible, con los servicios públicos básicos de acuerdo con los diseños técnicos. En las nuevas carreteras que acometan y en proximidades a centros urbanos, reservará franjas de terrenos que serán utilizados para la recreación y prácticas deportivas de sus habitantes.” En la actualidad se entiende que esta obligación se ejerce a través de sus entidades adscritas, en su calidad de administradores viales, esto es, la Agencia Nacional de Infraestructura “ANI” y el Instituto Nacional de Vías “INVIAS”.*

Por otra parte, el Decreto 87 de 2011 consagra al Ministerio de Transporte, como la entidad encargada de definir las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

Entre las funciones establecidas en el artículo 2 del Decreto 87 de 2011, se encuentran las siguientes:

- Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura.
- Elaborar el proyecto del plan sectorial de transporte e infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las entidades del sector y evaluar sus resultados.
- Coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura de los modos de su competencia.

Finalmente, el Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, dispone que el Ministerio de Transporte es la máxima autoridad en materia de tránsito, y como tal le corresponde, entre otras funciones, las de “definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito”.

Como se observa, el Ministerio de Transporte tiene una amplia facultad de intervención, que se evidencia, principalmente, en la definición de las necesidades de ampliación de la red vial, de la mano del CONPES, y en el ejercicio de la facultad regulatoria con relación a todos los temas que afectan al sector.

Frente a esta última facultad, se resalta que a través de la Resolución 2273 de 2014, el Ministerio de Transporte adoptó y actualizó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, instrumento que fija una hoja de ruta frente a las diferentes acciones que se deben tomar para mejorar las condiciones de seguridad vial en el país, en materia de infraestructura, vehículos, comportamiento humano y data.



El Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, en infraestructura segura establece que la infraestructura vial debe tener en cuenta en su planificación, diseño, construcción, mantenimiento y operación, todas las necesidades de los actores de la vía, en especial los peatones, motociclistas, ciclistas y personas en situación de discapacidad, de igual forma, consagra como medida prioritaria, la implementación de un sistema de gestión vial, como herramienta que permita una evaluación de las condiciones de seguridad de la infraestructura para la movilidad motorizada y no motorizada.

#### 4.1.1.2 Agencia Nacional de Infraestructura

De acuerdo con lo previsto en el artículo 3 del Decreto 4165 de 2011, la Agencia Nacional de Infraestructura, “tendrá por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada - APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas en este artículo, dentro del respeto a las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación.”

Dentro de las funciones de la Agencia se encuentran las de planear y elaborar la estructuración, contratación y ejecución de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública y de los servicios conexos o relacionados. Si bien se trata de una función general que no menciona puntualmente la seguridad vial, es claro que dentro de los estudios que debe elaborar la Agencia para cada proyecto, deberá tener en cuenta los aspectos que impacten el bienestar de los ciudadanos, incluido el relacionado con la seguridad, por constituir uno de los principios rectores del transporte, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley 105 de 1993.

La ANI también tiene el deber de identificar, analizar y valorar los riesgos de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada a su cargo (contractuales e institucionales), hacerles seguimiento, proponer e implementar medidas para su manejo y mitigación, por lo cual, siendo la siniestralidad vial un riesgo inherente a la operación de todo proyecto de infraestructura vial, estaría comprendido dentro de temas a evaluar y mejorar por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.

#### 4.1.1.3 Superintendencia de Transporte

La Superintendencia de Transporte se encarga de supervisar y vigilar que el servicio de transporte público, su infraestructura y servicios asociados se presten de manera oportuna y eficiente. De acuerdo con lo previsto en el Decreto 2409 de 2018, la Superintendencia de Transporte ejercerá las funciones de vigilancia, inspección y control que le corresponden al presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.

Entre las principales funciones de la Superintendencia, se encuentran las siguientes:

1. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte.



2. Vigilar, inspeccionar, y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte, con excepción del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros, del servicio público de transporte, terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxis en todo el territorio nacional y de la prestación del servicio escolar en vehículos particulares cuya vigilancia continuará a cargo de las autoridades territoriales correspondientes.
3. Inspeccionar y vigilar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte.
4. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura propia del sector transporte.
5. Inspeccionar y vigilar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación, administración, explotación y/o mantenimiento de la infraestructura marítima, fluvial y portuaria.

Se trata entonces de un actor fundamental, en la medida en que garantiza que el incumplimiento del marco jurídico vigente asociado al transporte, tenga una sanción, y en tal medida la efectividad de sus actuaciones se convierte en una herramienta poderosa para disuadir a los diferentes actores del sector, de la necesidad de asumir comportamientos ajustados a la normatividad vigente y por tanto, más seguros.

#### 4.1.1.4 Agencia Nacional de Seguridad Vial

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la entidad encargada de velar por la seguridad vial en el país, por lo cual es un actor fundamental en todos los casos revisados y evidencia que en los últimos años ha existido un mayor compromiso del país, frente a la necesidad de adoptar medidas efectivas para prevenir los siniestros viales y su gravedad.

En la Ley 1702 de 2013, crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y se establece que tendrá por objeto “la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.”

Reconociendo que la seguridad vial exige de la participación coordinada de múltiples actores que requiere del trabajo mancomunado de todos, para alcanzar una disminución en el número de víctimas por siniestros viales y/o en el nivel de gravedad de los siniestros presentados. Por ello, le asigna a la Agencia, una serie de competencias en materia de planificación, regulación, educación, control, entre las cuales se resaltan otras. Entre las funciones consagradas en el artículo 9 de la Ley 1702 de 2013, se encuentran las siguientes:

- **De planificación**

Ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país.



Servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Locales y Regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del Plan Nacional y de los Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial.

Recopilar, procesar, analizar e interpretar toda la información necesaria que, sobre el tema de la seguridad vial, permita desarrollar investigación sobre causas y circunstancias de la accidentalidad vial para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial.

- **De regulación**

Evaluar la efectividad de las normas reglamentarias asociadas con la seguridad vial y promover su modificación, actualización, o derogación, cuando corresponda; si son de orden legal las propondrá al Ministerio de Transporte para que se presenten a consideración del Congreso de la República.

Definir con el apoyo técnico del INVIAS y la ANI, un manual de elementos de protección para las vías del país, obedeciendo a criterios técnicos relacionados con las condiciones y categoría de la vía.

Definir una estrategia, para los actores más vulnerables del tránsito, llámense peatones, motociclistas, ciclistas y pasajeros del servicio público de transporte en la infraestructura vial de mayor riesgo, llámese vías troncales y principales en las ciudades y en toda la red nacional de vías primarias y concesionadas, dobles calzadas.

Definir, dentro del marco del derecho fundamental a la libre circulación, los reglamentos, las acciones y requisitos necesarios en seguridad vial que deban adoptarse para la reducción de los accidentes de tránsito en el territorio nacional.

- **Campañas de concientización y educación**

Realizar campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país.

Promover instancias de capacitación y/o capacitar a técnicos y funcionarios nacionales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial.

- **Infraestructura**

Promover el diseño e implementación de sistemas de evaluación de los niveles de seguridad vial de la infraestructura, por medio de auditorías o inspecciones de seguridad vial.

Definir las condiciones de conformación del inventario local, departamental y nacional de las señales de tránsito a cargo de las autoridades de esos mismos órdenes, quienes estarán obligadas a suministrar y a mantener actualizada esa información.

- **De control**

Definir las estrategias para el control del cumplimiento de las normas de tránsito y coordinar las acciones intersectoriales en este ámbito.

Diseñar, coordinar y adoptar con la Policía Nacional y otras autoridades competentes, las prioridades y planes de acción de vigilancia y control de las normas de tránsito y seguridad vial en todo el territorio Nacional.



Coordinar e implementar con las entidades públicas competentes, los mecanismos para solicitar la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial.

Promover la implementación y uso de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones (TIC) con el fin de generar soluciones que propicien la efectividad y competitividad de las políticas de seguridad vial.

De igual forma, en el párrafo primero del artículo 20 de la Ley 1702 de 2013, establece lo siguiente, en materia de apoyo a entes territoriales:

De igual forma, en el párrafo primero del artículo 20 de la Ley 1702 de 2013, establece la posibilidad de brindar apoyo a los entes territoriales y a la policía nacional, para disminuir los siniestros viales:

*“PARÁGRAFO 1. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, con cargo a los recursos mencionados en el presente artículo y los demás ingresos del Fondo Nacional de Seguridad Vial, podrá apoyar a las autoridades de tránsito que requieran intervención con base en sus indicadores de seguridad vial, así como a la Policía Nacional a través de convenios que tendrán por objeto, tanto las acciones de fortalecimiento institucional, como las preventivas y de control, incluyendo, cuando proceda, el uso de dispositivos de detección de aquellas infracciones de tránsito que generen mayor riesgo de accidente.”*

#### 4.1.1.5 Policía de Tránsito

La Policía Nacional con los servicios especializados de Policía de Carreteras y Policía Urbana de Tránsito, tiene como misión brindar seguridad y tranquilidad a los usuarios de la Red Vial Nacional.

El artículo 8 de la Ley 105 de 1993, establece que corresponde a la Policía de Tránsito velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte, por la seguridad de las personas y cosas en las vías públicas. De igual forma, consagra que las funciones de la Policía de Tránsito deben ser ejercidas por los cuerpos especializados de tránsito y serán “de carácter preventivo, de asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías de carácter sancionatorio para quienes infrinjan las norma”

Por su parte, el párrafo 2 del artículo 6 del Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, en materia de competencias frente al control operativo al tránsito, establece lo siguiente:

*“PARÁGRAFO 2o. Le corresponde a la Policía Nacional en su cuerpo especializado de carreteras el control de las normas de tránsito y la aplicación de este código en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de los municipios y distritos.”*

Cada organismo de tránsito debe contar con un cuerpo de agentes de tránsito que actúe únicamente en su respectiva jurisdicción y el Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios.

Sobre la distribución de competencias, el artículo 4 de la Ley 1310 de 2009, dispone lo siguiente:



*“Artículo 4 Jurisdicción. Sin perjuicio de la colaboración que deben prestar las distintas autoridades de tránsito, cada una de ellas ejercerá sus funciones en el territorio de su jurisdicción, de la siguiente manera: La Policía de Carreteras de la Policía Nacional en las carreteras nacionales; los agentes de tránsito de los organismos departamentales en aquellos municipios donde no haya organismos de tránsito; los agentes de tránsito municipales o distritales en el perímetro urbano y rural de sus municipios. Cada organismo de tránsito contará con un solo cuerpo especializado de agentes de tránsito y transporte, que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción (o bajo convenios con otros municipios), los cuales por su rango de autoridad y tener funciones de policía judicial no podrán ser objeto de delegación o contratar con particulares.”*

La definición de competencias frente al control operativo en las vías nacionales no es un tema pacífico, por lo cual el Ministerio de Transporte, mediante Concepto 20181340179741 del 09-05 de 2018, aclaró lo siguiente:

“En este sentido, encontramos que en virtud del criterio de jurisdicción territorial la competencia de los agentes de tránsito dependerá de la vía de que se trate, así:

Los agentes de tránsito de la Policía Nacional ejercen jurisdicción sobre las vías nacionales que se encuentren por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios.

Los organismos de tránsito departamentales tendrán jurisdicción sobre las vías departamentales, por fuera del perímetro urbano y rural de los distritos y municipios, y en los municipios donde no exista autoridad de tránsito; y, Las autoridades de tránsito locales que ejercen vigilancia y control sobre las vías que estén dentro del perímetro urbano u rural del municipio o distrito.”

De acuerdo con lo anterior, con relación a las vías nacionales, la autoridad de policía de tránsito es ejercida por la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional – DITRA-, y a nivel territorial por los agentes de tránsito que en su calidad de funcionarios públicos hacen parte del respectivo municipio o distrito, con las particularidades anteriormente citadas, sin perjuicio de ejercicio de la competencia a prevención, establecida en el artículo 8 de la Ley 769 de 2002, según la cual cualquier autoridad de tránsito esta facultada para abocar el conocimiento de una infracción o de un accidente, mientras la autoridad competente asume la investigación.

De otra parte, el parágrafo 4 del artículo 1° de la Ley 1228 de 2008, establece que la Policía Nacional de Carreteras será competente para hacer respetar el derecho de vía sobre la Red Vial Nacional. En este mismo sentido, el Decreto 1079 de 2015 establece que, sin perjuicio de las funciones asignadas a los Alcaldes Municipales, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y las demás autoridades de tránsito de todo orden, La policía debe reportar a los alcaldes y gobernadores sobre cualquier ocupación que se evidencie en las fajas de retiro obligatorio de las vías de la Red Vial Nacional y en general de cualquier comportamiento anormal con respecto al uso de dichas fajas.

#### 4.1.1.6 Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres

La Unidad Nacional para la Gestión del riesgo de Desastres, fue creada mediante Decreto 4147 de 2011, con personería jurídica, autonomía administrativa y financiera, patrimonio propio, del nivel



descentralizado, de la Rama Ejecutiva, del orden nacional, adscrita al Departamento Administrativo de la Presidencia de la República.

Su objetivo general es dirigir la implementación de la gestión del riesgo de desastres, atendiendo las políticas de desarrollo sostenible, y coordina el funcionamiento y el desarrollo continuo del sistema nacional para la prevención y atención de desastres.

Además, tiene como objetivo específico el de apoyar la atención de emergencias a nivel nacional, oportuna y eficientemente, así como implementar medidas para su rehabilitación y reconstrucción efectiva.

#### 4.1.1.7 Instituto Nacional de Vías

El Instituto Nacional de Vías – INVIAS, se creó mediante Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992, como establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, adscrito al Ministerio de Transporte, con el propósito de ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación.

El Instituto Nacional de Vías, - INVIAS, tiene como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte.

Adicionalmente asesora y presta apoyo técnico a las entidades territoriales o a sus organismos descentralizados encargados de la construcción, mantenimiento y atención de emergencias en las infraestructuras a su cargo, cuando ellas lo soliciten.

#### 4.1.1.8 Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

El Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses es un establecimiento público pertenece a la Rama Judicial y se encuentra adscrito a la Fiscalía General de la Nación, dotado de personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa.

Las funciones del Instituto, se encuentra en el Decreto 938 de 2004, y la misión fundamental del Instituto es prestar auxilio y soporte científico y técnico a la administración de justicia en todo el territorio nacional, en lo concerniente a medicina legal y las ciencias forenses.

En el desarrollo de sus funciones, interviene de manera directa e indirecta, en los siniestros de tránsito y transporte en el País y en virtud de ello, presta servicios médico-legales y de ciencias forenses que sean solicitados por los Fiscales, Jueces, Policía Judicial, Defensoría del Pueblo y demás autoridades competentes en todo el territorio nacional.

Además, desarrolla funciones asistenciales, científicas, extra-periciales y sociales en el área de la medicina legal y las ciencias forenses.

#### 4.1.1.9 Dirección Nacional de Bomberos

La Dirección Nacional de Bomberos se crea como Unidad Administrativa Especial del orden nacional, con personería jurídica, adscrita al Ministerio del Interior, con autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio.



Todas las instituciones bomberiles del país, oficiales, aeronáuticos y voluntarios, así como sus miembros estarán bajo coordinación operativa de la Dirección Nacional de Bomberos de Colombia.

Esta dirección asesora a las delegaciones departamentales y distritales de bomberos en el campo estratégico, técnico y de tarea cumpliendo los requerimientos y estándares estipulados y entre otras cosas coordinan y apoyan técnica y operativamente a los cuerpos de bomberos en la atención de emergencias relacionadas con la gestión integral del riesgo contra incendio, los preparativos y atención de rescate en todas sus modalidades y la atención de incidentes con materiales peligrosos, dentro de los cuales se encuentran los siniestros relacionados con el tránsito y transporte.

#### 4.1.2 NIVEL TERRITORIAL

La Constitución Política de Colombia establece como uno de sus principios fundamentales la autonomía territorial, buscando darles a las autoridades locales mayor independencia y responsabilidad en el manejo de sus asuntos, bajo un esquema de descentralización.

##### 4.1.2.1 Marco Jurídico General

El artículo 311 de la Constitución Política de Colombia, consagra al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado, al cual le corresponde “prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes”.

En el artículo 2 de la 1551 de 2012, se establece que los municipios gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, dentro de los límites de la Constitución y la ley y que para tal efecto tendrán, los siguientes derechos:

- “1. Elegir a sus autoridades mediante procedimientos democráticos y participativos de acuerdo con la Constitución y la ley.
2. Ejercer las competencias que les correspondan conforme con la Constitución y a la ley.
3. Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.
4. Participar en las rentas nacionales, de acuerdo a las normas especiales que se dicten en dicha materia.
5. Adoptar la estructura administrativa que puedan financiar y que se determine conveniente para dar cumplimiento a las competencias que les son asignadas por la Constitución y la ley.”

De igual forma, la Ley citada señala que los municipios deberán cumplir unos principios rectores en sus actuaciones, entre los cuales se destacan los siguientes, dado que tienen relación directa con la interacción que debe existir en los diferentes niveles de la administración pública, para alcanzar los fines estatales:



- Coordinación. Las autoridades municipales, al momento de ejercer sus competencias y sus responsabilidades, deberán conciliar su actuación con la de otras entidades estatales de diferentes niveles.
- Concurrencia. Los municipios y otras entidades estatales de diferentes niveles tienen competencias comunes sobre un mismo asunto, las cuales deben ejercer en aras de conseguir el fin para el cual surgieron las mismas.
- Las competencias de los diferentes órganos de las entidades territoriales y del orden nacional no son excluyentes sino que coexisten y son dependientes entre sí para alcanzar el fin estatal.
- Subsidiariedad. La Nación, las entidades territoriales y los esquemas de integración territorial apoyarán en forma transitoria y parcial a las entidades de menor desarrollo económico y social, en el ejercicio de sus competencias cuando se demuestre su imposibilidad de ejercerlas debidamente.
- Complementariedad. Para complementar o perfeccionar la prestación de los servicios a su cargo y el desarrollo de proyectos locales, los municipios podrán hacer uso de mecanismos de asociación, cofinanciación y/o convenios;
- Participación. Las autoridades municipales garantizarán el acceso de los ciudadanos a lo público a través de la concertación y cooperación para que tomen parte activa en las decisiones que inciden en el ejercicio de sus derechos y libertades políticas, con arreglo a los postulados de la democracia participativa, vinculando activamente en estos procesos a particulares, organizaciones civiles, asociaciones residentes del sector y grupos de acción comunal.

Por otra parte, el artículo 4 de la Ley 1228 de 2008, modificado por el artículo 17 de la Ley 1882 de 2018, establece que los gobernadores y los alcaldes, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 13 de la Ley 105 de 1993, deberán proteger y conservar la propiedad pública representada en las fajas de terreno adquiridas por el Gobierno nacional, las gobernaciones o por las alcaldías, así como iniciar inmediatamente las acciones de recuperación en caso de invasión de estos corredores.

En concordancia con lo anterior, el artículo 2.4.7.2.9 del Decreto 1079 de 2015, establece que los Alcaldes Municipales y demás autoridades de policía deberán proteger y conservar el espacio público representado en las fajas de retiro obligatorio o áreas de reserva o de exclusión definidas en la Ley 1228 de 2008, por lo tanto adelantaran los procedimientos administrativos y/o judiciales que se requieran para efectos de evitar que particulares adelanten construcciones nuevas en dichas zonas y para obtener la restitución de los bienes inmuebles respectivos, cuando sean invadidos o amenazados so pena de incurrir en falta grave.

En ejercicio de este deber, la Ley establece que los gobernadores y los alcaldes, enviarán mensualmente al Ministerio de Transporte, al Ministerio de Defensa y a la Policía Nacional de Carreteras, una relación de los procesos de restitución que hayan iniciado en cumplimiento de este artículo con el fin de hacerles seguimiento.



Finalmente es necesario resaltar que al alcalde, como máxima autoridad en los distritos y municipios, de acuerdo con lo previsto en el artículo 315 de la Constitución, le corresponden, entre otras, las siguientes atribuciones:

- Conservar el orden público en el municipio, de conformidad con la ley y las instrucciones y órdenes que reciba del Presidente de la República y del respectivo gobernador. El alcalde es la primera autoridad de policía del municipio. La Policía Nacional cumplirá con prontitud y diligencia las órdenes que le imparta el alcalde por conducto del respectivo comandante.
- Dirigir la acción administrativa del municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo; representarlo judicial y extrajudicialmente; y nombrar y remover a los funcionarios bajo su dependencia y a los gerentes o directores de los establecimientos públicos y las empresas industriales o comerciales de carácter local, de acuerdo con las disposiciones pertinentes.
- Presentar oportunamente al Concejo los proyectos de acuerdo sobre planes y programas de desarrollo económico y social, obras públicas, presupuesto anual de rentas y gastos y los demás que estime convenientes para la buena marcha del municipio.
- Ordenar los gastos municipales de acuerdo con el plan de inversión y el presupuesto.

Los alcaldes municipales específicamente tienen la competencia para dirigir la acción administrativa del municipio, promover el desarrollo de su territorio, formular y adoptar los planes de ordenamiento territorial y construir las obras que demande el progreso municipal, en concordancia con los planes de vida de los pueblos y comunidades indígenas y los planes de desarrollo comunal que tengan los respectivos organismos de acción comunal.

En materia de vías, en el numeral 23 del artículo 6 de la Ley 1551 de 2012, se consagra que los municipios tendrán a su cargo la construcción y mantenimiento de vías urbanas y rurales del rango municipal, mientras que continuarán a cargo de la Nación, las vías urbanas que formen parte de las carreteras nacionales, y del Departamento las que sean departamentales.

Con relación a Red Vial Nacional, el municipio tiene como regla general, el deber de protección y conservación de las fajas de retiro obligatorio establecidas en la Ley 1228 de 2009.

Con relación a las fajas de retiro en pasos urbanos, entendidos como el tramo o sector vial urbano de la Red Vial a cargo de la Nación que se encuentra en la zona urbana de un municipio, los artículos 2.4.7.2.3 y 2.4.7.2.10 del Decreto 1079 de 2015, hace unas precisiones en materia de competencias, las cuales vale la pena resaltar, toda vez que el paso de la carretera por el entorno urbano de las poblaciones impacta de manera directa la seguridad vial, especialmente de uno de los actores más vulnerables, el peatón:

Adicionalmente, los alcaldes municipales, como máximas autoridades de tránsito y transporte en su jurisdicción, por mandato de la Ley 769 de 2002, tienen la competencia para adoptar diferentes medidas frente a la circulación vehicular y peatonal, dirigidas a mejorar las condiciones de seguridad vial en su territorio. Se trata de una facultad discrecional, sujeta al marco jurídico constitucional y legal, así como a una motivación basada en el bienestar general.



Así lo reconoció la Corte Constitucional, en la Sentencia C-144-09, al señalar lo siguiente: “En relación con el tema de la seguridad en las carreteras, le corresponde a las autoridades locales, esto es al alcalde o las Secretarías de Tránsito municipales: (i) determinar cuándo una situación o una zona es peligrosa, y (ii) disponer las mejores medidas para lograr una seguridad de las vías óptima. De ahí que la facultad de poner resaltos o reductores de velocidad, frente a otro tipo de señal o restricción vehicular, no significa una omisión en el deber de cuidado de la autoridad administrativa, sino una oportunidad de valoración de la peligrosidad de la zona y de la idoneidad de las medidas a imponer, apreciación que debe estar técnicamente fundamentada y dirigida hacia la finalidad descrita, y que no puede ser impuesta desde una órbita nacional.”

Es preciso reiterar que el artículo 3o. de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, estableció que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

- “El Ministro de Transporte.
- Los Gobernadores y los Alcaldes.
- Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.
- La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.
- Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.
- La Superintendencia General de Puertos y Transporte.
- Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5o de este artículo.
- Los Agentes de Tránsito y Transporte.

PARÁGRAFO 1o. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

PARÁGRAFO 2o. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 3o. Las Autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte.”

Así mismo el artículo 6o. de la Ley 769 de 2002, establece de manera textual: “ORGANISMOS DE TRÁNSITO. Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:

- a) Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;
- b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito;
- c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos;
- d) Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales;



e) Las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito.

(...)"

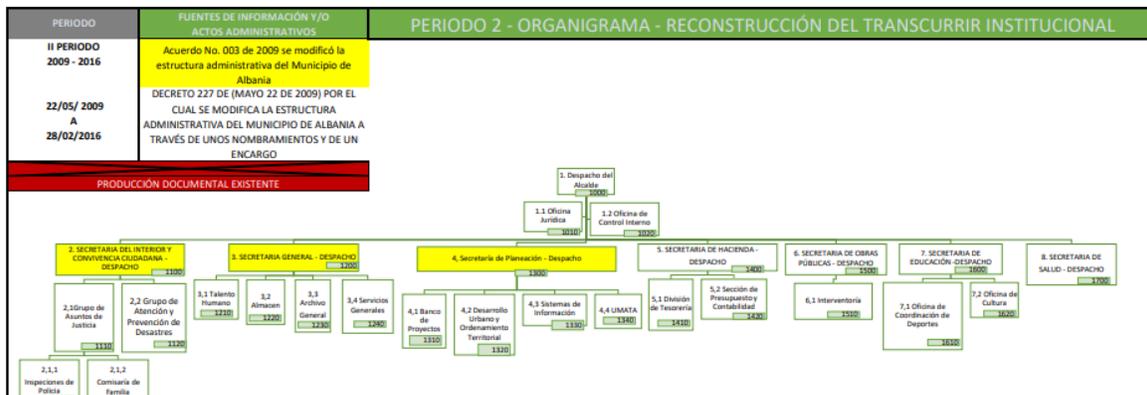
En virtud de lo anterior es necesario enfatizar que cada Alcalde ejerce como autoridad de tránsito en su territorio, exista o no, un organismo o entidad específica creada en su jurisdicción para dicho fin.

Como se observa, las autoridades de los municipios y distritos, cuentan con una autonomía general amplia para el ejercicio de sus facultades y obligaciones, la cual, en todo caso, debe consultar las directrices establecidas por el Gobierno Nacional.

#### 4.1.2.2 Identificación de Actores

En el presente numeral procederemos a describir los actores de carácter netamente institucional con los cuales cuenta el Ente Territorial.

De acuerdo con la información publicada en la página web de la alcaldía municipal el municipio cuenta con la siguiente estructura organizacional.



Fuente: <https://www.albania-laguajira.gov.co/alcaldia/organigrama>

Adicionalmente el municipio cuenta con Instituto Municipal de Tránsito y Transporte, entidad descentralizada del orden Municipal adscrita a la Secretaria del interior y convivencia ciudadana y creado mediante Acuerdo Municipal No. 003 de 2011 con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente constituidos por el producto de las tasas y contribuciones.

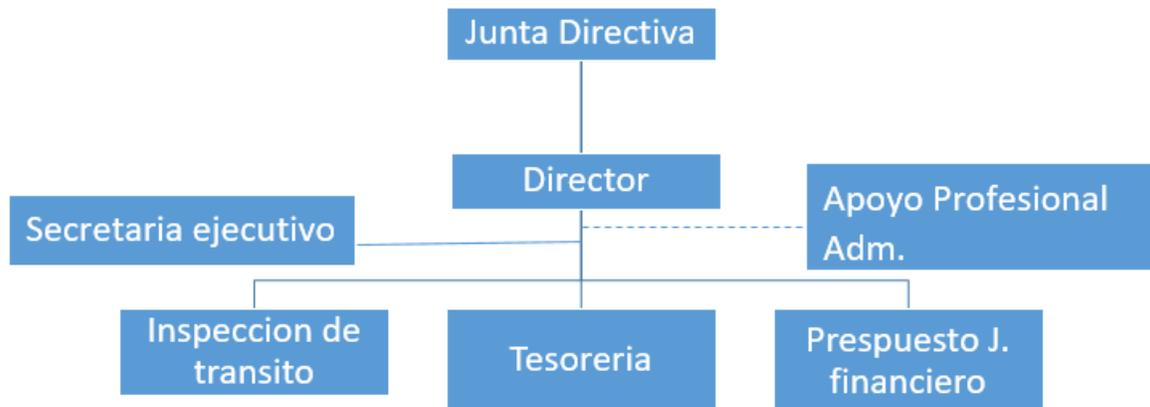
De acuerdo al informe presentado por este Instituto en el 2024, se pudo constatar que el mismo cuenta con una Junta Directiva integrada por:

1. El Señor Alcalde o su delegado quien la Presidirá
2. El jefe de Oficina Juridica Municipal
3. El Secretario de Planeación Municipal
4. El secretario de Obras Publicas del Municipio

5. El Secretario de Hacienda Municipal
6. El Secretario del Interior y convivencia ciudadana municipal
7. Un representante del gremio de transportadores

El organigrama de la entidad se expone de la siguiente manera:

**Figura 6. Organigrama Instituto Municipal de tránsito y transporte de Albania**



En relación a la gestión adelantada por el Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania durante anterior cuatrienio, se informa haber organizado el Instituto frente a aspectos de carácter locativo, administrativo, operativo, financiero y en la atención eficiente al usuario.

Dentro de las acciones ejecutadas por el Instituto en referencia a las políticas del sistema de movilidad y preservación de la seguridad en materia de transporte, se detallaron las siguientes:

“1 - Orientar políticas en el marco de la regulación, el control de tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, los modos de transporte, el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.

2-Liderar políticas, para la formulación de los planes, programas, proyectos de instalación, mantenimiento, rehabilitación de señalización vial del transporte en el Municipio de Albania.

3-Promover alianzas estratégicas para contratar los proyectos viables por el sistema de convenios, referentes a la prestación, operación, explotación, organización y gestión, total o parcial de un servicio público, la construcción, explotación, conservación, total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio de uso público, determinando las acciones necesarias en el sector público y privado para promover dicho sistema.

4-Participar desde la perspectiva de la política de transporte y movilidad, en la elaboración, regulación, ejecución del Esquema de Ordenamiento Territorial; para la formulación de las políticas y planes de desarrollo conjuntos.



5-Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Municipio de Albania.

6-Planear, coordinar y controlar la operación de la Semaforización, señalización de los segmentos viales del Departamento, entre otros mecanismos de seguridad vial.

7-Diseñar, establecer y ejecutar los planes, programas, campañas en materia de educación vial.

8-Tramitar la expedición de licencias de conducción y solicitar la regulación para el funcionamiento de escuelas de enseñanza automovilística.

El informe de empalme también presenta los siguientes datos, que resultan de interés para el objeto de esta Consultoría:

Vehículos matriculados de 2019 a 2023:

Matriculas de Motocicleta: 3744

Carros de servicio particular: 125

Carros de servicio público: 138

Radicaciones de la cuenta: 28

#### 4.1.2.3 Identificación de Alianzas o Escenarios de Cooperación Existentes

A continuación, registramos algunas acciones realizadas en los últimos tres años en pro de la seguridad vial en el municipio de Albania, en donde se evidencia cierta coordinación y trabajo con entidades públicas y/o privadas del orden local y nacional, así:

- Mediante comunicado de fecha 8 febrero de 2019, la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, anuncio que cuatro (4) municipios del Departamento de La Guajira se comprometieron en mejorar la seguridad vial para fortalecer la Legalidad en esta región. Albania junto con los municipios de Fonseca, Riohacha y Albania, firmaron un acuerdo de voluntades que permite ejecutar planes impactando la reducción de la siniestralidad vial en la región. Los municipios se comprometieron a fortalecer la legalidad en sus territorios para que todos los actores viales cumplan las normas de tránsito y sean conscientes de su responsabilidad en las vías.
- Con fecha 26 de junio del 2019, el Sr. Gobernador del Departamento de La Guajira y el Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, suscribieron el Convenio No. 039, cuyo objeto es “Aunar esfuerzos entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Departamento de la Guajira para desarrollar actividades de apoyo, asistencia técnica y ejecución de intervenciones en Materia de Seguridad Vial”, cuyo plazo es de 18 meses. Hacen parte de este convenido, tres anexos a saber: (i) Programa Pequeñas Grandes Obras, (ii) Apoyo al Plan Departamental de Seguridad Vial y (iii) Apoyo a la prevención y control de la seguridad vial.



## 5. DIAGNÓSTICO TERRITORIAL

El diagnóstico territorial busca plasmar las características propias del municipio de Albania, partiendo de un análisis del contexto socioeconómico, demográfico, tipo de clima, festividades, aspectos de infraestructura, condiciones de movilidad, parque automotor y seguridad vial del ente territorial en un periodo de seis años.

Se realiza un primer análisis de las condiciones de seguridad vial, incluyendo la evaluación de las estadísticas de víctimas (lesionados y muertos) acaecidas en siniestros viales de los últimos cinco años, la caracterización demográfica y condición de la víctima, tipo de vehículo involucrado, la causa probable y la evaluación espacio temporal de los siniestros, entre otros, información que sirve de insumo para la definición de manera preliminar de los puntos, tramos y áreas de siniestralidad vial a partir de la información secundaria obtenida.

### 5.1 CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS

La descripción socioeconómica establece las condiciones propias de la región. A continuación, se presenta la información de ubicación, clima, población, economía y desarrollo del departamento.

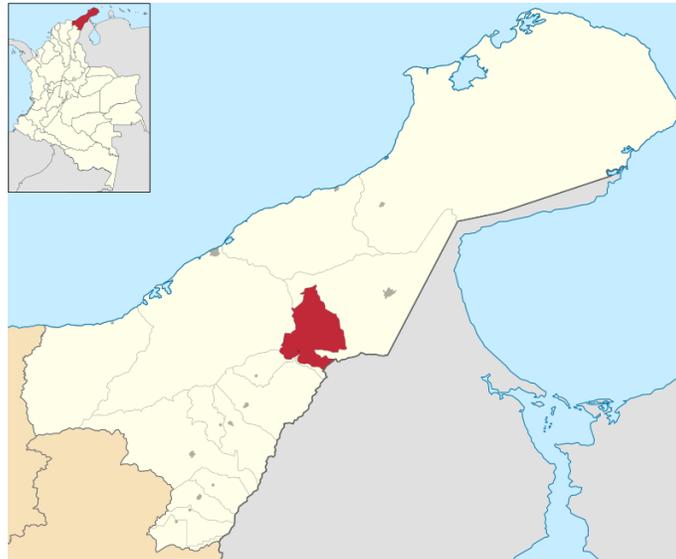
#### 5.1.1 UBICACIÓN Y DIVISIÓN ADMINISTRATIVA

Albania es un municipio creado mediante ordenanza No. 001 del 27 de marzo del año 2000, emitida por la Asamblea Departamental de la Guajira, luego de un largo proceso para separarse y por ende dejar de ser un corregimiento del vecino municipio de Maicao. Albania se ubica en la subregión de la Media Guajira junto a los municipios de Riohacha, Dibulla, y Maicao. Limita al norte y el este con Maicao, al oeste con Riohacha, y al sur con Hatonuevo, Barrancas, y con la República Bolivariana de Venezuela.

El municipio tiene una extensión de 54.533,87 hectáreas. El suelo urbano tiene una extensión de 212,67 hectáreas, está conformado por el casco urbano de Albania y el centro urbano de Cuestecitas con su área de expansión, según el artículo 22 del acuerdo 007 de 2014, Esquema de Ordenamiento Territorial.

El suelo rural tiene una extensión de 53.734,81 hectáreas. El municipio tiene un total de 5.003 predios según la base catastral del Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

**Figura 7. Localización Municipio de Albania**



Fuente: Elaboración propia a partir de Wikipedia

El Municipio está conformado por demás de su Cabecera municipal. Albania tiene bajo su jurisdicción los siguientes Centros poblados: Cuestecitas, La Arena, Los Ranchos, Los Remedios, Piturumana, Porciosa, Ware Ware y los Resguardos indígenas: Resguardo Indígena Wayuu de la Alta y Media Guajira, Resguardo Indígena Wayuu Cuatro de Noviembre Upurai.

**Figura 8. División político – administrativa Municipio de Albania**



Fuente: Elaboración propia a partir de Esquema de Ordenamiento Territorial – Albania 2012

### 5.1.2 DESCRIPCIÓN FÍSICA Y CLIMA

En el Municipio de Albania, sólo se presenta un piso térmico, el cálido. Esta región climática está comprendida en la zona, aproximadamente entre los 60 msnm y 800 msnm, con una variación del límite superior de más o menos 100 metros.

El Municipio de Albania está ubicado en la zona de desplazamiento de la Zona de Confluencia Intertropical, la cual es efecto del enfrentamiento de los vientos alisios que provienen del hemisferio norte y del hemisferio sur. Este desplazamiento da origen a situaciones ciclónicas y anticiclónicas, durante su doble paso sobre el área y, antes y después de estos pasos. Las situaciones ciclónicas actúan como “secantes” de la atmósfera y se caracterizan por cielo despejado, viento en relativa calma, altas temperaturas y ambiente seco o de baja humedad relativa. Por el contrario el tiempo ciclónico está asociado con el cielo nublado, tiempo lluvioso y de temperaturas más bajas y estables que durante el anticiclón.

**Figura 9. Clasificación climática – municipio de Albania**

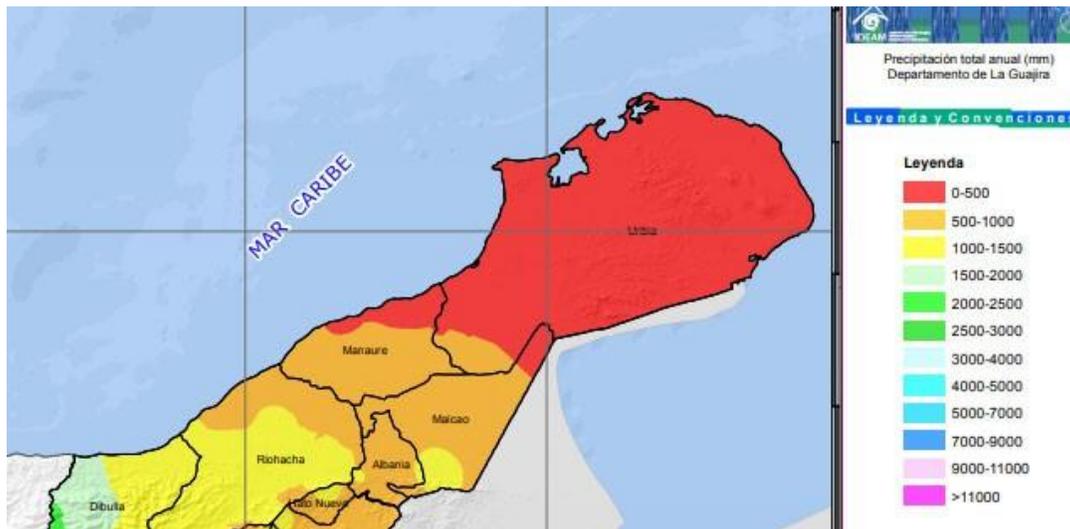


Fuente: IDEAM

La precipitación del municipio se divide en dos rangos, en la zona sur se presentan precipitaciones entre 0 y 500 mm anuales, siendo la zona de menores precipitaciones, en las demás zonas se presentan valores de 500 a 1.000 mm. Albania está sujeto a durante casi todo el año a la acción de los vientos alisios del noreste, de gran influencia en el clima de la zona, estos vientos hacen que Albania tenga acentuadas condiciones de aridez debido a que las nubes son arrastradas al suroriente.

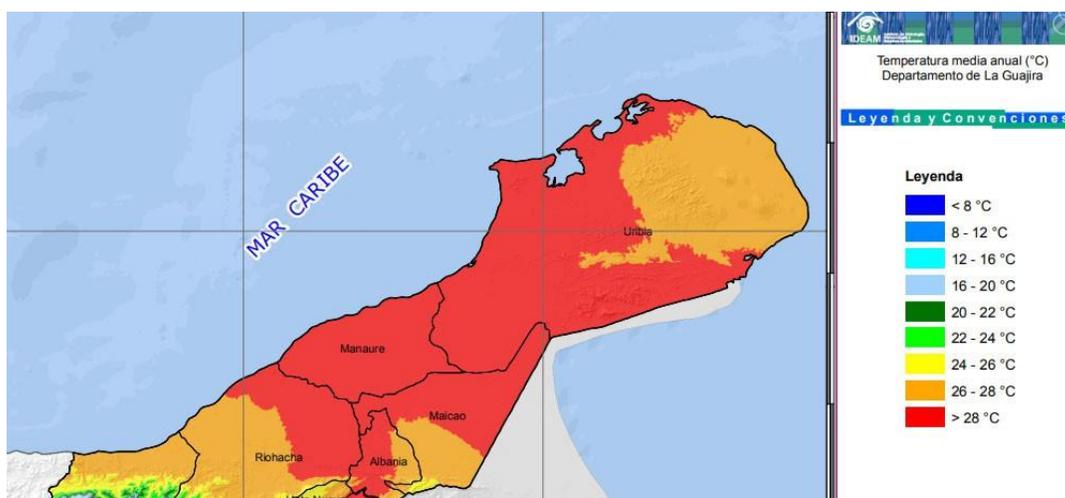
La temperatura en Albania se caracteriza por las épocas secas en los meses de mayo, junio y julio, cuando alcanza los 34 grados centígrados, la temperatura promedio es de 29 grados centígrados. Ver las siguientes figuras.

Figura 10. Precipitación total anual (mm) – municipio de Albania



Fuente: IDEAM

Figura 11. Temperatura media anual (°C) – municipio de Albania



Fuente: IDEAM

### 5.1.3 DEMOGRAFÍA Y POBLACIÓN

Albania es uno de los 15 municipios del departamento de La Guajira, Colombia. De acuerdo con las proyecciones del DANE, en 2023 Albania tenía 35.214 habitantes: 17.585 mujeres (49.9%) y 17.629 hombres (50.1.8%). Los habitantes de Albania representaban el 3% de la población total de La Guajira en 2023. Albania es el séptimo municipio en población del departamento de La Guajira.

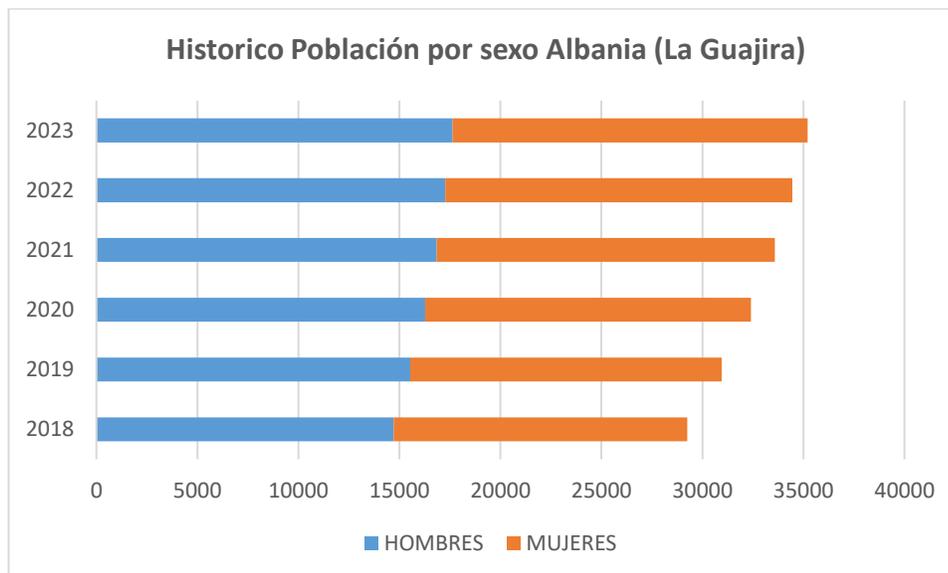
En la siguiente tabla y figura se aprecian los datos históricos de la población en el municipio de Albania desde el 2018 y la proyección según las estadísticas del Dane.

**Tabla 1. Históricos población Municipio de Albania**

AÑO HECHO	HOMBRES	MUJERES	AMBOS SEXOS
2018	14719	14528	29247
2019	15535	15412	30947
2020	16272	16135	32407
2021	16835	16742	33577
2022	17268	17180	34448
2023	17629	17585	35214

Fuente: Elaboración propia a partir de información DANE

**Figura 12. Histórico población por sexo**

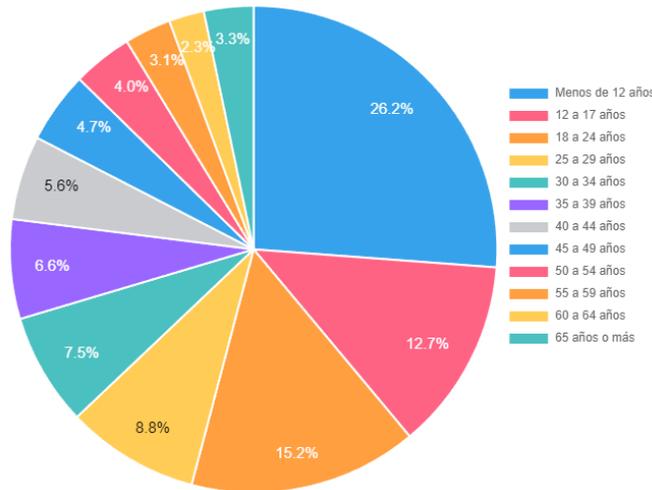


Fuente: Elaboración propia a partir de DANE

### Población de Albania por edad en 2023

La siguiente gráfica muestra la población estimada de Albania, La Guajira, en 2023 agrupada por edades:

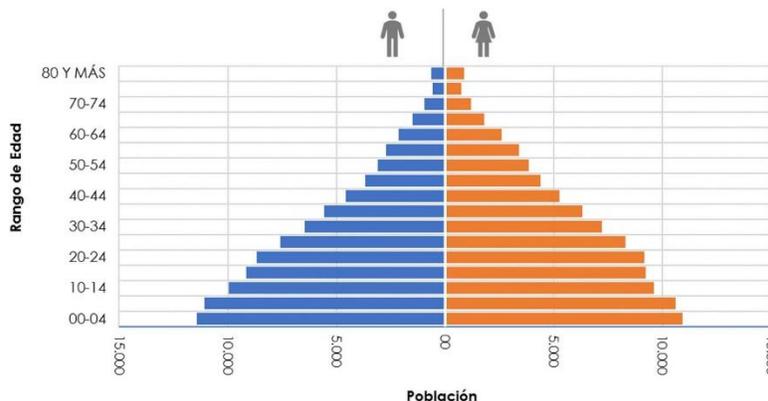
**Figura 13. Población de Albania por edad**



Fuente: Proyecciones del DANE para 2023 con base en el censo de 2018

La población proyectada para el año 2023 es de 35214 habitantes, el municipio tiene una extensión de 425 km<sup>2</sup>, lo que da una densidad poblacional de 82 hab/km<sup>2</sup>. Si bien la población tiene una distribución homogénea por sexo, también presenta una distribución similar entre hombres y mujeres en cuanto al rango de edad. El municipio de Albania tiene un alto porcentaje de población de niños, jóvenes y jóvenes adultos, ya que para las edades de 0 a 39 años se concentra el 76% de la población, de 40 a 59 años el 17% y de 60 a 80 o más el restante 7%.

**Figura 14. Población por rango de edad y sexo – año 2020**



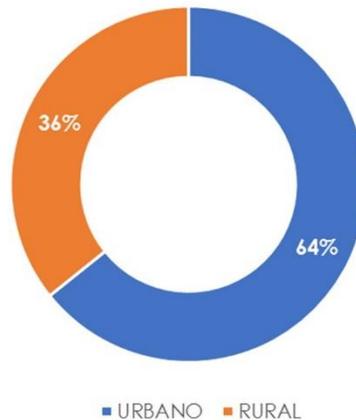
Fuente: Elaboración propia a partir de información DANE

Los habitantes están ubicados un 64% en el área urbana y el 36% en el área rural. Adicional, el municipio presenta población étnica según la última actualización realizada por el DANE en el 2018,



donde se hace presente el pueblo indígena con 39,47%, la población negra, mulata o afrocolombiana con 3,94%; la población étnica representa el 43,42% de la población del municipio de Albania, a su vez cuenta con 4 resguardos indígenas en su territorio que albergan el 27,2% de la población étnica.

**Figura 15. Distribución poblacional desagregada por zona – año 2020**



Fuente: Elaboración propia a partir de información DANE

#### 5.1.4 ECONOMÍA

De acuerdo con los datos del Valor Agregado Municipal del DANE, la economía del municipio de Albania se concentra en actividades primarias, las cuales, incluyen las actividades de agricultura, ganadería, silvicultura y pesca; y explotación de minas y canteras, las que históricamente han representado más del 90% de la economía de este municipio; seguido de las actividades económicas secundarias que representan el 0,89%; y el restante proviene de actividades económicas terciarias provenientes esencialmente de pequeños procesos manufactureros y construcción.

Por lo tanto, un elemento importante es que la economía del municipio está concentrada en la extracción minera de Cerrejón y la gran parte de los ingresos que se generan en otros sectores están asociados de forma directa o indirecta con la actividad minera; es decir, la mayor parte del encadenamiento productivo del municipio depende de esta actividad; y dada las perspectivas de salida de Cerrejón en la próxima década, es necesario que en el territorio se fortalezcan otros sectores productivos que a futuro sirvan de soporte para la economía local; puesto que, se ha venido en una pérdida constante y acelerada de la participación de la economía del municipio de Albania en el PIB departamental pasando de representar un 34.3% en 2013 a menos de un tercio de eso en 2019.



### 5.1.5 FESTIVIDADES Y CARACTERÍSTICAS CULTURALES

El municipio de Albania tiene mucho potencial turístico dado sus recursos culturales, sitios naturales, festividades y eventos. Dentro de las festividades autóctonas se destacan:

Fiestas patronales: Fiestas Patronales de San Rafael Arcángel

Festival de la Integración Minera - Albania: se centra en el concurso de acordeoneros, canción inédita y piquería, comida típicas y quioscos con artesanías.

### 5.1.6 SERVICIOS EDUCATIVOS Y DE SALUD

En cuanto al sector educativo el municipio de Albania cuenta con una destacada cobertura neta (94,4%) en educación primaria y una baja cobertura neta (34,07%) en educación media. La tasa de deserción intra - anual del sector oficial se fija en 1,83%, ligeramente superior a la tasa nacional (3,03%), por su parte la tasa de repitencia del sector oficial es de 1,65%, inferior a la nacional (1,97%).

En el sector salud se destaca el porcentaje de afiliados al régimen subsidiado con un 88,51%, seguido del régimen contributivo (9,65%), y regímenes especiales (1,84%). Como dato específico la cobertura del régimen subsidiado alcanza el 96,9%. Las tasas representativas del municipio son: tasa de mortalidad por cada 1.000 habitantes (3,58), tasa de fecundidad por cada 1.000 mujeres en edad fértil (95,64) y tasa de mortalidad infantil en menores de 1 año por cada 1.000 nacidos vivos (17,8).

## 5.2 CARACTERÍSTICAS DE INFRAESTRUCTURA

La competitividad de un territorio depende en gran medida de la disponibilidad y calidad de la infraestructura, dado que permite la apertura de mercados, el desarrollo del capital humano, la reducción de tiempos de viaje y mejora la calidad de vida de los ciudadanos. En este capítulo se compila la infraestructura con la que cuenta el municipio en los distintos modos de transporte, haciendo énfasis en la red vial por la importancia que enmarca en la seguridad vial del ente territorial

### 5.2.1 VÍAS DE COMUNICACIÓN

En el municipio de Albania, La Guajira, la infra estructura vial se compone de varios tipos de carreteras que conectan diversas áreas tanto dentro como fuera del municipio:.

#### 5.2.1.1 Red Vial

La red vial está compuesta por la red vial primaria, secundaria y terciaria. La red primaria se enfoca en la integración de las principales zonas de producción y consumo, la secundaria en la conectividad de cabeceras municipales y la terciaria en el acceso de las cabeceras municipales con sus veredas.

**Vías de Primer Orden:** La principal carretera de 29.6 km, la Transversal Carmen-Bosconia-Valledupar-Maicao-Puerto Bolívar, facilita la conexión longitudinal y es crucial para el tráfico regional.

**Vías de Segundo Orden:** Estas vías suman 62.93 km y conectan la carretera principal con municipios cercanos como Hatonuevo, Maicao y Riohacha.

**Vías de Tercer Orden:** Con un total de 76.59 km, estas vías interconectan corregimientos y veredas del municipio.

Además, el sistema vial rural totaliza 526.97 km, con solo 77.35 km pavimentados. La mayoría de las vías rurales están sin pavimentar, lo que incluye 426.17 km sin pavimentación y 23.45 km sin afirmado. El gasoducto Ballenas Barrancabermeja y la línea de alta tensión de 220 km desde Valledupar a Cuestecitas son infraestructuras críticas que cruzan el municipio, jugando un papel vital en su desarrollo y conectividad.

Este resumen refleja la importancia de continuar con los esfuerzos para mejorar la infraestructura vial en Albania, con el objetivo de apoyar su desarrollo sostenible y aumentar su atractivo como un lugar clave para la inversión y el crecimiento económico en la región.

Además, se subraya la necesidad imperativa de realizar estudios más precisos y concretos sobre la consultoría del estado actual de las vías del municipio de Albania. Esta consultoría es esencial para obtener un diagnóstico detallado y fiable que permita una planeación estratégica efectiva. Al entender mejor las condiciones y limitaciones existentes de la infraestructura vial, el municipio puede priorizar las inversiones y las intervenciones necesarias para mejorar la conectividad y la accesibilidad. Este enfoque no solo respaldará el desarrollo económico local, sino que también posicionará a Albania como un competidor viable en el contexto regional y nacional, maximizando así su potencial para atraer inversión y fomentar un crecimiento sostenible a largo plazo. Esta consultoría, por lo tanto, no es solo una medida de mejora, sino una estrategia crucial para impulsar la competitividad y el desarrollo integral del municipio.

**Figura 16. Mapa de la red vial del municipio**



Fuente: Elaboración propia a partir de INVIAS



### 5.3 CARACTERÍSTICAS DE MOVILIDAD

En el marco de la movilidad a continuación se enuncian las principales características del transporte de pasajeros, de carga, e intermunicipal; aspectos de modos no motorizados y otros aspectos como señalización y semaforización.

El municipio de Albania, situado en una dinámica zona de frontera con Venezuela, enfrenta desafíos únicos en movilidad y tránsito debido a su rol estratégico en el comercio y transporte tanto de personas como de carga. Esta situación hace imprescindible una malla vial robusta y bien planificada que facilite una movilidad fluida y segura.

#### 5.3.1 TRANSPORTE DE PASAJEROS

El transporte de pasajeros se realiza mayormente en modos informales como mototaxis y motocarros, debido en parte a la inadecuada calidad de las vías y la ausencia de rutas de buses formales. Esta informalidad, junto con la prevalencia del mototaxismo, plantea retos significativos para la regulación y organización del transporte urbano.

#### 5.3.2 TRANSPORTE DE CARGA

El transporte de carga es fundamental en la economía de Albania, donde recientemente ha aumentado la actividad comercial debido a la llegada de almacenes de cadena. Sin embargo, la infraestructura vial actual es insuficiente para gestionar de manera eficiente el aumento del tráfico de carga, lo que provoca congestiones y obstrucciones en puntos críticos del municipio.

#### 5.3.3 TRANSPORTE INTERMUNICIPAL

El transporte intermunicipal de pasajeros cuenta con dos polos de atención, la terminal de despacho zona Rotonda y el centro de la ciudad.

No obstante, el mayor flujo de pasajeros se produce desde el punto de despacho zona rotonda y centro del Municipio en vehículos tipo automóvil o camionetas que, estacionados sobre la vía y sin ningún control, ofrecen un servicio hacia las poblaciones más pequeñas y cercanas.

#### 5.3.4 MOVILIDAD NO MOTORIZADA

La mayor parte de calles carecen de un andén apropiado para su circulación, en especial, para personas mayores o con limitaciones de movilidad. Este fenómeno se acentúa en la zona centro, donde se registra la mayor afluencia de peatones, especialmente a lo largo de la carrera 2 y 3 que son las zonas de accesos al municipio, donde los corredores para su circulación se encuentran invadidos o no cuentan con condiciones mínimas para desplazamientos seguros. Por otro lado, los usuarios de bicicleta no cuentan con espacios adecuados para su circulación.

#### 5.3.5 OTROS

Albania cuenta con una señalización deficiente construida mayoritariamente por señales verticales SR-01 y con marcas viales en pésimo estado. En cuanto a semáforos, el municipio tiene varias intersecciones con semáforos fuera de funcionamiento.

## 5.4 PARQUE AUTOMOTOR

En el parque automotor activo a corte del 31 de diciembre de 2023 equivale a 4007 vehículos, en la siguiente tabla se muestra los registros del municipio de Albania.

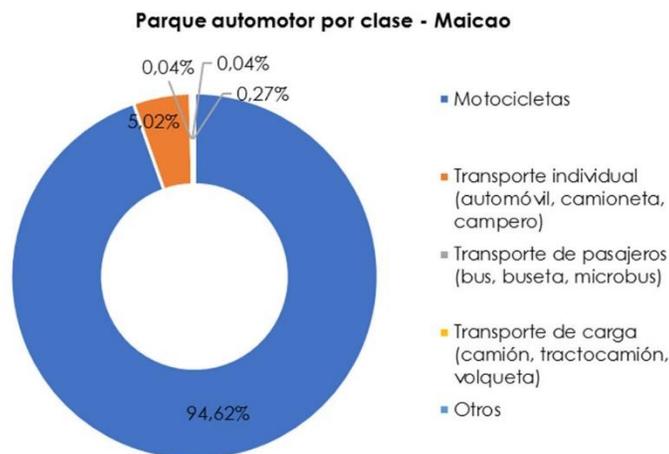
**Tabla 2. Distribución del parque automotor**

CLASE	CANTIDAD	EDAD PROMEDIO (años)	SOAT vigente	REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA vigente
Motocicletas	3744	10	9%	2%
Transporte individual (automóvil, camioneta, campero)	125	9	51%	29%
Transporte de pasajeros (bus, buseta, microbús)	138	20	33%	33%

Fuente: Elaboración propia a partir estudio caracterización INSTRANS

Del parque automotor activo en el municipio el 94,62% son motocicletas, seguido de los vehículos de transporte individual (automóvil, camioneta, campero) con una participación de 5,02%, bajo este contexto la preferencia por la motocicleta implica mayor riesgo de siniestro para los Albaneses y evidencia un acelerado crecimiento de dicha clase de vehículo en los últimos años.

**Figura 17. Distribución del parque automotor**



Fuente: Elaboración propia a partir de información RUNT

## 6. CARACTERÍSTICAS DE LA SEGURIDAD VIAL

La caracterización permite establecer la relación de los siniestros viales con las particularidades demográficas (grupo de edad, sexo), temporales (año, mes, hora de ocurrencia), y espaciales (zona urbana o rural) propias del municipio de Albania.

### 6.1 ANÁLISIS DE SINIESTROS VIALES

El comparativo histórico de los siniestros (con víctimas y solo daños) se realiza con la información reportada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial para un periodo de seis (6) años, a partir del año 2018 con cifras para el año 2023. En la siguiente gráfica se observa que el pico más alto de siniestros con solo daños se presentó en el año 2019 con 6 siniestros, manteniendo un comportamiento histórico con tendencia variable. En cuanto a siniestros con víctimas el comportamiento es variable hasta el 2021 y descendió para los años 2020 en adelante, teniendo como valor más alto el año 2022 con 4 siniestros.

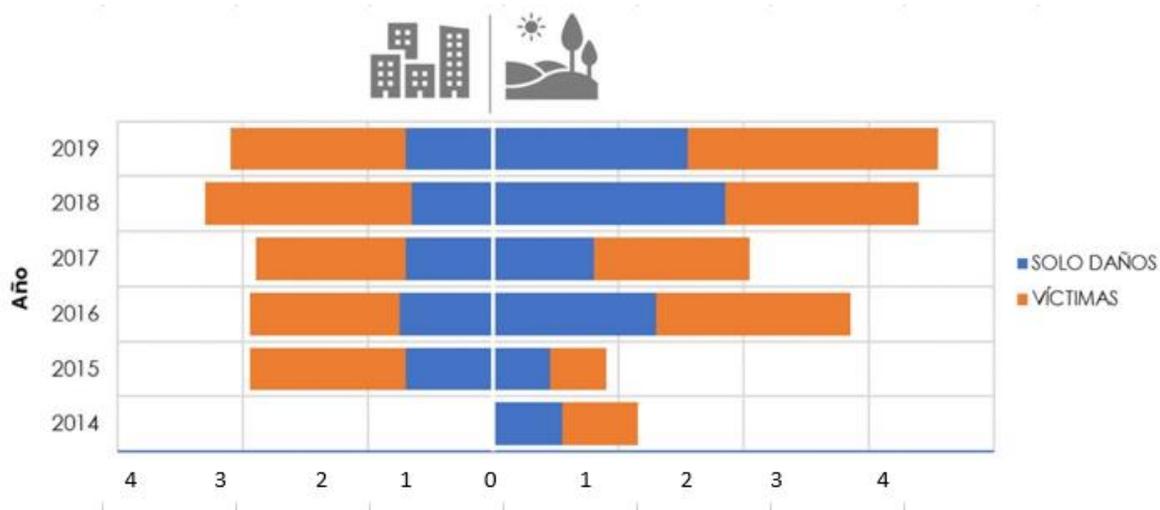
Figura 18. Histórico de Siniestros



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

Las cifras en el periodo de análisis muestran un predominio de siniestros con solo daños y con víctimas en la zona rural. El período crítico para la zona urbana se presenta en el año 2018 con 4 siniestros (3 con solo daños y 1 con víctimas) mientras que para la zona rural el pico se aprecia en el año 2019 con 5 siniestros (3 con solo daños y 2 con víctimas).

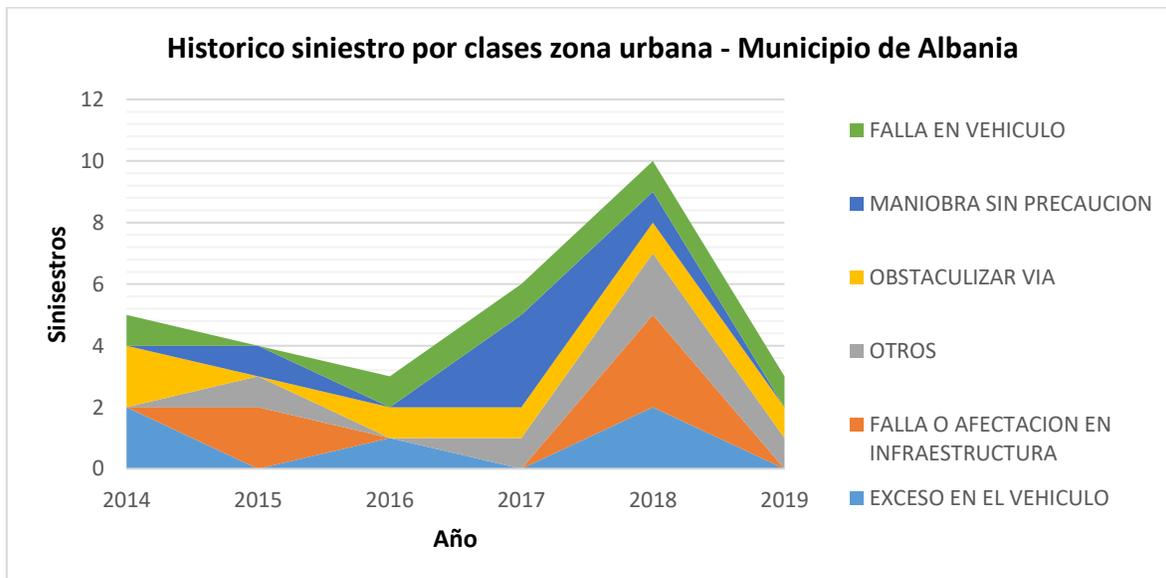
Figura 19. Histórico de siniestros por zona



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

Para la zona urbana el comportamiento en los seis años de estudio muestra un predominio total del siniestro por choque, el año con mayor número de siniestros fue el 2018 con 3 siniestros de los cuales 3 fueron por choques, y el año con menores cifras fue en el 2017 con cero siniestros.

Figura 20. Histórico por clase de siniestro zona urbana

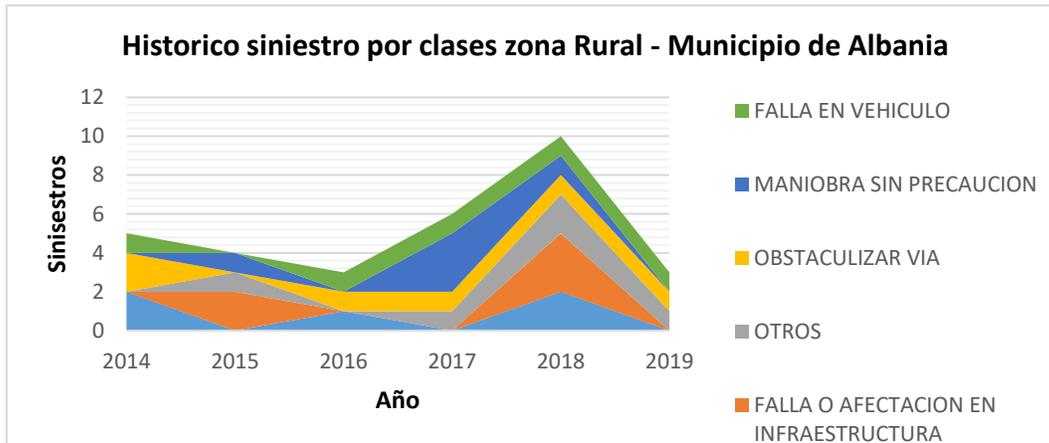


Fuente: Elaboración propia a partir del Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Para la zona rural el comportamiento en los seis años de estudio muestra un predominio del siniestro por, el año con mayor número de siniestros fue el 2018 con 6 siniestros de los cuales 3

fueron por Atropello y 3 por volcamiento, y el año con menores cifras fue el 2017 con 2 siniestros de los cuales 1 corresponden a choques y 1 a volcamientos.

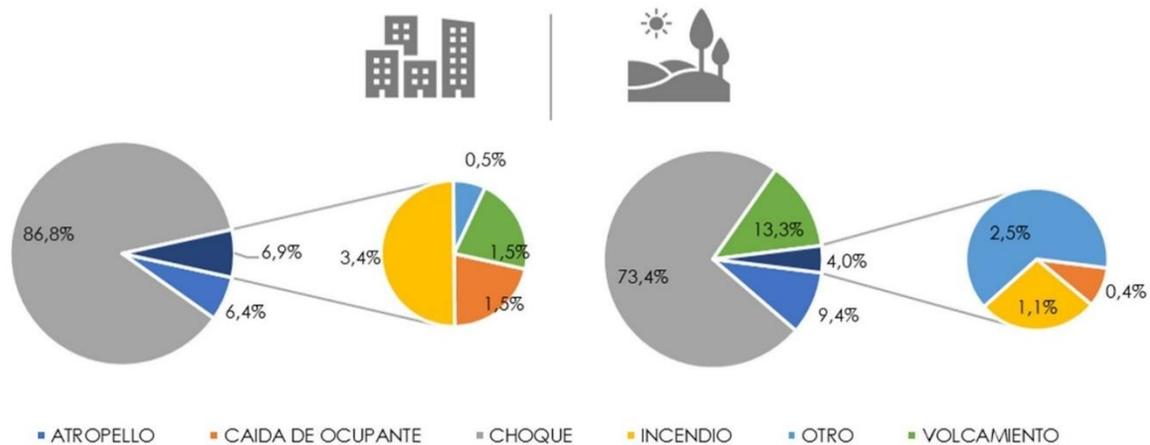
Figura 21. Histórico por clase de siniestro zona rural



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

En la siguiente gráfica se aprecia que para la zona urbana y rural el siniestro por choque tiene un alto nivel de participación, con un 86,8% y 73,4% respectivamente. Aunque el choque sea la clase de siniestro predominante en el municipio de Albania, también se debe tener presente en la zona rural los siniestros por volcamiento que representan el 13,3%, las demás clases de siniestro representan menos del 9,4% en cada zona.

Figura 22. Histórico 2018 – 2023 por clase de siniestro por zona



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

En el municipio la mayor participación por objeto de choque lo tienen los vehículos con 92,7% para la zona urbana y 66,7% para la zona rural, le sigue en orden el objeto fijo y el semoviente, con una participación muy reducida.

**Figura 23. Histórico acumulado 2018-2023 objeto choque por zona**



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

En el periodo 2018 a 2023 se ha presentado un comportamiento similar en cada año para las hipótesis de siniestros en la zona urbana, teniendo que comportamiento humano es el más representativo con una participación del 57% a lo largo del periodo de análisis, seguido por el factor maniobra sin precaución con 33%, las demás hipótesis representan el 10% restante.

**Figura 24. Históricos siniestros por hipótesis zona urbana**

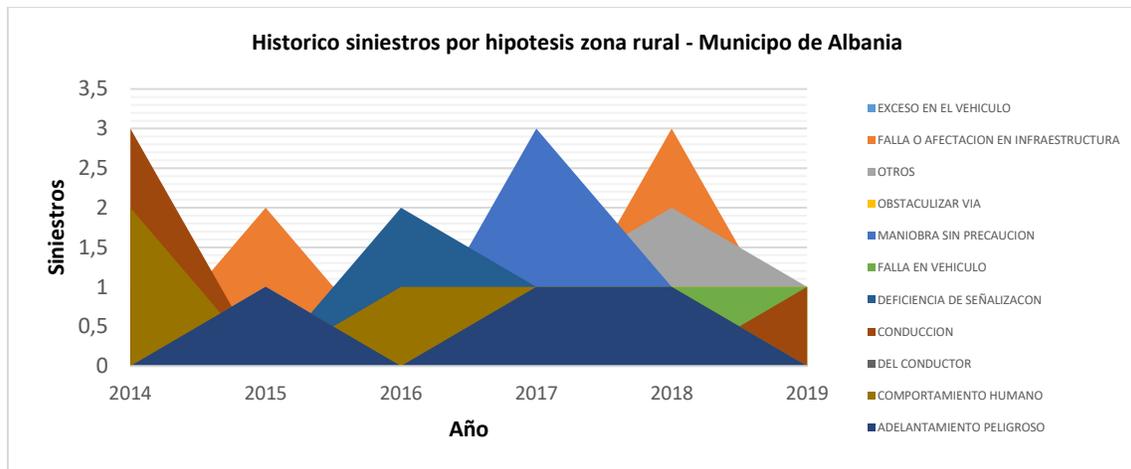


Fuente: Elaboración propia a partir del Observatorio Nacional de Seguridad Vial

En el periodo de análisis se ha presentado un comportamiento similar en cada año para las hipótesis de siniestros en la zona rural, teniendo que la maniobra sin precaución es la más representativa con

una participación del 32%, seguido por el factor de comportamiento humano con 25% y obstaculizar la vía con 14%, las demás hipótesis representan el 29% restante.

**Figura 25. Histórico siniestro por hipótesis zona rural**



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

Del análisis acumulado del 2018 a 2023 se evidencia que 17 siniestros han ocurrido por choque por comportamiento humano siendo esta la cifra más alta encontrada, los otros dos factores más relevantes son los choques por el factor maniobra sin precaución y por obstaculizar vía, así como se puede apreciar en la siguiente matriz comparativa.

**Tabla 3. Matriz relación hipótesis – clase de siniestro**

HIPÓTESIS	CHOQUE	VOLCAMIENTO	ATROPELLO	OTRO	INCENDIO	CAIDA DE OCUPANTE
ADELANTAMIENTO PELIGROSO	2	0	1	0	1	0
COMPORTAMIENTO HUMANO	0	5	1	5	6	1
CONDICIÓN DEL CONDUCTOR	1	3	3	0	1	0
DEFICIENCIA DE SEÑALIZACIÓN	2	0	0	0	0	0
FALLA EN VEHÍCULO	0	6	0	1	1	0
MANIOBRA SIN PRECAUCIÓN	2	0	4	2	1	2
OBSTACULIZAR VÍA	1	5	0	1	0	0
OTROS	0	0	0	0	0	0
FALLA O AFECTACIÓN EN INFRAESTRUCTURA	5	0	1	1	0	1
EXCESO EN EL VEHÍCULO	0	2	0	0	0	0

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

Ahora, en el periodo de análisis se evidencia que 15 siniestros han ocurrido por comportamiento humano con vehículo siendo esta la cifra más alta encontrada, los otros dos factores más relevantes

son el factor maniobra sin precaución y adelantamiento peligroso con vehículo, como se ve en la siguiente matriz.

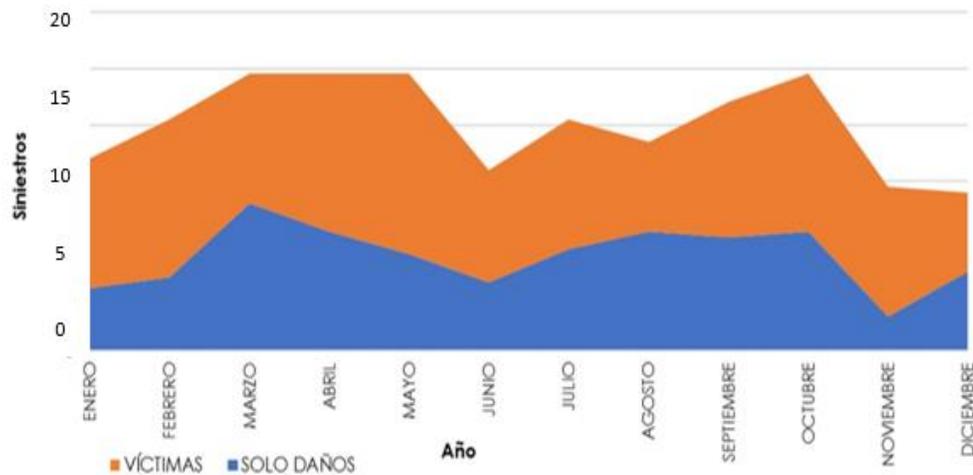
**Tabla 4. Matriz relación hipótesis siniestro – objeto colisión**

HIPÓTESIS	TREN	SEMOVIENTE	OBJETO FIJO	VEHICULO
ADELANTAMIENTO PELIGROSO	0	0	2	2
COMPORTAMIENTO HUMANO	0	3	3	2
CONDICIÓN DEL CONDUCTOR	0	1	8	11
DEFICIENCIA DE SEÑALIZACIÓN	0	0	0	2
FALLA EN VEHÍCULO	0	0	7	7
MANIOBRA SIN PRECAUCIÓN	0	1	12	2
OBSTACULIZAR VÍA	0	2	4	10
OTROS	0	0	0	0
FALLA O AFECTACIÓN EN INFRAESTRUCTURA	0	2	2	1
EXCESO EN EL VEHÍCULO	0	0	0	0

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

En la siguiente figura se observa que en el mes de marzo, abril, mayo y octubre son los que presentan mayor número de siniestros acumulados con 3 cada uno en el periodo de análisis. Además se observa que el mes de diciembre presenta las menores cifras con 6 siniestros. De 2018 a 2023 la distribución de siniestros con víctimas se mantiene superior a los siniestros con solo daños, representando el 59% de los siniestros registrados.

**Figura 26. Histórico acumulados siniestros por mes**



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

En las siguientes dos tablas se reitera que en el mes de septiembre se presenta el pico anual y que el día domingo en la noche es el periodo más crítico de toda la semana, 10 siniestros viales han



ocurrido un día viernes y 7 siniestros se han presentado entre las 18:00 – 23:59 horas desde el año 2019.

**Tabla 5. Matriz de relación siniestros mes – día**

MES	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
ENERO	5	3	1	5	6	3	11
FEBRERO	11	3	6	3	7	5	6
MARZO	8	7	2	8	8	7	9
ABRIL	8	8	4	7	10	6	6
MAYO	8	2	9	4	8	9	9
JUNIO	3	6	4	3	5	6	5
JULIO	10	3	3	9	9	3	4
AGOSTO	7	6	4	7	2	6	5
SEPTIEMBRE	6	5	0	5	4	7	17
OCTUBRE	6	3	9	7	6	8	10
NOVIEMBRE	4	1	4	3	7	4	6
DICIEMBRE	4	3	5	4	3	4	5

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

**Tabla 6. Matriz de relación siniestros rango hora – día**

RANGO DE HORA	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
00:00 - 02:59	7	1	0	0	3	2	10
03:00 - 05:59	7	5	9	6	5	5	5
06:00 - 08:59	5	9	6	9	6	8	7
09:00 - 11:59	14	11	5	13	7	12	15
12:00 - 14:59	9	3	16	11	14	10	12
15:00 - 17:59	17	10	8	12	14	9	9
18:00 - 20:59	8	10	6	9	18	16	18
21:00 - 23:59	11	1	1	5	8	6	17

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

Finalmente, se tiene la relación entre el rango horario y la clase de siniestro, donde se observa que el choque es el siniestro más representativo en el municipio de Albania, y aunque en todo el rango horario se presentan cifras elevadas, el comportamiento de las matrices establece que en la jornada de la tarde se presenta el pico de siniestralidad, 17 siniestros se han presentado por choque en Albania entre el 2018 y el 2023.

**Tabla 7. Matriz de relación rango hora – clase de siniestro**

RANGO DE HORA	CHOQUE	VOLCAMIENTO	ATROPELLO	OTRO	INCENDIO	CAIDA DE OCUPANTE
00:00 - 02:59	1	0	2	1	0	0
03:00 - 05:59	1	2	1	1	2	0
06:00 - 08:59	0	0	4	0	0	2
09:00 - 11:59	2	2	5	2	2	0
12:00 - 14:59	1	1	2	1	1	1
15:00 - 17:59	1	2	6	1	2	0
18:00 - 20:59	1	3	15	1	3	1
21:00 - 23:59	1	0	4	1	0	0

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

## 6.2 ANÁLISIS DE SINIESTROS VIALES PARA EL AÑO 2023

El análisis de los siniestros (con víctimas y solo daños) se realiza con la información reportada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial con cifras preliminares para el año 2023

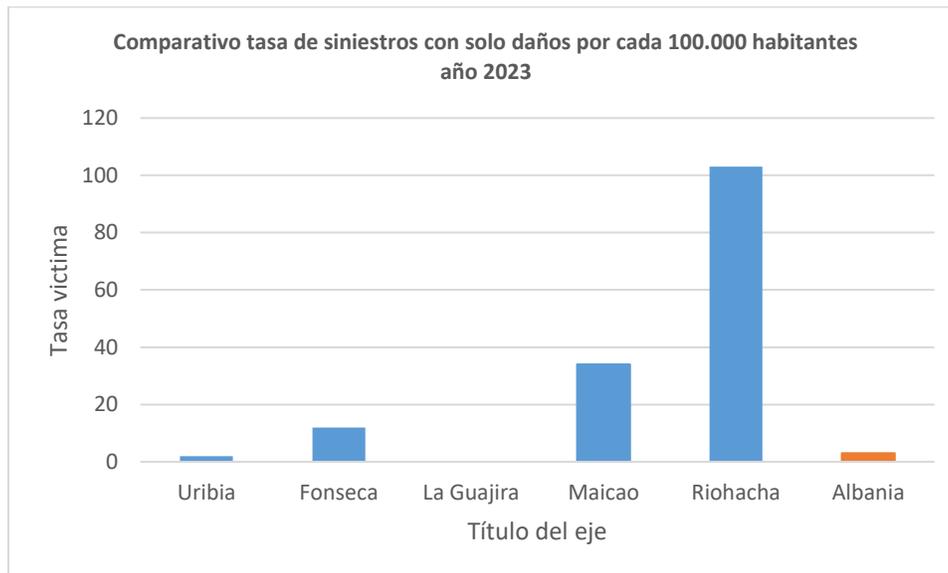
A continuación, se presenta la comparación del municipio de Albania respecto a las capitales de los departamentos de la región Caribe y Colombia en cuanto a siniestros por cada 100.000 habitantes tanto para víctimas como solo daños. En la tasa de siniestros con víctimas, Albania (2.85) y en general todo el departamento de La Guajira están por debajo del promedio nacional (155,48), el municipio se ubica en el punto bajo de los indicadores de tasa de siniestros con víctimas por cada 100.00 habitantes en la región. Para la tasa de siniestros con solo daños por cada 100.000 habitantes el municipio de Albania (1) se encuentra por debajo del promedio nacional (209,68). Los datos en mención se aprecian en las siguientes dos gráficas.

**Figura 27. Comparativo tasa de siniestros con víctimas por cada 100.000 habitantes año 2023**



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

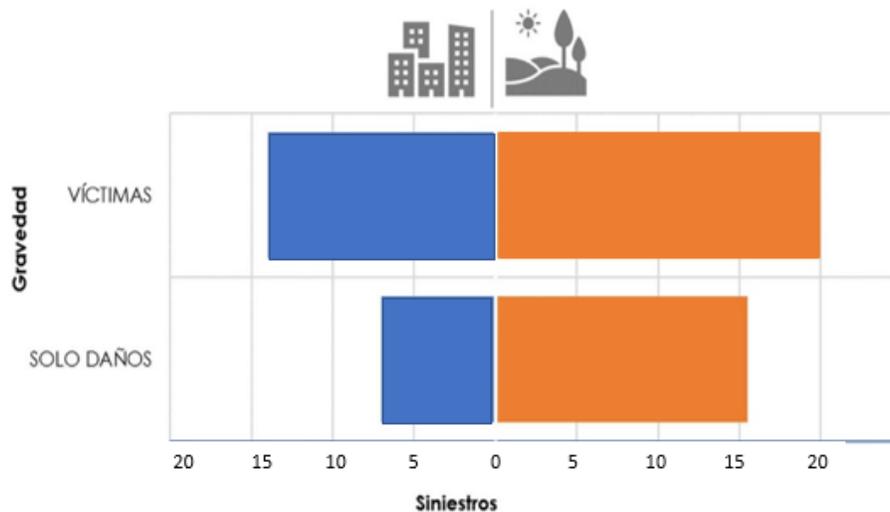
**Figura 28. Comparativo tasa de siniestros con solo daños por cada 100.000 habitantes año 2023**



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

En la siguiente gráfica se observan los siniestros por zona urbana para el año 2023 que tienen una distribución de 66% con víctimas y 34% solo daños, y para la zona rural se tienen 56% de siniestros con víctimas y 44% con solo daños, en ambas zonas predominan los siniestros con víctimas.

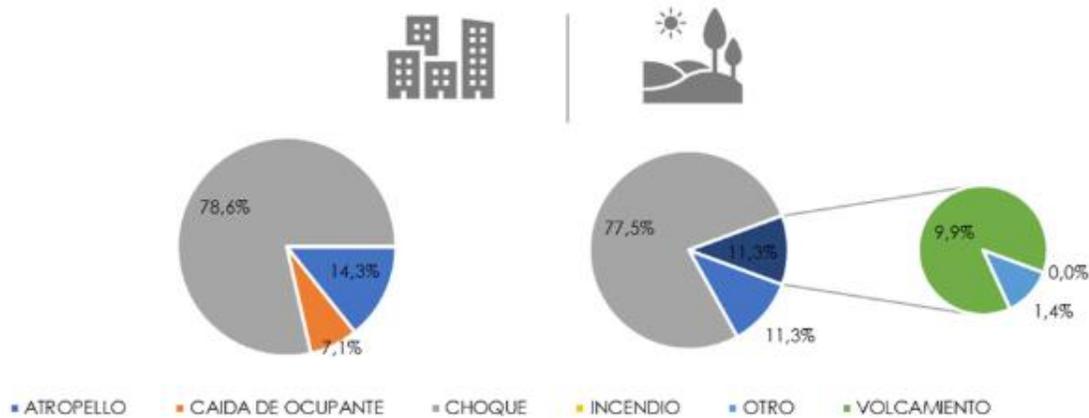
**Figura 29. Siniestros zona urbana año 2023**



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

En el año 2023 el choque aporta el 78,6% de los siniestros en la zona urbana, en segundo orden está el atropello con 14,3% y las demás clases de siniestro se definen por debajo del 7,1%. Para la zona rural el choque aporta el 77,5% de los siniestros, seguido del atropello con una participación del 11,3% y las demás clases de siniestro se definen por debajo de 10%.

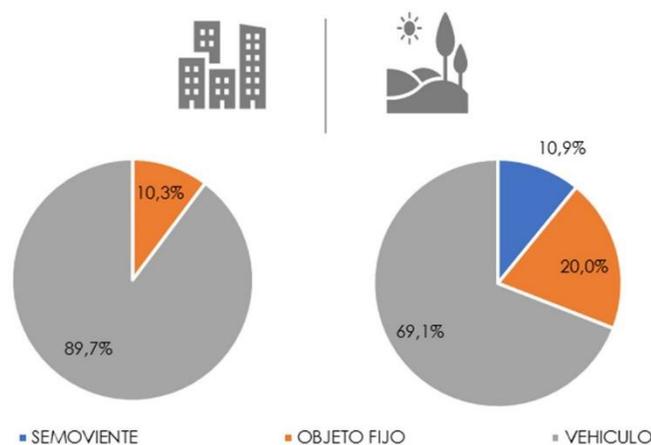
**Figura 30. Clase de siniestros por zona año 2023**



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

En el municipio para el año 2023 la mayor participación por objeto de choque lo tienen los vehículos con 89,7% para la zona urbana y 69,1% para la zona rural, le sigue en orden el objeto fijo y en específico para la zona rural se presenta participación por choque con semoviente en un 10,9%.

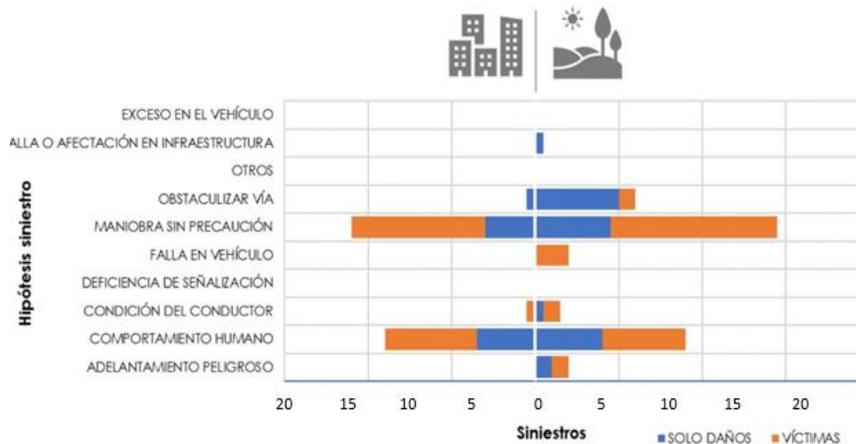
**Figura 31. Siniestros por objeto choque por zona año 2023**



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

Las cifras en el año 2019 muestran para el municipio un predominio de siniestros por maniobra sin precaución para la zona urbana y rural. La zona rural con 63% de participación tiene el mayor número de siniestros.

**Figura 32. Siniestros por hipótesis por zona año 2023**



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

Del análisis del año 2023 se evidencia que 5 siniestros han ocurrido por choque con obstaculizar vía siendo esta la cifra más alta, los otros dos factores más relevantes son falla en vehículo y por adelantamiento peligroso.

**Tabla 8. Matriz de relación hipótesis – clase de siniestro año 2023**

HIPÓTESIS	CHOQUE	VOLCAMIENTO	ATROPELLO	OTRO	INCENDIO	CAIDA DE OCUPANTE
ADELANTAMIENTO PELIGROSO	4	0	0	0	0	0
COMPORTAMIENTO HUMANO	2	3	2	0	0	0
CONDICIÓN DEL CONDUCTOR	3	0	1	0	0	0
DEFICIENCIA DE SEÑALIZACIÓN	0	0	0	0	0	0
FALLA EN VEHÍCULO	4	0	0	0	0	0
MANIOBRA SIN PRECAUCIÓN	3	2	7	0	0	1
OBSTACULIZAR VÍA	5	2	0	1	0	0
OTROS	0	0	0	0	0	0
FALLA O AFECTACIÓN EN INFRAESTRUCTURA	1	0	0	0	0	0
EXCESO EN EL VEHÍCULO	0	0	0	0	0	0

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

Ahora, en el periodo de análisis se evidencia que 8 siniestros han ocurrido por maniobra sin precaución con vehículo siendo esta la cifra más alta encontrada, las otras dos relaciones más relevantes son el comportamiento humano y el adelantamiento peligroso con vehículo.

**Tabla 9. Matriz de relación hipótesis siniestro – objeto colisión año 2023**

HIPÓTESIS	TREN	SEMOVIENTE	OBJETO FIJO	VEHICULO
ADELANTAMIENTO PELIGROSO	0	0	0	4
COMPORTAMIENTO HUMANO	0	0	2	5
CONDICIÓN DEL CONDUCTOR	0	0	1	2
DEFICIENCIA DE SEÑALIZACIÓN	0	0	0	0
FALLA EN VEHÍCULO	0	0	1	3
MANIOBRA SIN PRECAUCIÓN	0	0	7	8
OBSTACULIZAR VÍA	0	5	4	1
OTROS	0	0	0	0
FALLA O AFECTACIÓN EN INFRAESTRUCTURA	0	1	0	0
EXCESO EN EL VEHÍCULO	0	0	0	0

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

En la siguiente matriz comparativa se encuentra que el mes de octubre, en especial el domingo se encuentra la mayor cantidad de siniestros del año 2023, el mes de octubre tiene el mayor registro de siniestros con 8 y el mes con menor cifra fue febrero con 5 en total, en tanto para los días el domingo presenta 11 siniestros y el día con menor registro de siniestralidad fue el martes con 7.

**Tabla 10. Matriz de relación siniestros mes – día año 2023**

MES	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
ENERO	1	1	1	2	1	0	3
FEBRERO	2	0	0	0	2	0	1
MARZO	2	0	0	2	3	2	1
ABRIL	3	2	1	0	3	1	0
MAYO	2	0	2	0	0	2	1
JUNIO	1	1	1	0	2	3	0
JULIO	3	1	1	3	0	0	0
AGOSTO	0	0	1	2	1	1	1
SEPTIEMBRE	2	1	0	1	0	0	0
OCTUBRE	3	0	4	3	3	0	1
NOVIEMBRE	3	0	1	0	4	2	1
DICIEMBRE	0	1	3	0	0	0	2

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

El rango pico de siniestros está definido en el período de la tarde entre las 12:00 – 17:59 horas, en el año sobresalen 12 siniestros en dicho rango horario. En concordancia con la matriz anterior, se resalta que los días viernes y domingo presentan los registros más altos de siniestros, así como se aprecia en la matriz por el rango de color establecido a continuación.

**Tabla 11. Matriz de relación siniestros rango hora – día año 2023**

RANGO DE HORA	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
00:00 - 02:59	1	0	0	0	0	0	2
03:00 - 05:59	4	0	5	1	2	2	4
06:00 - 08:59	1	3	3	2	0	1	3
09:00 - 11:59	2	0	0	4	2	2	5
12:00 - 14:59	2	2	2	1	5	1	3
15:00 - 17:59	3	2	3	3	5	2	2
18:00 - 20:59	3	0	2	2	2	2	3
21:00 - 23:59	6	0	0	0	3	1	4

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

Finalmente, se tiene la relación entre el rango horario y la clase de siniestro, donde se observa que el choque es el siniestro más representativo en el municipio de Albania para el año 2023, y aunque a lo largo del día se presentan cifras elevadas, el comportamiento de las matrices establece que en las jornadas de la tarde se presenta el pico de siniestralidad.

**Tabla 12. Matriz de relación rango hora – clase de siniestro año 2019**

RANGO DE HORA	CHOQUE	VOLCAMIENTO	ATROPELLO	OTRO	INCENDIO	CAIDA DE OCUPANTE
00:00 - 02:59	2	1	0	0	0	0
03:00 - 05:59	15	2	0	1	0	0
06:00 - 08:59	9	1	3	0	0	0
09:00 - 11:59	12	2	1	0	0	0
12:00 - 14:59	14	1	1	0	0	0
15:00 - 17:59	19	0	1	0	0	0
18:00 - 20:59	11	0	2	0	0	1
21:00 - 23:59	12	0	2	0	0	0

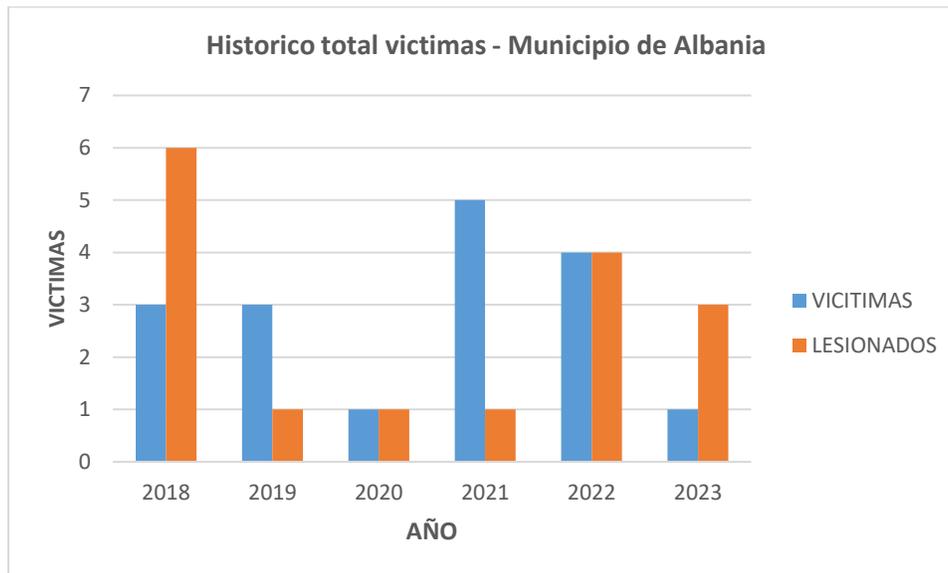
Fuente: Elaboración propia a partir del Observatorio Nacional de Seguridad Vial

### 6.3 ANÁLISIS DE LAS VÍCTIMAS

El comparativo histórico de las víctimas (fallecidos y lesionados) se realiza con la información reportada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial para un periodo de (6) años, a partir del año 2018 con cifras preliminares para el año 2023. En la siguiente gráfica se observa que el pico más alto de fallecidos se presentó en año 2021 con 5 víctimas, manteniendo un comportamiento histórico uniforme.

En cuanto a lesionados el comportamiento ha sido aleatorio en el periodo analizado teniendo como pico el año 2018 con 6 lesionados.

Figura 32. Histórico de víctimas



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

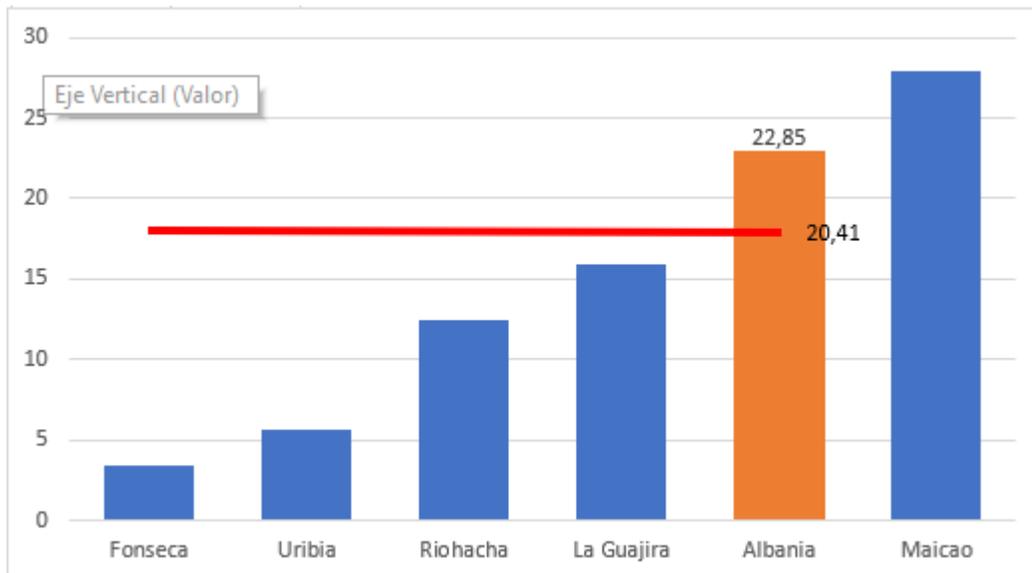
Tabla 13. Tasas de víctimas por cada 100.000 habitantes

AÑO HECHO	LESIONADOS		FALLECIDOS		POBLACIÓN
	CASOS	TASA	CASOS	TASA	
2018	6	20,5	3	26,56	29247
2019	1	3,1	3	18,46	30947
2020	1	3,1	1	20,67	32407
2021	1	3	5	19,12	33577
2022	4	11,6	4	26,97	34448
2023	3	8,5	1	27,96	35214

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

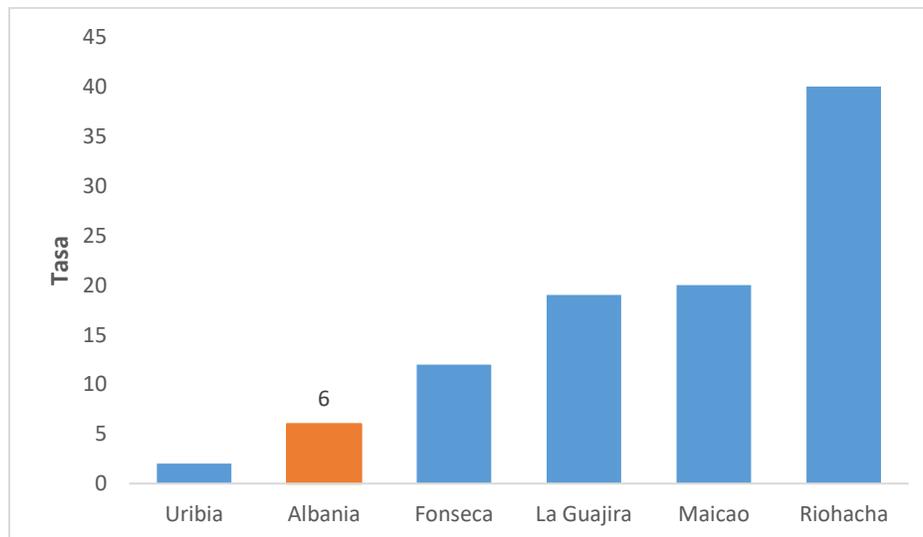
El comportamiento para el año 2023 respecto a la región y Colombia se presenta en las siguientes gráficas, donde se observa que el municipio de Albania para la tasa de fallecidos (27,96) está por encima del promedio nacional (13,43) y se ubica como el municipio con la tasa de fallecidos por cada 100.00 habitantes por debajo de Maicao y riohacha, por otro lado para la tasa de lesionados por cada 100.000 habitantes el municipio de Albania (8.5) está por debajo del promedio nacional (20,69) y se ubica como uno de los municipios con la tasa media para el departamento de La Guajira.

**Figura 33. Comparativa tasa de fallecidos por cada 100.000 habitantes año 2023**



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

**Figura 34. Comparativa tasa de lesionados por cada 100.000 habitantes año 2023**



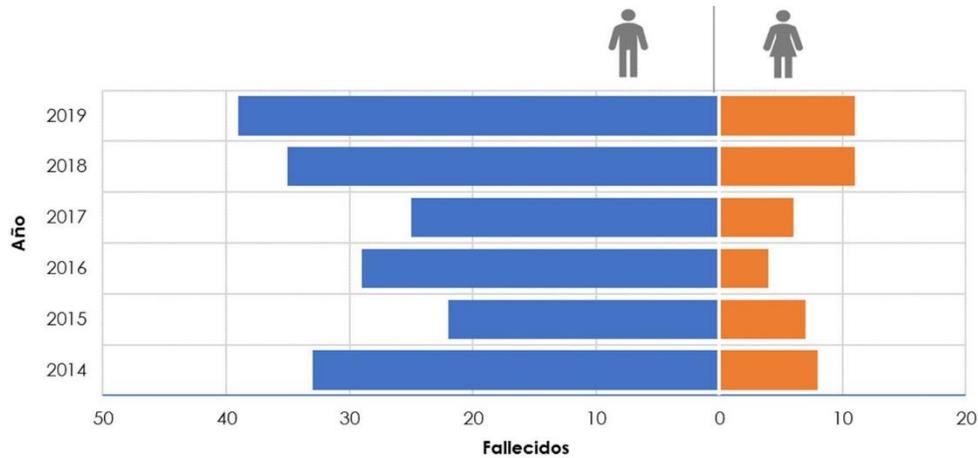
Fuente: Elaboración propia a partir del Observatorio Nacional de Seguridad Vial

#### 6.4 FALLECIDOS EN SINIESTROS VIALES

Las desafortunadas cifras de fallecidos en la entidad territorial que son 17, se caracterizan por un predominio de víctimas hombres con un 74,4% del total de fallecidos entre el 2018 y el 2023, es decir 9 hombres y un total de 8 de Mujeres fallecidas. En rangos de edad para el caso de hombres

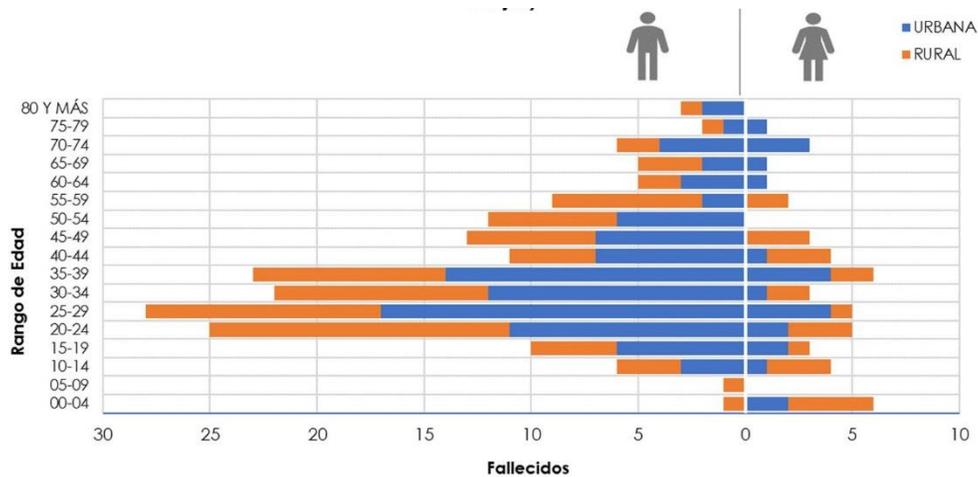
se concentra en el rango entre 25 y 29 años con 5 víctimas fallecidas y para las mujeres entre los 35 y 39 años con 6 víctimas fallecidas. La zona urbana con un 52% predomina respecto a la zona rural.

**Figura 35. Histórico de fallecidos por sexo**



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

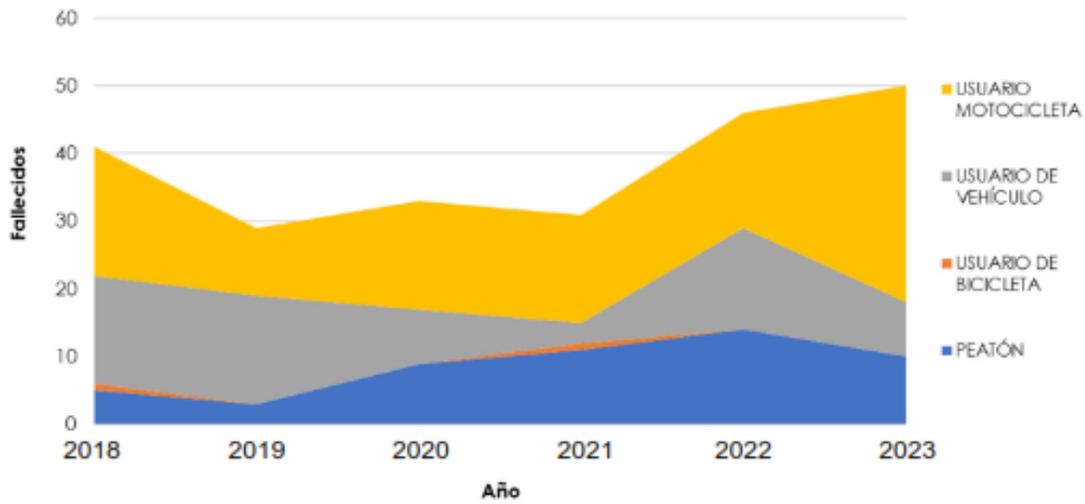
**Figura 36. Acumulado de fallecidos por zona, sexo y rango de edad**



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

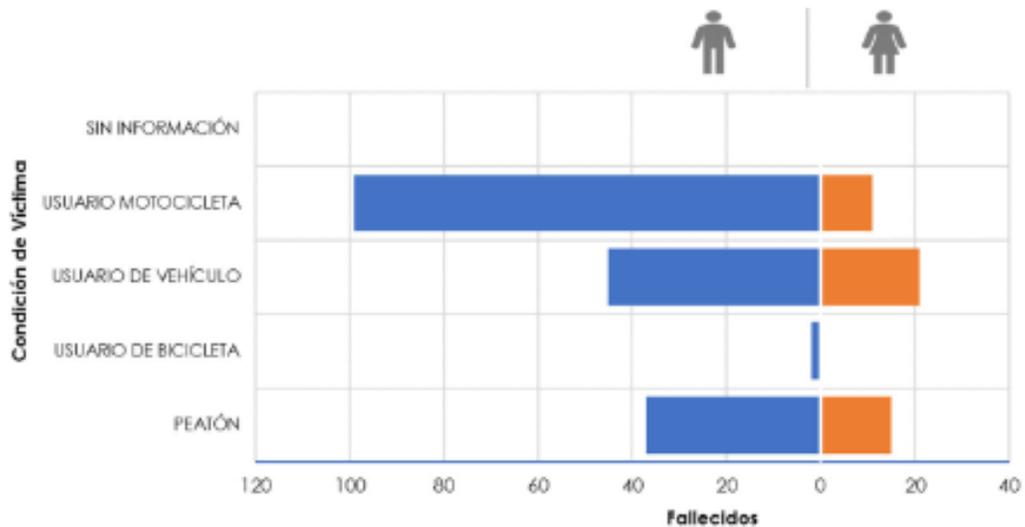
En cuanto a condición de víctima fallecida en las siguientes tres figuras se aprecia que el usuario de motocicleta registra la mayor participación con 65%, seguido del usuario de vehículo con 18% y en tercer orden los peatones con 16%. En el año 2018 se presenta el mayor número de fallecidos en motocicleta con 6 casos. Los usuarios de motocicleta hombres presentan la mayor cifra de víctimas fallecidas con 18 casos en los seis años.

**Figura 37. Histórico de fallecidos por condición de víctima**



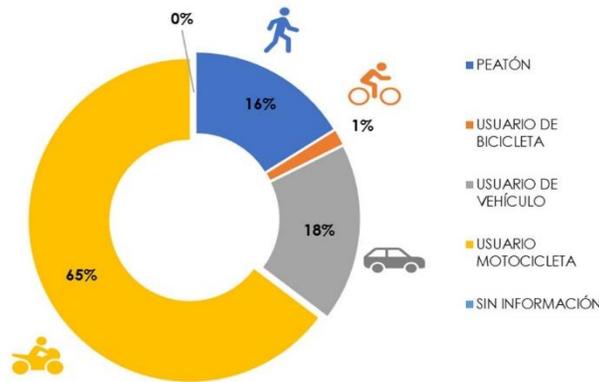
Fuente: Elaboración propia a partir del Observatorio Nacional de Seguridad Vial

**Figura 38. Acumulado de fallecidos por condición de víctima y sexo**



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

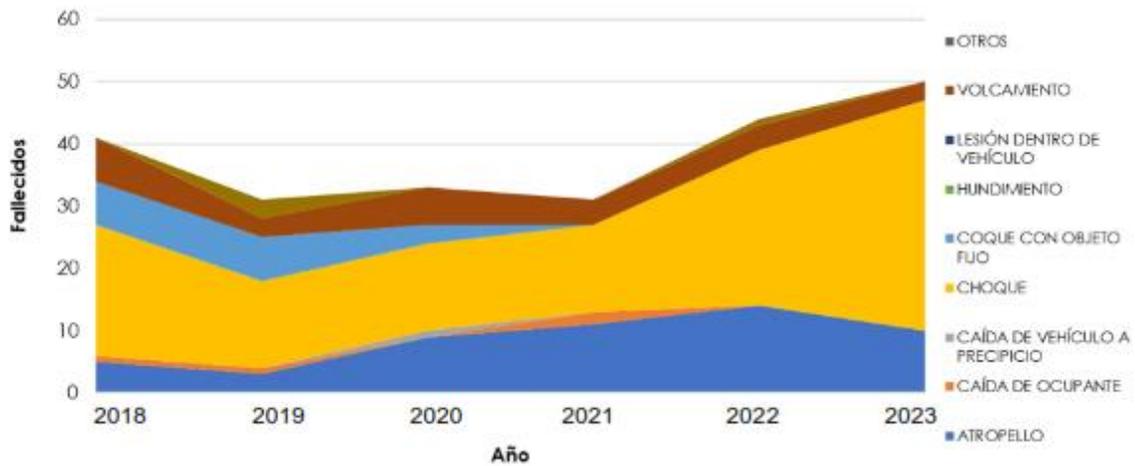
**Figura 39. Acumulado de fallecidos por condición de víctima**



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

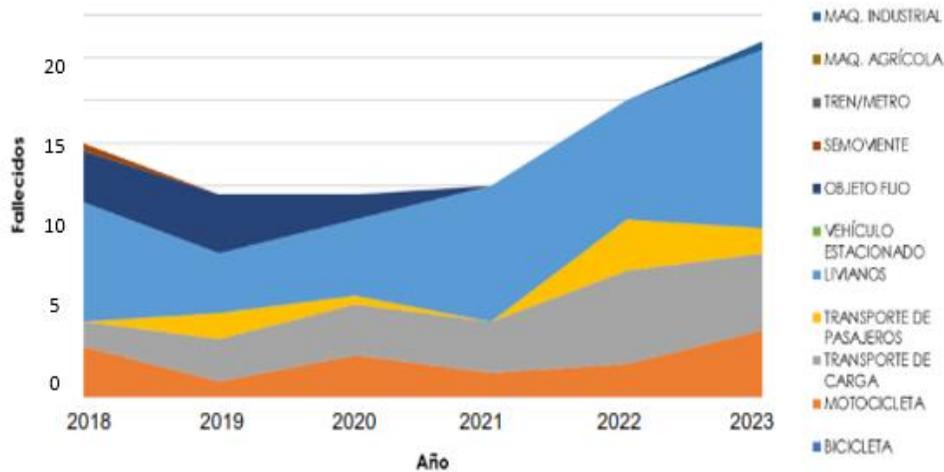
En el periodo 2018 a 2023 el choque aporta el 54% de los casos de víctimas fatales, en segundo orden el atropello con 22% y en tercer orden el volcamiento con 11%, las demás clases de siniestro se definen por debajo del 5% del total.

**Figura 40. Acumulado de fallecidos por causa de accidente**



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

**Figura 41. Histórico de fallecidos por objeto de colisión**



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

Del periodo de análisis entre 2018 a 2023 se evidencia que 6 usuarios de motocicleta fallecieron en colisión con vehículo liviano siendo esta la cifra más alta, las otras dos relaciones más relevantes son peatones con vehículo liviano y usuarios de motocicleta con transporte de carga.

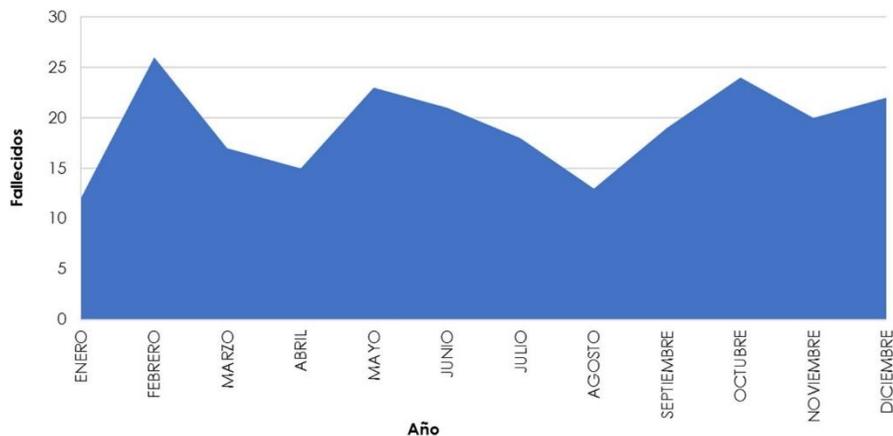
**Figura 42. Matriz de relación objeto colisión – condición de víctima fallecida**

		Víctimas por Actor Vial														
UsuarioVia		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	Peatón		9			1		2							1	
	Usuario de bicicleta	1														
	Usuario de moto			1		2	5	2	2	1	1	2		1	2	
	Usuario de otros		2		1	1										
	Usuario de V.Individual	3	7	7	11	1	1				2	1		2	2	1
	Usuario T.Carga												1	1		

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

En la siguiente figura se observa que en los meses de febrero y octubre son los que presentan mayor número de siniestros con víctimas fatales, el mes de diciembre tiene el mayor número de víctimas fallecidas acumuladas con 8 personas en el periodo de análisis.

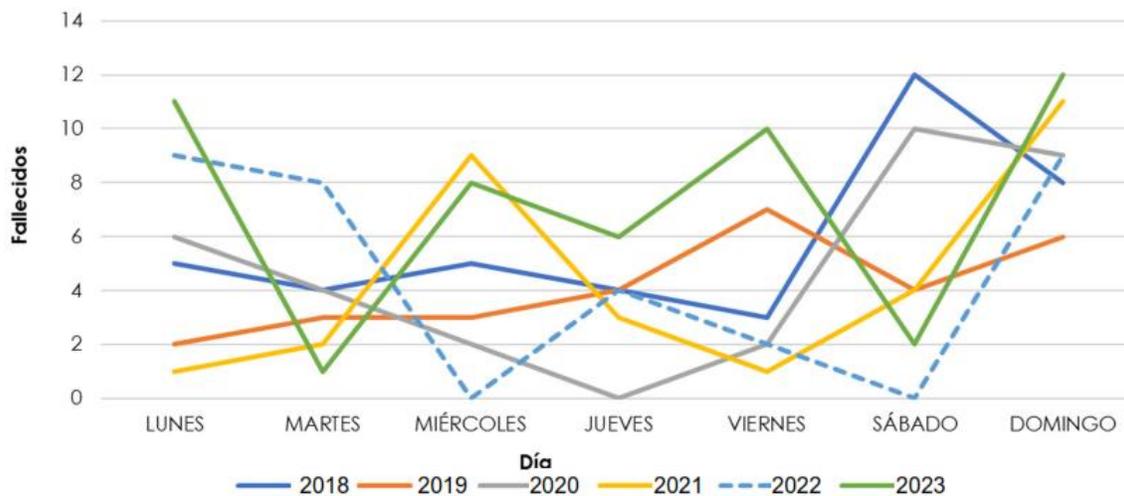
**Figura 43. Acumulado de fallecidos por mes**



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

Los días de fin de semana, sábados y domingos tienen el número más alto de víctimas fallecidas, en el consolidado de los seis años sobresalen 4 fallecidos que perecieron los sábados y 5 los domingos.

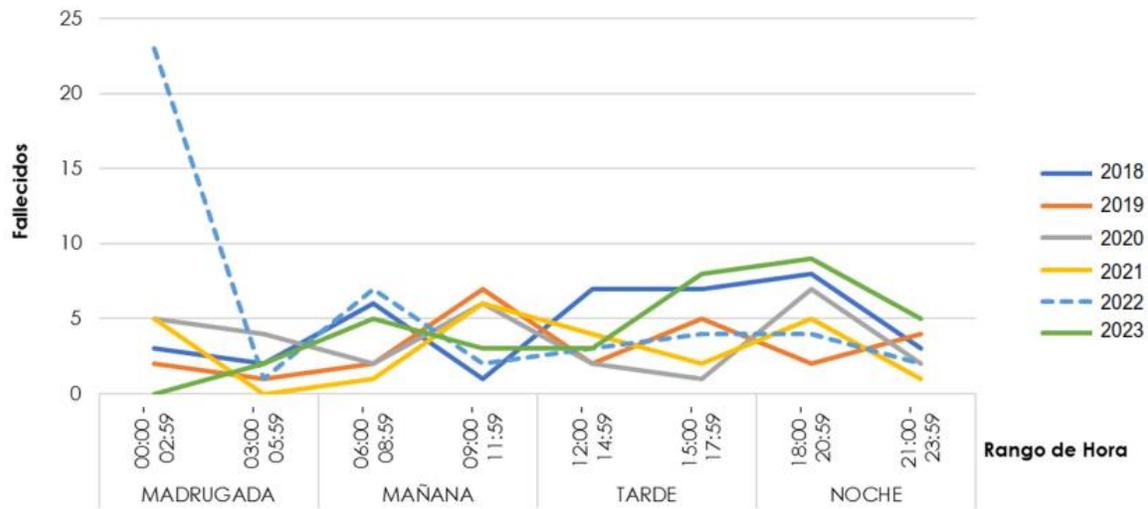
**Figura 44. Acumulado de fallecidos por día**



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

El rango pico de siniestros con víctimas fallecidas está definido en el período de la noche entre las 18:00 horas y las 23:59 horas, en el histórico sobresalen 13 fallecidos en el año 2018 entre las 00:00 y las 02:59.

**Figura 45. Histórico víctimas fallecidas por rango de 3 horas**



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

Finalmente, en las siguientes tablas se combinan los datos consolidados de las tres gráficas anteriores, reiterando que en los meses de febrero y octubre se presenta el pico anual y que el día domingo en la noche es el periodo más crítico de toda la semana.

**Tabla 14. Matriz de relación víctimas fallecidas mes – día**

MES	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
ENERO	1	0	2	1	2	0	6
FEBRERO	8	2	3	0	3	3	1
MARZO	3	3	0	0	4	0	7
ABRIL	1	0	0	3	3	1	6
MAYO	4	3	3	4	1	0	7
JUNIO	0	2	2	2	3	7	3
JULIO	1	1	3	4	1	2	6
AGOSTO	2	1	2	1	0	5	1
SEPTIEMBRE	3	2	3	0	3	3	4
OCTUBRE	4	2	1	2	4	3	7
NOVIEMBRE	1	1	4	2	1	7	3
DICIEMBRE	6	5	4	2	0	1	4

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

**Tabla 15. Matriz de relación víctimas fallecidas rango hora – día**

RANGO DE HORA	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
00:00 - 02:59	5	5	1	2	3	4	10
03:00 - 05:59	5	0	1	0	1	0	3
06:00 - 08:59	2	2	5	2	2	4	3
09:00 - 11:59	3	3	3	4	5	4	3

12:00 - 14:59	2	2	3	2	2	3	5
15:00 - 17:59	1	2	7	4	3	4	5
18:00 - 20:59	7	3	5	1	2	3	14
21:00 - 23:59	2	2	1	3	3	3	3

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

Finalmente, se tiene la relación entre el rango horario y la clase de siniestro, donde se observa que el choque es el siniestro con víctimas fallecidas más representativo en Albania, 7 fallecidos se han presentado por choque entre el 2018 y el 2023.

**Tabla 16. Matriz de relación rango hora – clase de siniestro con víctimas fallecidas**

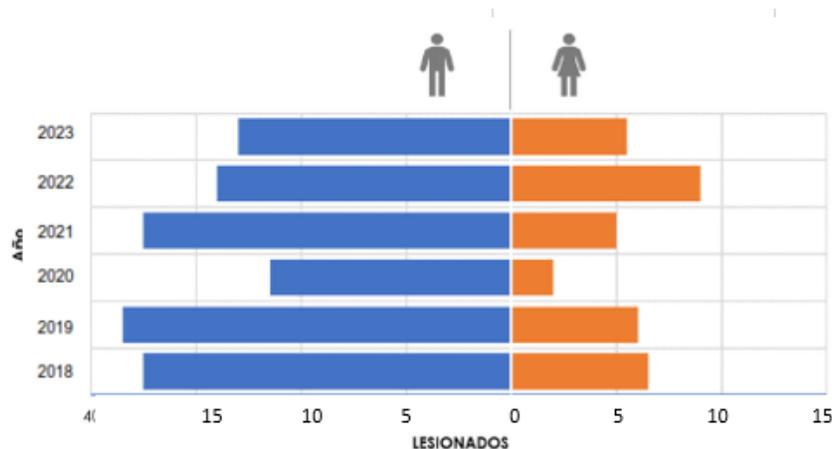
RANGO DE HORA	ATROPELLO	CAÍDA DE OCUPANTE	CAÍDA DE VEHÍCULO A PRECIPICIO	CHOQUE	CHOQUE CON OBJETO FIJO	HUNDIMIENTO	LESIÓN DENTRO DE VEHÍCULO	VOLCAMIENTO	OTROS
00:00 - 02:59	2	0	0	5	0	0	0	0	0
03:00 - 05:59	1	0	0	1	0	0	0	0	0
06:00 - 08:59	0	0	0	1	0	0	0	0	0
09:00 - 11:59	0	0	0	0	0	0	0	0	0

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

## 6.5 LESIONADOS EN SINIESTROS VIALES

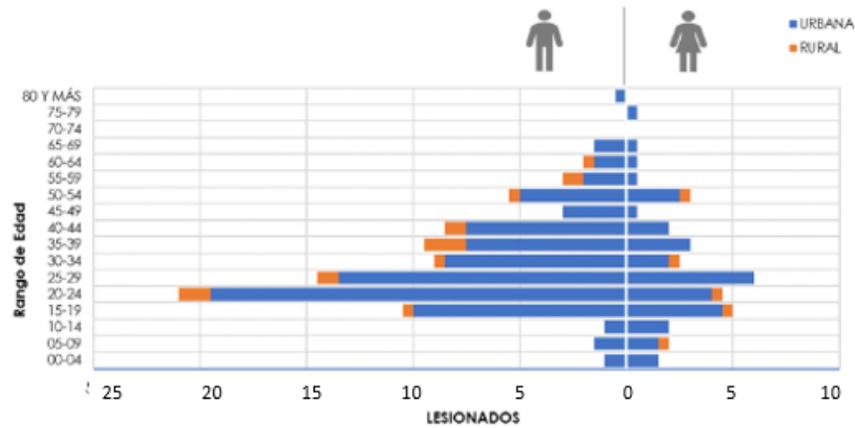
Las cifras de lesionados en el municipio de Albania se caracterizan por un predominio de víctimas hombres con un 73% del total de lesionados entre el 2018 y el 2023. En rangos de edad para el caso de hombres se concentra en el rango entre 20 y 24 años con 10 víctimas lesionadas y para las mujeres entre los 25 y 29 años con 7 víctimas lesionadas. La zona urbana con un 91 % predomina respecto a la zona rural.

**Figura 46. Histórico de lesionados por sexo**



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

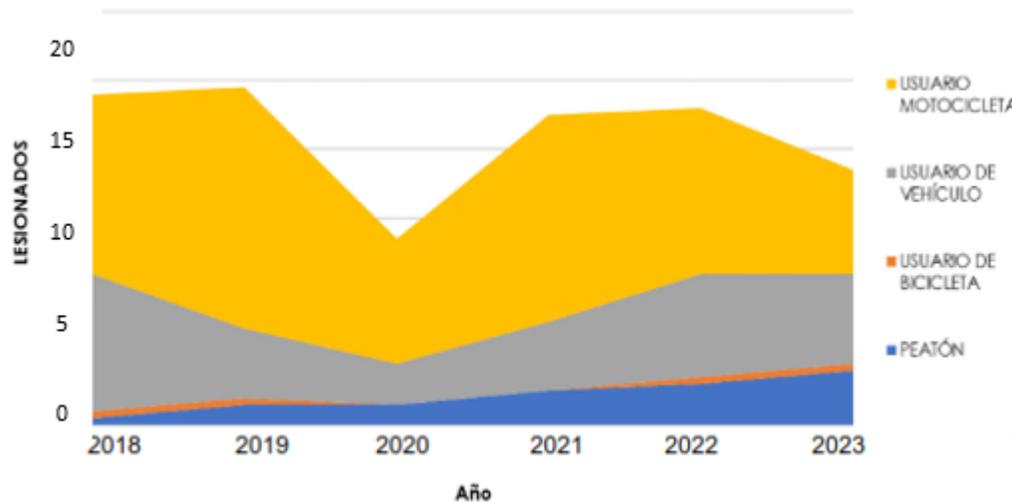
**Figura 47. Acumulado de lesionados por zona, sexo y rango de edad**



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

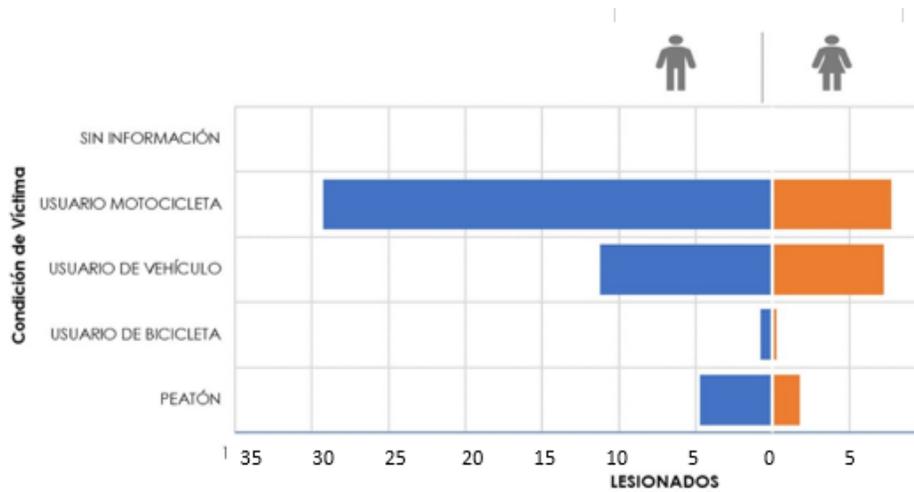
En cuanto a condición de víctima lesionada en las siguientes tres figuras se aprecia que el usuario de motocicleta registra la mayor participación con 74%, seguido del usuario de vehículo con 14% y en tercer orden los peatones con 10%. En el año 2019 se presenta el mayor número de lesionados en motocicleta con 12 casos. Los usuarios de motocicleta hombres presentan la mayor cifra víctimas lesionadas con 9 casos en los seis años.

**Figura 48. Histórico de lesionados por condición de víctima**



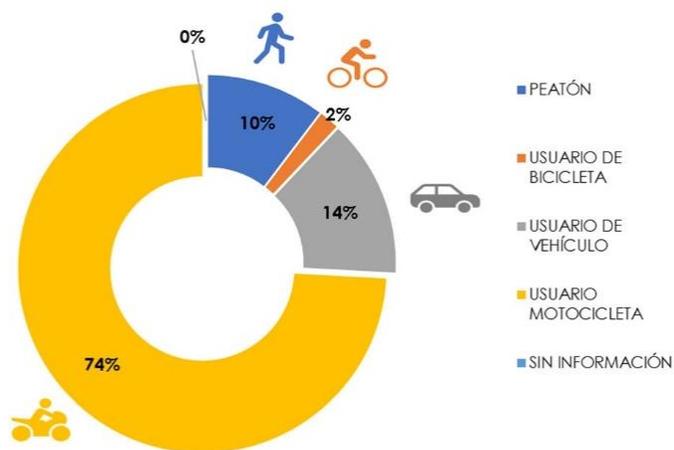
Fuente: Elaboración propia a partir del Observatorio Nacional de Seguridad Vial

**Figura 49. Acumulado de lesionados por condición de víctima y sexo**



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

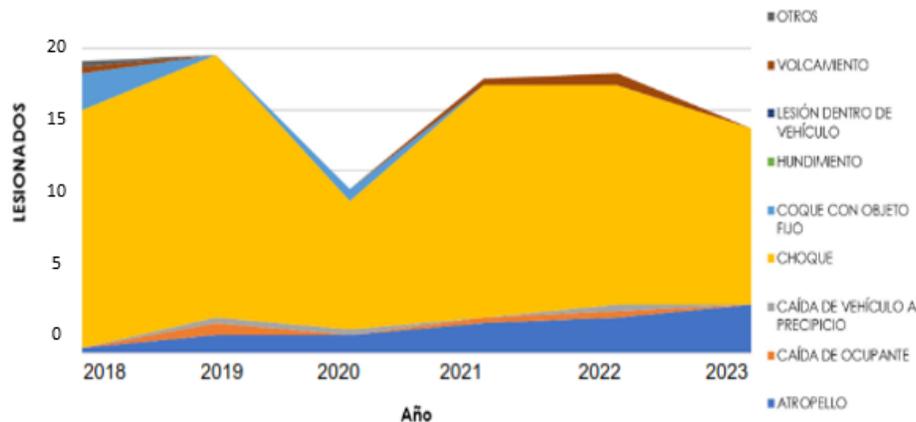
**Figura 50. Acumulado de lesionados por condición de víctima**



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

En el periodo 2018 a 2023 el choque aporta el 81% de los casos de víctimas lesionadas, en segundo orden el atropello con 10%, las demás clases de siniestro se definen por debajo del 5% del total.

**Figura 51. Histórico de lesionados por clase de siniestro**



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

Del periodo de análisis entre 2018 a 2023 se evidencia que 12 usuarios de motocicleta se lesionaron por choque siendo esta la cifra más alta encontrada, las otras dos relaciones más relevantes son peatones lesionados por atropello y los usuarios de vehículos lesionados por choque.

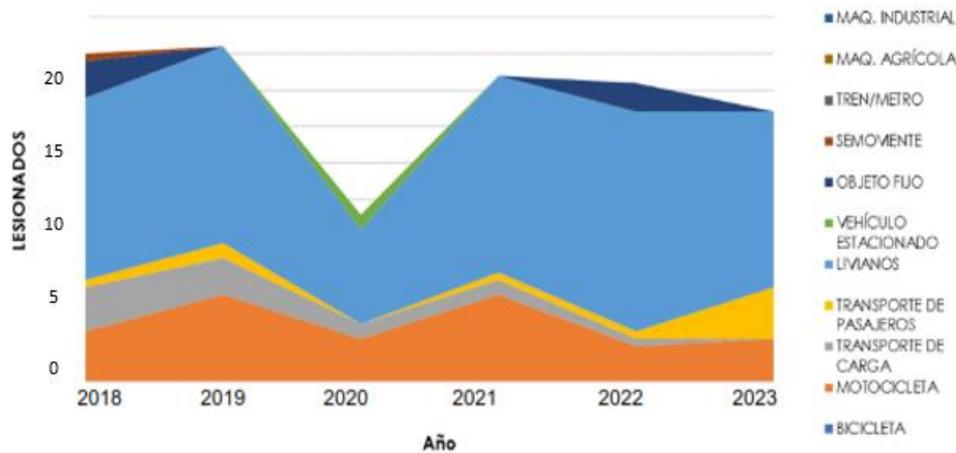
**Tabla 17. Matriz de relación clase de siniestro – condición de víctima lesionada**

CLASE DE SINIESTRO	PEATÓN	USUARIO DE BICICLETA	USUARIO DE VEHÍCULO	USUARIO MOTOCICLETA
ATROPELLO	9	0	0	0
CAÍDA DE OCUPANTE	0	0	3	1
CAÍDA DE VEHÍCULO A PRECIPICIO	0	0	2	1
CHOQUE	0	4	2	12
CHOQUE CON OBJETO FIJO	0	0	5	3
HUNDIMIENTO	0	0	0	0
LESIÓN DENTRO DE VEHÍCULO	0	0	0	0
VOLCAMIENTO	0	0	4	0
OTROS	0	0	1	0

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

El vehículo liviano (automóvil, campero y camioneta) representa el 58% de los vehículos involucrados con víctimas lesionadas, seguido de motocicleta con 19% y el transporte de carga (tractocamión, camión y volqueta) con 6%, los demás tipos de vehículo involucrado tienen una participación inferior al 5%.

**Figura 52. Histórico de lesionados por objeto de colisión**



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

Del periodo de análisis entre 2018 a 2023 se evidencia que 9 usuarios de motocicleta se lesionaron en colisión con un vehículo livianos siendo esta la cifra más alta, las otras dos relaciones más relevantes son usuarios de motocicleta lesionados en colisión con motocicleta y los usuarios de vehículo lesionado en colisión con vehículo liviano.

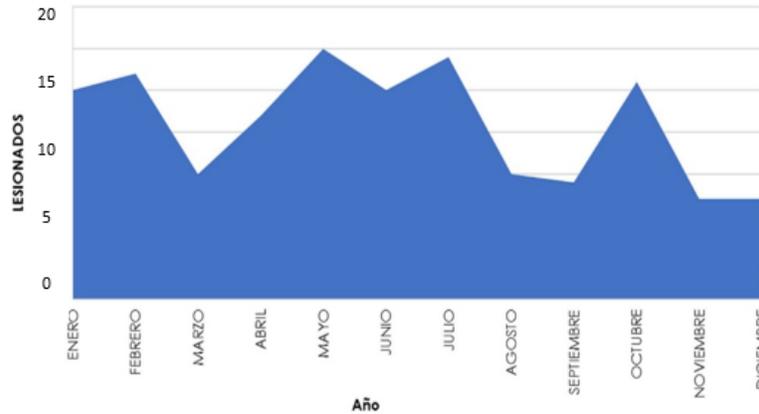
**Tabla 18. Matriz de relación objeto colisión – condición de víctima lesionada**

OBJETO DE COLISIÓN	PEATÓN	USUARIO DE BICICLETA	USUARIO DE VEHÍCULO	USUARIO MOTOCICLETA
BICICLETA	0	0	0	0
MOTOCICLETA	4	3	12	29
TRANSPORTE DE CARGA	1	0	5	10
TRANSPORTE DE PASAJEROS	2	0	5	5
LIVIANOS	16	1	31	9
VEHÍCULO ESTACIONADO	0	0	0	2
OBJETO FIJO	0	0	8	1
SEMOVIENTE	0	0	1	0
TREN/METRO	0	0	0	0
MAQ. AGRÍCOLA	0	0	0	0
MAQ. INDUSTRIAL	0	0	0	0
NO APLICA	0	0	10	2

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

En la siguiente figura se observa que los meses de mayo y julio presentan mayor número de siniestros con víctimas lesionadas, el mes de mayo tiene el mayor número de víctimas lesionadas acumuladas con 18 personas en el periodo de análisis.

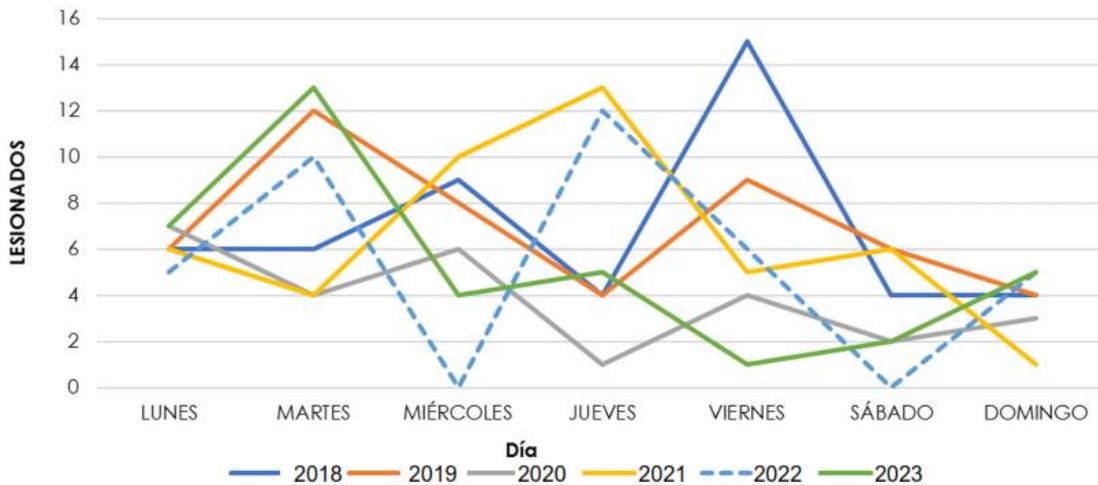
**Figura 53. Acumulado de lesionados por mes**



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

Los días martes tienen el número más alto de víctimas lesionadas, en el consolidado de los seis años sobresalen 5 lesionados los viernes y 3 los martes.

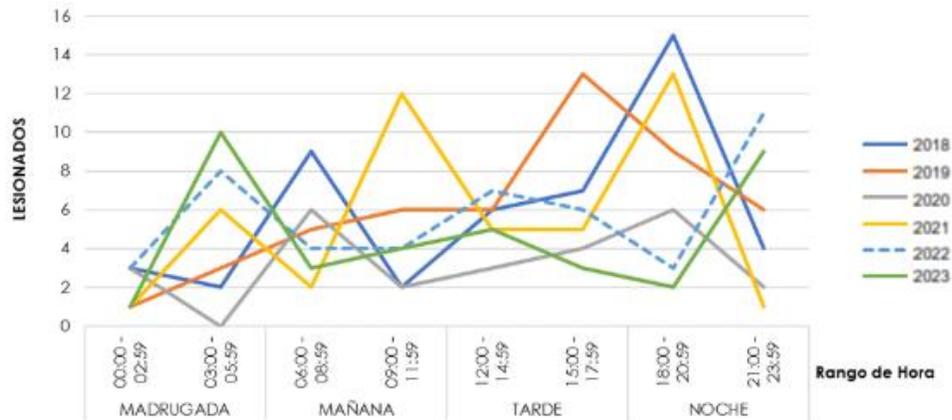
**Figura 54. Histórico víctimas lesionadas por día de la semana**



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

El rango pico de siniestros con víctimas lesionadas está definido en el periodo de la noche entre las 18:00 horas y las 23:59 horas con 10 casos, los datos conservan un comportamiento anual similar en cada periodo del día.

**Figura 55. Histórico víctimas lesionadas por rango de 3 horas**



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

Finalmente, en las siguientes tablas se combinan los datos consolidados de las tres gráficas anteriores, reiterando que en los meses de mayo, julio y octubre se presenta el pico anual y que el día viernes en la noche es el periodo más crítico de toda la semana.

**Tabla 19. Matriz de relación víctimas lesionadas mes – día**

MES	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
ENERO	3	7	6	4	2	1	2
FEBRERO	4	7	0	4	3	5	4
MARZO	4	1	4	1	2	2	1
ABRIL	3	3	4	3	2	4	2
MAYO	4	4	2	11	5	0	2
JUNIO	2	5	2	4	7	2	3
JULIO	7	6	5	4	2	1	1
AGOSTO	1	4	1	2	4	2	1
SEPTIEMBRE	2	4	0	1	1	0	4
OCTUBRE	2	1	6	5	11	0	1
NOVIEMBRE	3	1	4	0	1	3	0
DICIEMBRE	2	6	3	0	0	0	1

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

**Tabla 20. Matriz de relación víctimas lesionadas rango hora – día**

RANGO DE HORA	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
00:00 - 02:59	0	1	1	3	1	0	6
03:00 - 05:59	4	9	5	5	2	0	3
06:00 - 08:59	7	4	8	0	7	1	0
09:00 - 11:59	4	7	4	4	9	0	1
12:00 - 14:59	7	6	1	4	4	5	3
15:00 - 17:59	6	5	4	6	6	7	3
18:00 - 20:59	6	7	8	7	11	6	2
21:00 - 23:59	3	10	6	10	0	0	4

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



Finalmente, se tiene la relación entre el rango horario y la clase de siniestro, donde se observa que el choque es el siniestro con víctimas lesionadas más representativo en Albania, 8 lesionados se han presentado por choque entre el 2018 y el 2023.

**Tabla 21. Matriz de relación rango hora – clase de siniestro con víctimas lesionadas**

RANGO DE HORA	ATROPELLO	CAÍDA DE OCUPANTE	CAÍDA DE	CHOQUE	COQUE CON	HUNDIMIENTO	LESIÓN	VOLCAMIENTO	OTROS
00:00 - 02:59	0	1	1	5	0	0	0	0	0
03:00 - 05:59	5	0	0	1	1	0	0	3	0
06:00 - 08:59	1	0	0	1	1	0	0	0	0
09:00 - 11:59	1	0	1	4	0	0	0	0	0
12:00 - 14:59	4	0	0	5	0	0	0	0	0
15:00 - 17:59	5	1	0	6	0	0	0	1	0
18:00 - 20:59	6	0	0	4	5	0	0	0	0
21:00 - 23:59	4	2	1	5	1	0	0	0	1

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

## 7. PUNTOS, TRAMOS Y ÁREAS CRÍTICAS

A partir de los datos de siniestros viales del año 2019 del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, se hace un análisis espacial para la generación de superficies de riesgo que permitan la identificación de puntos, tramos y áreas de siniestralidad vial en el municipio de Albania.

Para este análisis se evaluaron tres metodologías, densidad Kernel, análisis de puntos caliente (GI\* de Getis-Ord) y método de Siniestros Equivalentes (EQ)2, cada una de estas metodologías se basa en puntos de siniestralidad georreferenciados, red vial del ente territorial y gravedad del siniestro.

### 7.1 INSUMOS TÉCNICOS

Para aplicar las metodologías mencionadas se establecieron como insumos técnicos: la jerarquización de la red vial en la zona urbana y rural, y el proceso de georreferenciación de los puntos de siniestralidad.

#### 7.1.1 JERARQUIZACIÓN RED VIAL

En primera instancia, se debe diferenciar dentro de la red general del municipio, las vías que se encuentran en la zona urbana y rural, dentro de la zona urbana las vías se dividen en urbanas y urbanas principales.

Esta jerarquización obedece a los insumos que se necesitan para aplicar la metodología de Siniestros Equivalentes (EQ)2, a partir de la jerarquización vial se establecieron radios de búsqueda y límites de siniestros equivalentes. Para evitar que los análisis se superpongan y se generen doble conteo se realizó la respectiva separación de acuerdo a la jerarquización vial (urbano, urbano principal y rural).

Una vez definida el área rural, urbana y urbana principal, se asigna la red vial correspondiente a cada una, de la siguiente manera: si es una vial Nacional (a cargo del INVIAS, ANI o Concesión departamental) esta se considera rural, si es una vía dentro de la cabecera municipal principal o arterial se considera como urbana principal, y si es una vía de red secundaria o local será considerada urbana.



### 7.1.2 GEORREFERENCIACIÓN DE SINIESTROS VIALES

Para poder realizar el análisis espacial requerido para la determinación de puntos, tramos y áreas críticas por siniestros viales se debe contar con la latitud y longitud de la ubicación de cada siniestro, para esto se ubican los puntos con la herramienta Google Maps Engine que genera a cada punto sus respectivas coordenadas geográficas de posición horizontal.

Con la herramienta ArcGIS se realizó la proyección de las coordenadas geográficas, dependiendo del punto de origen establecido por el IGAC se hizo la corrección para disminuir las distorsiones causadas por el relieve, que para el caso de Albania se hizo con base en el Origen Este. Posteriormente se ubicaron los siniestros viales según la jerarquización vial (rural, urbana y urbana principal).

## 7.2 DETERMINACIÓN DE PUNTOS, TRAMOS Y ÁREAS CRÍTICAS POR SINIESTROS VIALES

Partiendo de los insumos técnicos se aplicaron las metodologías de análisis espacial, de cada una de éstas se obtienen las representaciones de las distribuciones de siniestralidad para el municipio. A continuación, se presentan las metodologías empleadas con sus respectivos criterios de evaluación y análisis de resultados.

### 7.2.1 METODOLOGÍA

Se tiene la metodología de análisis de densidad con estimación Kernel que genera representaciones de densidad según la cantidad de siniestros, el análisis de puntos calientes que genera puntos de concentración de los siniestros con mayores equivalencias y la metodología establecida por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial – Siniestros Equivalentes (EQ)<sup>2</sup> que pondera cada siniestro según la gravedad del accidente, a continuación se detalla cada una de las metodologías.

#### 7.2.1.1 ANÁLISIS DE DENSIDAD CON ESTIMACIÓN KERNEL

La densidad Kernel permite una representación de la tendencia de una distribución mostrando donde se presentan las mayores y menores concentraciones de datos<sup>6</sup>, esto a partir de puntos de siniestralidad georreferenciados, donde según la repetición de puntos y un radio de búsqueda definido, se pueden presentar superficies de siniestros para la ciudad.

Para el análisis municipal se encontró que un radio de evaluación de 150 m es el adecuado para relacionar puntos de siniestralidad, agrupando datos cercanos de siniestros equivalentes de los cuales al generar su representación gráfica se podría tener una idea general de la relación entre número de siniestros equivalentes y el área de influencia.

Para aplicar esta estimación se caracterizaron cada uno de los siniestros según su gravedad, así: si corresponde a un siniestro con fallecidos tiene una asignación numérica de 12 unidades, si es un siniestro con heridos este valdrá 2 unidades y si es un siniestro con solo daños a la propiedad será igual a 1 unidad. El establecimiento de estos valores es tomado de la metodología<sup>7</sup> de siniestros equivalentes (EQ)<sup>2</sup> establecida por el Observatorio Nacional de seguridad vial.

La metodología Kernel permite definir rangos, por tanto, luego de convertir los siniestros (con fallecidos, con heridos y solo daños) a siniestros equivalentes, se definió la representación gráfica en cuatro (4) rangos, de 1 a 10, 10 a 19, 19 a 28 y mayor o igual a 29 siniestros equivalentes, donde



a menor valor del rango la densidad tendrá un color claro y si el rango es mayor o igual al límite superior, que para este caso son 29 siniestros equivalentes, la densidad tomara un color más oscuro.

#### 7.2.1.2 ANÁLISIS DE PUNTOS CALIENTES

A través del análisis de puntos calientes con estimación GI\* de Getis-Ord se pueden obtener las agrupaciones donde ocurren los mayores y/o menores valores de determinado evento.

La determinación de un punto caliente está dada por la distribución espacial de los puntos de ingreso y el valor asociado a estos, un punto con un valor alto de la característica que se desea evaluar no es necesariamente un punto caliente significativo, para que sea estadísticamente significativo, el punto con valor alto debe estar rodeado de otros puntos con valores altos para que al buscar en un radio de evaluación determinado, la estimación agrupe entidades con valores altos y genere un punto caliente a partir de dicha distribución.

En este caso los puntos de ingreso son siniestros georreferenciados con latitud y longitud para el año en estudio del ente territorial, a estos puntos de siniestralidad georreferenciados y proyectados se les asocia un valor de siniestro equivalente según su gravedad, así como se hizo para el análisis de densidad con estimación Kernel (Siniestros con fallecidos = 12 unidades, con heridos = 2 unidades y con solo daños = 1 unidad).

Para que este análisis tenga validez se deben presentar las siguientes condiciones: Mínimo se debe contar con una base de treinta (30) entidades, todas las entidades deben tener al menos un vecino, al menos para cada entidad se deben tener 8 entidades vecinas, lo anterior asegura que no exista sesgo en la información, que la base sea lo suficientemente amplia para ejecutar la metodología y proporcione resultados con potencial de análisis.

Para el análisis municipal se encontró que un radio de evaluación de 150 m es el adecuado para relacionar puntos de siniestralidad, esta longitud permite agrupar siniestros equivalentes de valores altos con sus vecinos cercanos y así obtener uno de los cuatro rangos de significancia de punto caliente, dependiendo de la distribución de los datos y sus valores asociados se pueden obtener puntos no significantes, con 90%, 95% y 99% de confianza, siendo los mayores valores de confianza los que indican que en esos puntos se asocian siniestros con los mayores valores de equivalencia, por lo tanto habría más presencia de víctimas fallecidas, por otro lado los valores no significantes asociaran en su mayoría siniestros que solo involucren daños a la propiedad o con heridos.

#### 7.2.1.3 MÉTODO DE SINIESTROS EQUIVALENTES<sup>9</sup> (EQ)<sup>2</sup>

Esta metodología representa gráficamente en puntos, tramos o áreas los siniestros ponderados según su gravedad, definidos en una longitud y tiempo específico.

Se pondera la gravedad de cada siniestro, donde si corresponde a un siniestro con fallecidos tiene una asignación numérica de 12 unidades, si es un siniestro con heridos este valdrá 2 unidades y si es un siniestro con solo daños a la propiedad será igual a 1 unidad.

Dado que los siniestros tienen un área de ocurrencia entre lo urbano y lo rural, se hace indispensable separar el análisis para cada una de estas, dado que en cada una se presenta diferencias de jerarquización vial que influyen en la siniestralidad vial en el ente territorial.

Así, la metodología plantea que:

- Para siniestros ocurridos en una red secundaria o local este análisis se clasifique en la zona urbana con una longitud de evaluación de 0.10 km para un periodo de 1 a 3 años con un máximo valor de siniestro equivalente a 18, donde todos los puntos, áreas o tramos mayores o iguales a este valor serán considerados como críticos.
- Para siniestros ocurridos en una red principal o arterial este análisis se clasifique en la zona urbana con una longitud de evaluación de 0.15 km para un periodo de 1 a 3 años con un máximo valor de siniestro equivalente a 30, donde todos los puntos, áreas o tramos mayores o iguales a este valor serán considerados como críticos.
- Para siniestros ocurridos en carretera red primaria, secundaria o terciaria este análisis se clasifique en la zona rural con una longitud de evaluación de 1.00 km para un periodo de 1 a 3 años con un máximo valor de siniestro equivalente a 56, donde todos los puntos, áreas o tramos mayores o iguales a este valor serán considerados como críticos.

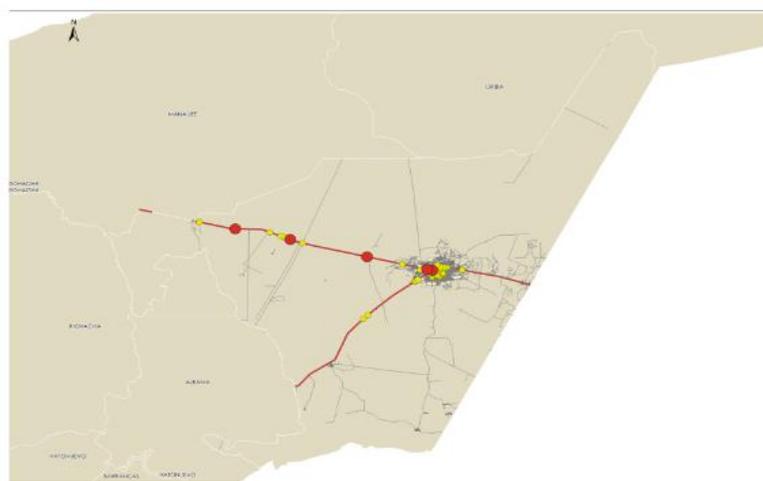
En cuanto a la representación gráfica se opta por mostrar todos los puntos, áreas o tramos que presentan siniestros, pero no son considerados como críticos con un color amarillo y para los que tienen valores de siniestros equivalentes iguales o superiores a los establecidos por la metodología con un color rojo y un respectivo identificador.

### 7.2.2 RESULTADOS GENERALES

El primer análisis que se realiza es el de puntos calientes, en el cual se tienen varios puntos con nivel de confianza de 99%, que indican una agrupación de puntos con siniestros equivalentes elevados, como se aprecia en la siguiente figura.

Los puntos con 99% de confianza se localizan a lo largo de la Transversal del Caribe (Código vía 9010) sector Riohacha – Paraguachón, también se presentan en la cabecera municipal entre la intersección de la Transversal del Caribe y la Transversal Carmen – Bosconia – Valledupar – Albania – Puerto Bolívar (Código 8801).

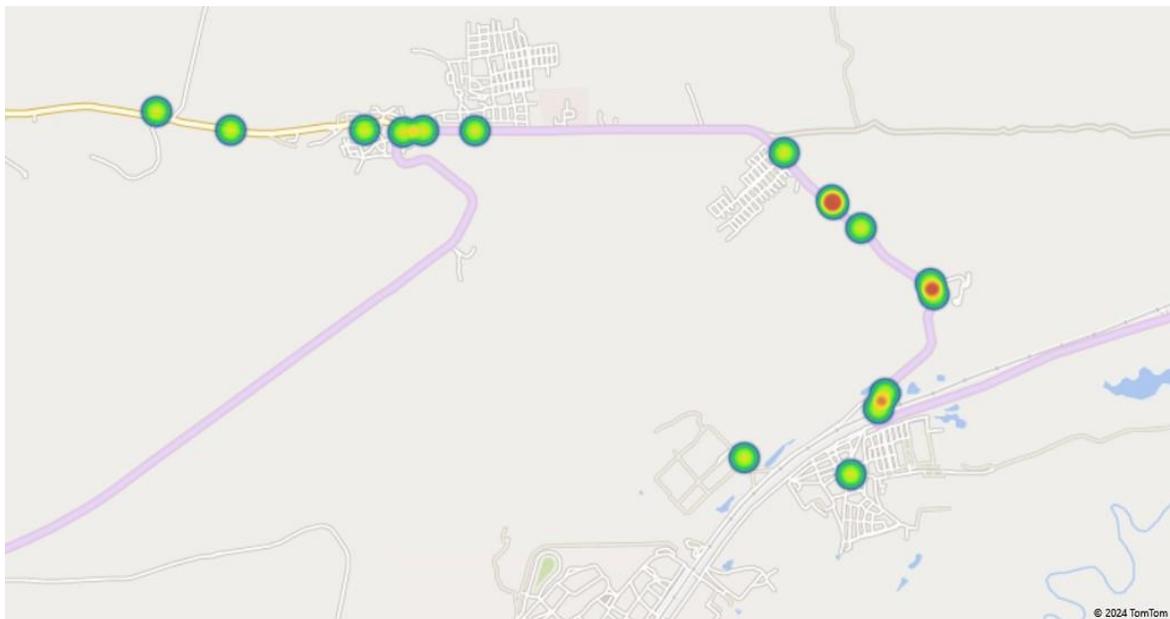
**Figura 56. Análisis de puntos calientes**



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

Ahora, de los resultados obtenidos por la metodología de la densidad Kernel se aprecian dos densidades con siniestros equivalentes iguales o superiores a 3 en la vía 8801 pr 0 -2 y 8801 pr 55 - 53, para el resto del municipio se tiene cobertura solo para la cabecera municipal con siniestros equivalentes entre 1 a 10, que si bien la metodología no los considera densidades altas, si están agrupadas en el centro poblado. Para la zona rural no se presenta densidades a tener en cuenta.

**Figura 57. Análisis de densidad calculado con estimación Kernel**



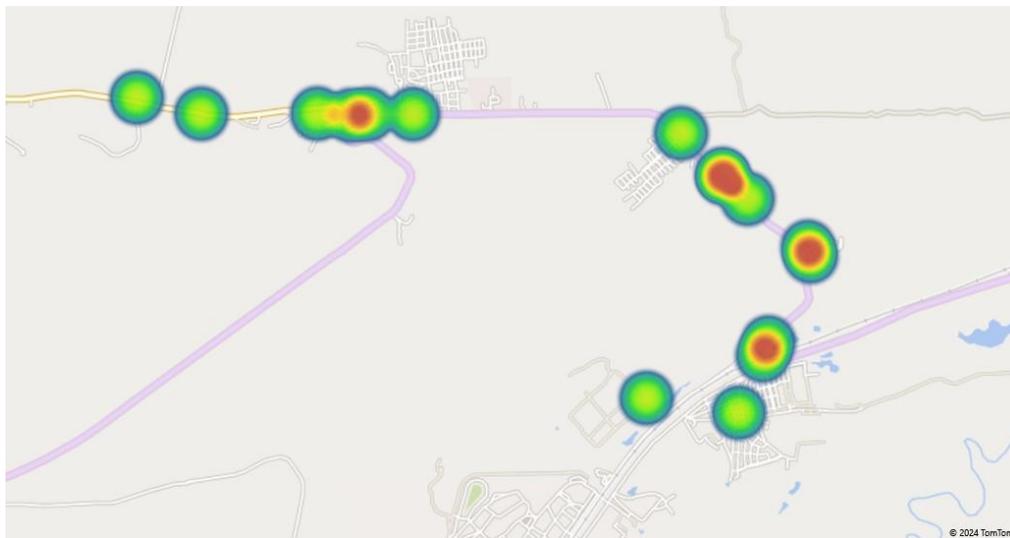
Fuente: Elaboración propia a partir del Observatorio Nacional de Seguridad Vial



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

De la aplicación de la metodología establecida por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial no se presentaron puntos, tramos o áreas críticas.

Figura 58. Puntos, tramos y áreas críticas de siniestralidad vial



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

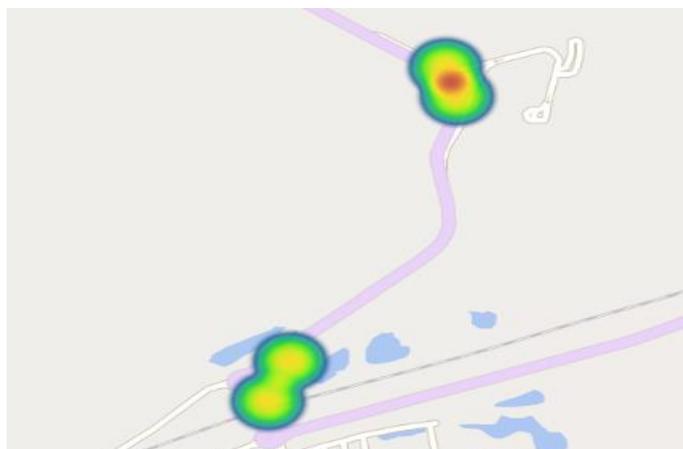
### 7.3 ANÁLISIS DE PUNTOS, TRAMOS Y ÁREAS CRÍTICAS IDENTIFICADAS

A partir de los análisis previos se evidencia que en el municipio de Albania no se registran puntos, tramos o áreas críticas, sin embargo, se analizó el tramo con mayor número de siniestros equivalentes del municipio con datos como, la localización, las características de la red vial adyacente, los siniestros ocurridos en el año 2023 y las principales causas asociadas.

#### 7.3.1 TRAMO 1

El tramo 1 se localiza en la zona urbana del municipio, sobre vía 8801 pr 0 -2 , 12 siniestros equivalentes se registraron en el año 2020, en la siguiente figura se aprecia la localización del tramo en mención.

Figura 59. Localización tramo 1



Fuente: Elaboración propia

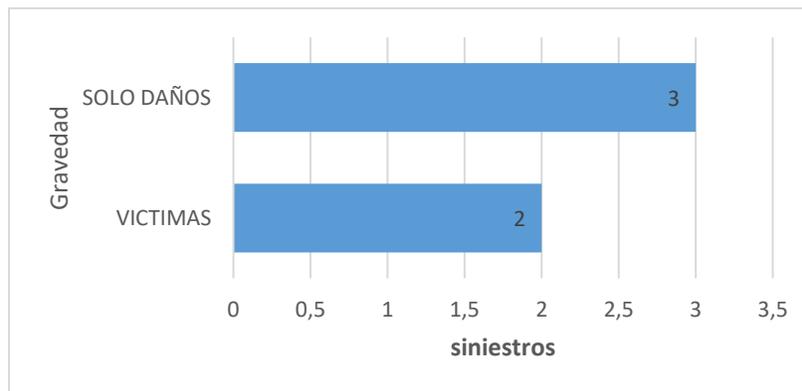
### 7.3.1.1 ASPECTOS GENERALES

El tramo está ubicado en la zona urbana de Albania, en zona rural vía nacional 8801, una vía principal en Albania, de una sola calzada, con dos carriles, uno por sentido de circulación, en el tramo de ruta hacia el cuetecita Riohacha y el sur de la guajira, alto flujo vehicular, bifurcación hacia la mina del cerrejón, se evidencia un hotel.

### 7.3.1.2 ANÁLISIS DE SINIESTRALIDAD AÑO 2023

En la siguiente gráfica se observan los siniestros para el año 2023 que tienen una distribución de 77% con víctimas y 23% solo daños.

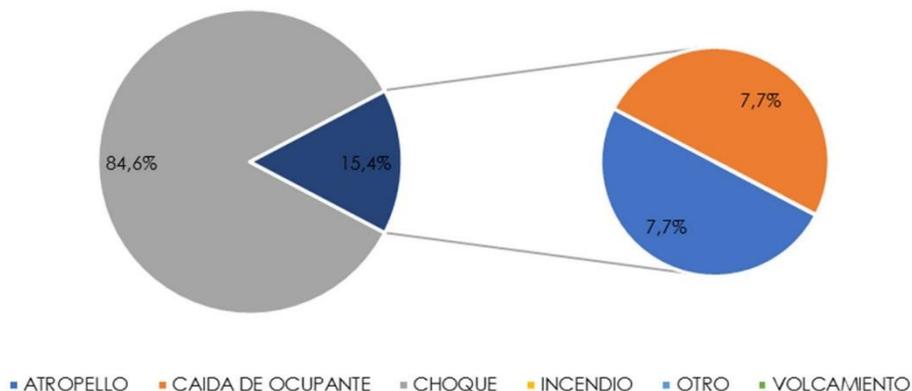
**Figura 60. Siniestros año 2023**



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

En el año 2023 el choque aporta el 84,6% de los siniestros en el tramo, en segundo orden está el atropello y caída de ocupante con 7,7% cada uno.

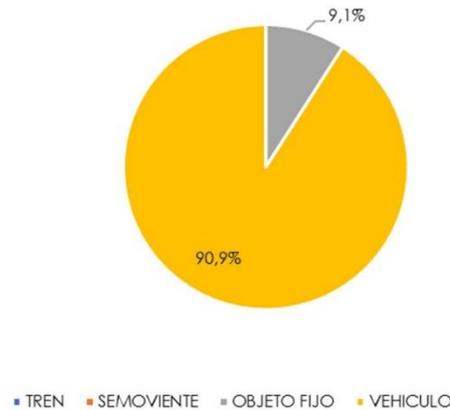
**Figura 61. Clase de siniestros año 2023- Punto 1**



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

En el tramo para el año 2023 la mayor participación por objeto de choque lo tienen los vehículos con 90,9, le sigue en orden el objeto fijo con 9,1%.

**Figura 62. Siniestros por objeto choque año 2023 Punto 1**



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

En las siguientes dos tablas se evidencia que en el mes de septiembre se presenta el pico anual con 2 siniestros y que el día domingo en la madrugada entre las 03:00 y las 05:59 es el periodo más crítico de toda la semana, 3 siniestros viales ocurrieron en el tramo un día domingo a lo largo del año 2023.

**Tabla 22. Matriz de relación siniestros mes – día**

MES	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
ENERO	1	0	0	0	0	0	0
FEBRERO	0	0	0	0	0	0	0
MARZO	0	0	0	2	0	0	0
ABRIL	0	0	0	0	0	0	0
MAYO	0	0	0	0	0	0	0
JUNIO	0	0	0	0	0	1	0
JULIO	0	0	0	1	0	0	0
AGOSTO	0	0	0	0	0	0	1
SEPTIEMBRE	2	0	0	0	0	0	1
OCTUBRE	0	0	0	0	1	0	1
NOVIEMBRE	0	0	0	0	0	0	0
DICIEMBRE	0	0	2	0	0	0	0

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

**Tabla 23. Matriz de relación siniestros rango hora – día**

RANGO DE HORA	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
00:00 - 02:59	0	0	0	0	0	0	1
03:00 - 05:59	1	0	0	0	0	0	2

06:00 - 08:59	0	0	0	1	0	0	0
09:00 - 11:59	1	0	0	1	0	0	0
12:00 - 14:59	0	0	1	1	0	1	0
15:00 - 17:59	0	0	1	0	1	0	0
18:00 - 20:59	1	0	0	0	0	0	0
21:00 - 23:59	0	0	0	0	0	0	0

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

Finalmente, se tiene la relación entre el rango horario y la clase de siniestro, donde se observa que el choque es el siniestro más representativo del tramo, el comportamiento de la matriz establece que en la jornada de la madrugada entre las 03:00 y las 05:59 se presenta el pico de siniestralidad, 2 siniestros se presentaron por choque en el tramo.

**Tabla 24. Matriz de relación rango hora – clase de siniestro**

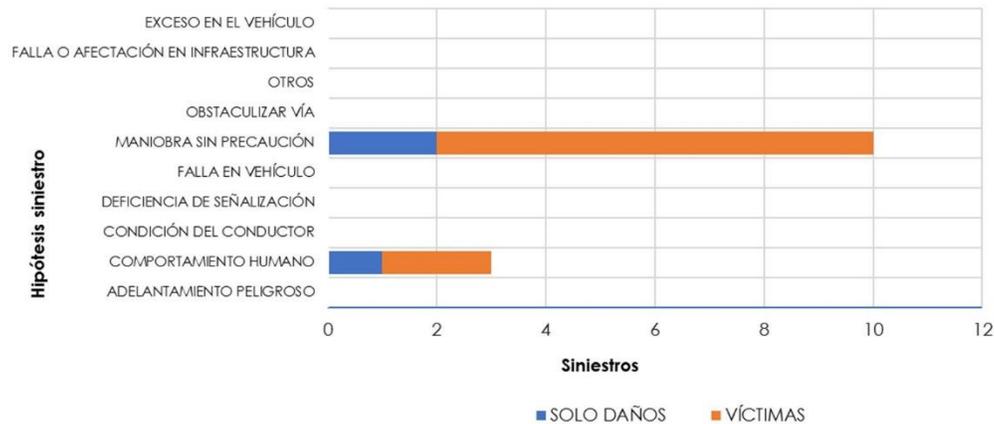
RANGO DE HORA	CHOQUE	VOLCAMIENTO	ATROPELLO	OTRO	INCENDIO	CAIDA DE OCUPANTE
00:00 - 02:59	1	0	0	0	0	0
03:00 - 05:59	1	0	0	0	0	0
06:00 - 08:59	0	0	1	0	0	0
09:00 - 11:59	0	0	0	0	0	0
12:00 - 14:59	1	0	0	0	0	0
15:00 - 17:59	2	0	0	0	0	0
18:00 - 20:59	0	0	0	0	0	1
21:00 - 23:59	0	0	0	0	0	0

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

### 7.3.1.3 ANÁLISIS DE CAUSALIDAD SINIESTROS 2023

Las cifras en el año 2023 muestran para el tramo un predominio de siniestros causados por maniobra sin precaución con 77% de participación, seguido por comportamiento humano con 33%.

**Figura 63. Siniestros por hipótesis año 2023 Punto 1**



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

Se evidencia que 8 siniestros han ocurrido por choque a causa de maniobra sin precaución siendo esta la cifra más alta, la otra causa es comportamiento humano asociada a siniestros con choque.

**Tabla 25 Matriz de relación hipótesis – clase de siniestro año 2019**

HIPÓTESIS	CHOQUE	VOLCAMIENTO	ATROPELLO	OTRO	INCENDIO	CAIDA DE OCUPANTE
ADELANTAMIENTO PELIGROSO	0	0	0	0	0	0
COMPORTAMIENTO HUMANO	3	0	0	0	0	0
CONDICIÓN DEL CONDUCTOR	0	0	0	0	0	0
DEFICIENCIA DE SEÑALIZACIÓN	0	0	0	0	0	0
FALLA EN VEHÍCULO	0	0	0	0	0	0
MANIOBRA SIN PRECAUCIÓN	8	0	1	0	0	1
OBSTACULIZAR VÍA	0	0	0	0	0	0
OTROS	0	0	0	0	0	0
FALLA O AFECTACIÓN EN INFRAESTRUCTURA	0	0	0	0	0	0
EXCESO EN EL VEHÍCULO	0	0	0	0	0	0

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

En el periodo de análisis se evidencia que 2 siniestros han ocurrido por una maniobra sin precaución contra un vehículo siendo esta la cifra más alta encontrada, seguido de la hipótesis comportamiento humano.

**Tabla 26. Matriz de relación hipótesis siniestro – objeto colisión año 2019**

HIPÓTESIS	TREN	SEMOVIENTE	OBJETO FIJO	VEHICULO
ADELANTAMIENTO PELIGROSO	0	0	0	0
COMPORTAMIENTO HUMANO	0	0	0	3
CONDICIÓN DEL CONDUCTOR	0	0	0	0
DEFICIENCIA DE SEÑALIZACIÓN	0	0	0	0
FALLA EN VEHÍCULO	0	0	0	0
MANIOBRA SIN PRECAUCIÓN	0	0	1	2
OBSTACULIZAR VÍA	0	0	0	0
OTROS	0	0	0	0
FALLA O AFECTACIÓN EN INFRAESTRUCTURA	0	0	0	0
EXCESO EN EL VEHÍCULO	0	0	0	0

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



## 8. DIAGNÓSTICO COMPORTAMIENTO HUMANO

El Plan de seguridad Vial reconoce la necesidad de identificar aquellos factores asociados al comportamiento de las personas, y desde allí adelantar acciones que disminuyan la siniestralidad en todo el territorio Nacional y para ello es necesario que dentro de la construcción del Plan Local de Seguridad Vial de Albania, se inicia una aproximación a la realidad del territorio, partiendo de sus particularidades por ser un municipio minera, que históricamente ha sido estratégica para la interacción económica y cultural y actualmente con una influencia mayor por ser un municipio impactado por la migración al albergar de forma definitiva o transitoria a población Venezolana.

Para realizar una aproximación a Seguridad Vial en el componente Humano es necesario, realizar una mirada contextual del territorio en línea de tiempo a nivel social, cultural y económico, por lo que se inicia la revisión documental secundaria a partir de la infografía entregada por la ANSV, datos estadísticos y la Webgrafía.

Dentro del proceso de reconocimiento del comportamiento humano, se hace necesario ir a la fuente de ellos, no solo en cuento a la actuación misma, sino también a las condiciones internas y externas que llevaron a que se de esa conducta, por lo tanto, es necesario identificar a los actores viales para reconocer como desde su rol ven dichas actitudes.

Es necesario precisar que existen conductas influenciadas por la migración, la economía, la historia, el clima, las relaciones sociales y la culturales que hacen necesario reconocer cada territorio, en cuenta a la problemática, su antecedente y los efectos al no atender la situación.

Dicha caracterización se encamina teniendo en cuenta cada una de las costumbres culturales, características propias del territorio y el accionar de las personas en las vías del municipio de Albania, caso a exponer en el presente documento.

En el plan de Desarrollo Municipal “Cambiemos por Albania 2024- 2027” la administración municipal manifiesta que dentro de la aproximación a la realidad durante el proceso de formulación del mismo en la zona Rural se identificó que el mejoramiento en las vías posibilita el mejoramiento en la economía y contribuye a la disminución en los indicadores de pobreza del municipio, toda vez que permite mejorar la movilización de productos para la comercialización en la región y a nivel internacional.

De igual manera, el Plan permite reconocer que el Tránsito y la Movilidad son importantes dentro de la agenda pública, teniendo en cuenta los actores, sus particularidades por ser zona minera y resguardo indígena, de migración y bajo las condiciones actuales, con enfoque étnico y diferencial, teniendo en cuentas las comunidades indígenas Wayuu y la sentencia T-302.

Por lo referido anteriormente, es necesario hacer un reconocimiento socio-económico y cultural de Albania, lo que permite desde varias perspectivas del territorio, ver las características que influyen en los índices de accidentalidad presentados en el municipio.

Según información recopilada para la elaboración del Plan de desarrollo, se establece que el municipio está ubicado en la parte centro-este del Departamento de la Guajira, a 73 km de distancia

de Riohacha. Albania limita con los municipios de Maicao, Riohacha, Hatonuevo, Barrancas y Venezuela, por lo cual se establece como un municipio fronterizo estratégico para el intercambio comercial y cultural en la zona.

De igual manera refiere que el Ministerio del interior reconoce 92 comunidades Indígenas y es el séptimo municipio más poblado de la Guajira después de Barrancas con 35116 habitantes y con una densidad poblacional de 35,45 hab/Km<sup>2</sup> para la el 2020;

Actualmente dentro de la división administrativa, Albania está conformado por 5 comunas, que cobijan la zona urbana para 15 barrios.

**Figura 64. División Político Administrativa de Albania**



Fuente: Alcaldía Municipal de Albania

Ahora bien, el territorio Albanés se visiona como un municipio ejemplo en desarrollo social, económico, sostenible, competitivo y con diversidad étnica, en donde la comercialización regional-internacional y el turismo sostenible permitan brindar a los ciudadanos del municipio condiciones de desarrollo social y económico para su beneficio; teniendo en cuenta que cuenta con características específicas a nivel poblacional por la presencia de comunidad afrodescendiente, los Indígenas wayúu y los coterráneos construyendo una identidad y tradición.

Actualmente la parte económica del municipio se desenvuelve desde el comercio y la minera por estar la mina de carbón CERREJON que se genera en el territorio, Sin embargo, como se indica en el plan de desarrollo municipal, es importante “consolidar una información más cercana a la realidad municipal, que contemple el impacto de la población flotante y migrante y la economía informal en la zona”.

En el ámbito cultural, el municipio de Albania celebra algunas festividades que reúnen a una gran cantidad de personas propias de la región y visitantes de otras zonas del departamento o del país. Cada uno de estos individuos actúan desde diferentes ambientes, comportamientos y valores, lo cual hace que su forma de actuar sea distinta en cada entorno social.



Según la página web del Sistema Nacional de Información Cultural SINIC, existen 2 festividades culturales que representan en gran medida la culturalidad de sus habitantes, convocando a muchas personas, las cuales se movilizan por las vías del municipio para participar de estas celebraciones. A Continuación, se hará un resumen de estos eventos, los cuales se referencian en la página anteriormente mencionada:

- **Fiestas patronales: Fiestas Patronales de San Rafael Arcángel**
- **Festival de la Integración Minera - Albania: se centra en el concurso de acordeoneros, canción inédita y piquería, comida típicas y quioscos con artesanías.** De igual manera, dentro de la revisión documental, en el Plan de Desarrollo “Albania Es tiempo de Avanzar 2024- 2027”, se identifican los siguientes eventos culturales que se desarrollan o han desarrollado históricamente y que, aunque han sido afectados por diferentes circunstancias se proyecta reactivar.

A partir de este contexto territorial realizado, se puede tener una idea de análisis hacia el comportamiento de las personas al momento de interactuar en diversos aspectos municipales, permitiendo así adelantar la identificación de actores como un proceso imprescindible en la construcción de un diagnóstico participativo dirigido hacia la movilidad y la seguridad vial en la zona.

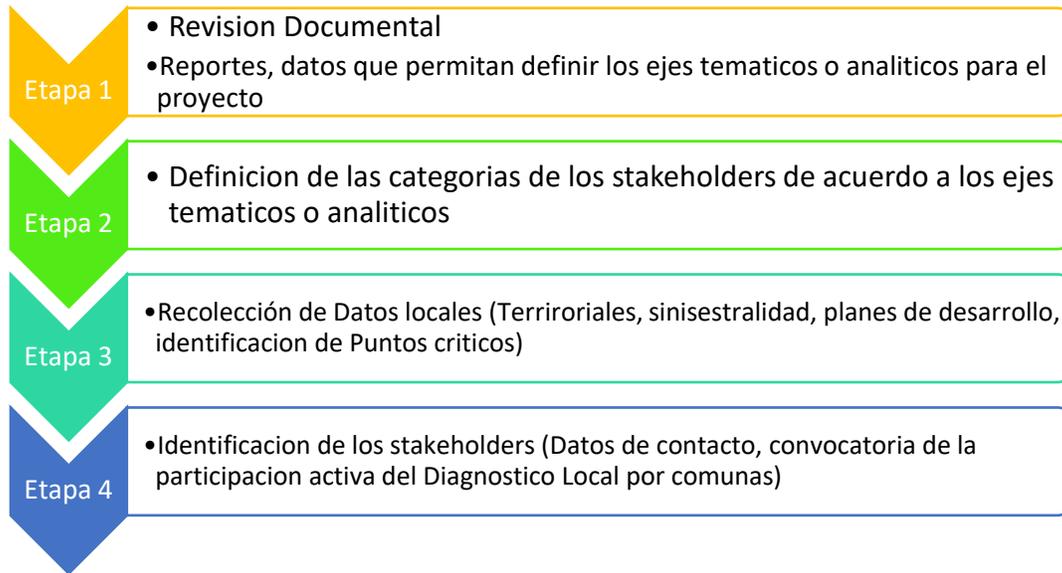
### 8.1 IDENTIFICACIÓN DE ACTORES

Para lograr participación del universo de actores que intervienen en el proceso de diagnóstico, concertación y formulación de los Planes de Seguridad Vial en el municipio de Albania, se propone un trabajo desde diversas herramientas metodológicas que proporcionen complementariedad y que sean aplicables a los diferentes grupos teniendo en cuenta sus expectativas, intereses, nivel de conocimiento, cultura, entre otras.

Para lo anterior, se plantea como primera actividad la identificación de los principales actores que intervienen en la elaboración de un Plan Local de Seguridad Vial, basados en la Guía Metodológica de los Planes de Seguridad Vial. Los actores se han clasificado en los siguientes grupos, como se muestra en la siguiente figura y los cuales se describirán a continuación.

El proceso de identificación de actores, parte de una revisión documental en el territorio, para con base en esto, categorizar los diversos grupos de interés que se relacionan directamente o indirectamente con la seguridad vial. Posteriormente se procede a recolectar datos territoriales que brinden una imagen de la problemática presentada en el territorio, para finalmente identificar los actores relevantes a ser contactados. La figura siguiente muestra el proceso de identificación de actores.

**Figura 65. Proceso de definición e identificación de Stakeholders (actores involucrados)**



Fuente: Elaboración Propia

A partir del proceso anteriormente mencionado se definen y distinguen cuatro categorías: (i) agentes públicos, (ii) actores privados, (iii) instituciones educativas y de formación; (iv) sociedad civil y comunidad.

La figura siguiente muestra la identificación de los actores en el municipio de Albania, en las cuatro categorías establecidas.

**Figura 66. Identificación de Actores**



Fuente: Elaboración Propia



### 8.1.1 AGENTES PÚBLICOS

Los Agentes Públicos son los gobernadores y alcaldes de cada una de los entes territoriales, quienes ejercen sus funciones de manera directa o a través de sus secretarías, Institutos o departamentos administrativos, creados de manera específica para los temas de movilidad, tránsito y transporte. Adicionalmente estas últimas dependencias, ejercen sus funciones de manera complementaria con las secretarías y/o entidades públicas del sector salud, educación, obras públicas o infraestructura y Policía y/o agentes de tránsito.

Para el caso del municipio de Albania, los agentes identificados en el territorio corresponden a la Alcaldía Municipal de Albania, el Instituto Municipal de Transportes y Tránsito de Albania (INSTRANS), la secretaria del interior y convivencia ciudadana, la Secretaría de Educación y Cultura, la Secretario de Salud, la Secretaría de Planeación e Infraestructura Física y otros institutos o departamentos administrativos.

La descripción y análisis de los actores institucionales se presenta en el capítulo 3 de este documento.

### 8.1.2 ACTORES PRIVADOS

Se consideran actores privados los vinculados a la cadena de transporte, lo cual incluye: las terminales de transporte; las empresas que prestan el servicio de transporte público (municipal, intermunicipal, individual, especial y mixto); las empresas de mensajería, las asociadas con el sector automotriz (concesionarios de vehículos, talleres, vendedores de autopartes y repuestos) y las relacionadas con la construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura vial del territorio, los organismos de apoyo al tránsito, las empresas de transporte de carga, entre otras empresas con diversas actividades económicas.

Los actores privados identificados en el municipio de Albania son Cerrejón, Copetran, Brasilia Concesión Santa Marta Paraguachon, entre otras compañías y empresas nacional y municipales las cuales se relacionan en el anexo 2 del presente documento.

Se busca que el sector privado se involucre en la promoción y el apoyo a los procesos de fortalecimiento y asuman responsabilidad en los temas de la seguridad vial, además de una participación activa en el proceso de formulación del Plan Local de Seguridad Vial en el territorio Albanés.

### 8.1.3 INSTITUCIONES EDUCATIVAS

Las Instituciones Educativas, en todos sus niveles (primario, secundario y superior) tanto del sector público, como privado y las escuelas de formación de conducción, juegan un rol significativo en los territorios, ya que se constituyen en una alternativa de prevención de siniestros y permitirán incorporar nuevas pautas de comportamiento frente a las normas y usos de las vías.

Transformar a las instituciones educativas en comunidades seguras, incorporando el desarrollo de diversas estrategias y actividades dirigidas a la comunidad escolar en pro de la seguridad vial de la misma, es una de las acciones o medidas que se sugiere implementar por la Guía Metodológica para

la construcción de los Planes Locales de Seguridad Vial, en desarrollo del área de acción Comportamiento Humano, establecido en el PNSV.

Se realiza un directorio con los contactos de algunas de las instituciones educativas presentes en el municipio de Albania, con las cuales se tendrá una comunicación que permita el desarrollo del diagnóstico participativo mediante una herramienta metodológica indicada para esta población. El listado de estos establecimientos se presenta en el anexo 3 del documento.

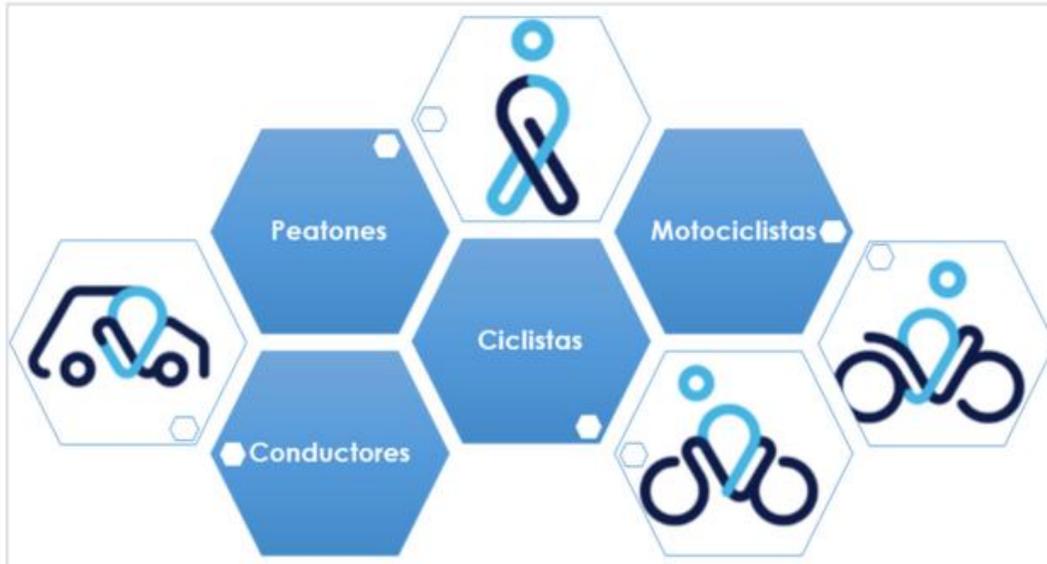
Estas instituciones desde sus niveles primario, secundario y superior, tanto en el sector público como privado, juegan un rol significativo en el municipio, ya que constituyen una verdadera alternativa de prevención de siniestros y permitirán incorporar nuevas pautas de comportamiento frente a las normas y usos de las vías en el territorio.

De igual manera se realizará un estudio desde la parte técnica, el cual permitirá conocer cuáles de estos establecimientos educativos están ubicados en las zonas de más alto riesgo, según las cifras de accidentalidad presentadas en Albania. Esta información será de suma importancia al momento de priorizar a cuáles de estas instituciones se le debe realizar el diagnóstico participativo.

#### 8.1.4 SOCIEDAD CIVIL Y COMUNIDAD

La sociedad civil, como concepto de la ciencia social, designa a la diversidad de personas que actúan de manera conjunta para tomar decisiones en el ámbito público.

**Figura 67. Sociedad Civil y Comunidad**



Fuente: Elaboración Propia

Hacen parte de este grupo, para efectos del presente estudio, usuarios en general como peatones, ciclistas, motociclistas, conductores de vehículos particulares, de servicio público y de carga, las Juntas de Acción comunal, Las JAL, las asociaciones de usuarios y los colectivos que representan actores viales vulnerables y población con discapacidad, así como las asociaciones de víctimas y comunidad en general, específicamente las circundantes a tramos y/o zonas críticas.



La sociedad civil constituye un actor determinante, para abordar los temas de seguridad vial, ya que de manera colectiva ayudan a identificar las problemáticas, y contribuyen en la búsqueda de soluciones, puesto que en muchas oportunidades hacen parte directa de dicha problemática, por tanto, su perspectiva frente a los eventos y siniestros son de vital importancia, para establecer la causalidad de los mismos y construir alternativas de solución.

Teniendo en cuenta lo anterior, se indagarán por algunas agremiaciones existentes en el municipio de Albania, con las cuales se puede acceder a muchos de estos actores al momento de realizar el diagnóstico participativo diseñado para estos.

## 8.2 DIAGNÓSTICO AGENTES PÚBLICOS

Las acciones adelantadas para la vinculación de las instituciones gubernamentales en el diagnóstico participativo, se describen en el producto 3 “Herramientas metodológicas y documentales”, por lo cual, el instrumento utilizado en esta fase hacia los agentes públicos en Albania fue el cuestionario.

El análisis del diagnóstico realizado hacia los agentes públicos del municipio de Albania, se desarrolla de manera específica en el capítulo 3 del presente documento, “CARACTERIZACIÓN INSTITUCIONAL DEL TERRITORIO”.

De igual manera, se referencia que los soportes de la gestión desarrollada hacia este actor se encuentran en el anexo 4 del presente documento. En este se incluyen los siguientes documentos:

- El directorio de los actores públicos de la ET.
- Los formatos de los cuestionarios enviados: Sector salud, sector movilidad, sector educación e infraestructura.
- Los cuestionarios recibidos de la ET. que fueron diligenciadas hasta el momento por las instituciones gubernamentales del territorio.

Resultados de este proceso de indagación con los actores públicos, es la base del diagnóstico presentado en el capítulo de marco normativo e institucional.

## 8.3 DIAGNÓSTICO ACTORES PRIVADOS

Las acciones adelantadas para la vinculación de las empresas en el diagnóstico participativo, se describen en el producto 3 “Herramientas metodológicas y documentales”, por lo cual, el instrumento utilizado en esta fase hacia las empresas en Albania fue el cuestionario.

Inicialmente se realizó un directorio telefónico con los datos de algunas de empresas del municipio, con los cuales se realizó un contacto en donde se presentó de manera breve el proyecto a realizar y se solicitó la dirección de correo electrónico para el proceso de envío del cuestionario.

Posteriormente, con los correos electrónicos recolectados, se llevó a cabo el envío de los cuestionarios a 28 empresas de Albania. En este proceso y para tener conocimiento de los mismos, se realizó un archivo de control de las comunicaciones enviadas.

Paralelo a lo anterior, se realizó nuevamente contacto telefónico con las empresas a las cuales se le envió el cuestionario, para recordar su diligenciamiento y la importancia que tenía su colaboración en el desarrollo del diagnóstico participativo para el territorio.



Los soportes de la gestión desarrollada hasta el momento para los actores privados del territorio se encuentran en el anexo 2 del presente documento. Dentro de este anexo se encuentran los siguientes documentos:

- ✓ El directorio de actores privados.
- ✓ Formato del cuestionario utilizado con esta población.
- ✓ El listado de control hacia el envío y recepción de cuestionarios.

#### 8.4 DIAGNÓSTICO INSTITUCIONES EDUCATIVAS

Las acciones adelantadas para la vinculación de las instituciones educativas en el diagnóstico participativo, se describen en el producto 3 “Herramientas metodológicas y documentales”, por lo cual, el instrumento utilizado en esta fase hacia los establecimientos educativos en Albania fue el taller.

Dicha herramienta, se establece para identificar situaciones de riesgo que afectan la seguridad vial en los sectores aledaños a la institución educativa, conocer las actividades desarrolladas por estas en materia de seguridad vial y promover en el contexto educativo diversas iniciativas preventivas de siniestralidad en Albania.

En este proceso, inicialmente, mediante una persona recomendada por parte del organismo de tránsito de la ET en cuestión, se llevó a cabo el contacto con diversos rectores, coordinadores, docentes, estudiantes y padres de familia de las instituciones educativas aledañas a zonas de alta accidentalidad del municipio, con el fin de darles a conocer el tema a desarrollar en el territorio, las actividades a realizar con esta población y la recepción de sus correos electrónicos para realizar la invitación al taller.

Una vez enviadas las invitaciones se lleva a cabo el taller con la población educativa contactada para el municipio. En este espacio, la dirección de la actividad estuvo a cargo del profesional social de MAYKETEC y contó con la participación de varias personas en representación de los colegios municipales.

Para contextualizar la situación de accidentalidad en la ET, se utilizó una presentación en la cual se expusieron algunos datos de lesionados y fallecidos por incidentes viales en el territorio, según la tipología vial en el que se presentó el suceso y la edad/genero de las personas involucradas en los mismos.

Teniendo en cuenta dicha información, se desarrollaron las diversas etapas del taller con el fin de conocer la percepción que tienen estos actores acerca de la situación de seguridad vial en la zona de influencia según la ubicación de la institución y las posibles soluciones a implementar para salvaguardar la vida de la población educativa.

Teniendo en cuenta todos los comentarios realizados por la población asistente a este taller en el municipio, el cual se llevó a cabo el 25 de septiembre del presente año con un total de 5 participantes, los principales problemas vistos desde la comunidad educativa en el territorio son:

- ✓ Falta mucho en el tema cultural en el Municipio
- ✓ Cualquiera puede comprar una moto para dedicarse al mototaxismo



- ✓ No se tiene un conocimiento al momento de movilizarse
- ✓ Falta educación y capacitación para los motociclistas
- ✓ No se respetan las señales de tránsito
- ✓ La mayoría de mototaxistas son hombres jóvenes
- ✓ Existen más de 2.000 mototaxistas por la falta de empleos
- ✓ A muchos no les importan los procesos para un mejor manejo de la seguridad vial
- ✓ Deberían conducir con menor velocidad y de manera responsable cerca a los colegios

Por otro lado, y visualizando cada una de estas problemáticas en el territorio, los participantes del taller expusieron diversas soluciones que se podrían plantear con el fin de disminuir las tasas de accidentalidad en este municipio. A continuación, se presentan algunas de las alternativas resultantes desde esta actividad:

- ✓ Que venga un experto en movilidad o de transporte para que vea la dinámica del municipio
- ✓ Se necesita señalización y reductores de seguridad
- ✓ Sería bueno delegar algunos agentes de tránsito para hacer control en la zona escolar
- ✓ Trabajar con padres y menores sobre la importancia de la concientización
- ✓ Brigada hacia las personas que no tengan la licencia
- ✓ Los profesores hacen control para que los niños no se expongan en la vía
- ✓ Se hacen algunas charlas y falta muchas otras buscando la educación

Cada uno de los aportes recibidos en esta actividad, permiten conocer de manera más específica la realidad hacia la accidentalidad del territorio vista desde la población educativa en Albania, lo cual es de suma importancia hacia el diagnóstico que se está realizando en esta etapa del proyecto.

Los soportes de la gestión desarrollada hacia este actor se encuentran en el anexo 3 del presente documento. En este anexo se encuentran los documentos relacionados a continuación:

- ✓ Directorio de las instituciones educativas del territorio
- ✓ El listado de los colegios que están ubicados cerca de los puntos críticos de accidentalidad (si se presentan estos casos en la ET)
- ✓ El formato en donde se consignarán los resultados del taller
- ✓ Copia de la invitación a la actividad
- ✓ Presentación realizada para la población invitada
- ✓ Registro fotográfico del taller
- ✓ Ficha con todos los comentarios resultantes de la actividad

## 8.5 DIAGNÓSTICO SOCIEDAD CIVIL Y COMUNIDAD

Las acciones adelantadas para la vinculación de la sociedad civil en el diagnóstico participativo, se describen en el producto 3 “Herramientas metodológicas y documentales”, por lo cual, el instrumento utilizado en esta fase hacia los actores sociales (motociclistas, peatones, ciclistas y conductores) en Albania fue el grupo focal.

Adicionalmente para los motociclistas, se le aplican dos técnicas cuantitativas para la recolección de la información. La primera mediante un cuestionario de preguntas cerradas y la segunda, por medio de una observación visual para reconocer los comportamientos de estos actores en el territorio.



Cada uno de los soportes hacia la gestión desarrollada para estos los actores sociales se encuentran en el anexo 4 del presente documento. Dicho anexo está dividido según el actor, en donde se encuentra en primer lugar los soportes de las actividades realizadas hacia los motociclistas, seguido por las acciones realizadas con los conductores del territorio y finalmente los anexos para los ciclistas y peatones de la ET.

A continuación, se presenta de manera puntual por cada actor social, el proceso desarrollado para el diagnóstico participativo en el municipio de Albania.

### 8.5.1 MOTOCICLISTAS

Teniendo en cuenta que, dentro de los actores involucrados en la sociedad civil el grupo poblacional que presenta mayor siniestralidad entre el 2018 al 2023 en el municipio de Albania son los motociclistas, se aplican hacia este actor tres (3) instrumentos los cuales se describen en el producto 3 “Herramientas metodológicas y documentales”. El desarrollo de los mismos dentro del diagnóstico se presenta a continuación.

Los soportes hacia la gestión desarrollada desde las diversas actividades dirigidas a los motociclistas, se encuentran en el anexo 4.1 del presente documento. En este se incluyen los anexos para el grupo focal, la encuesta estructurada para esta población y la observación visual realizada en la ET.

#### 8.5.1.1 Grupo Focal

Uno de los instrumentos utilizados en esta fase hacia los motociclistas de Albania fue el grupo focal, herramienta que se describe con mayor profundidad en el producto 3 “Herramientas metodológicas y documentales”.

El proceso para esta actividad inicia a través de un gestor social local contratado en la ET, quien llevó a cabo el contacto con algunas agremiaciones de motociclistas y mototaxistas, y motociclistas en general, con el fin de darles a conocer el tema a desarrollar en el territorio, las actividades a realizar con esta población y la recepción de sus correos electrónicos para realizar la invitación al grupo focal.

Para contextualizar la situación de accidentalidad en la ET, se utilizó una presentación en la cual se expusieron algunos datos de lesionados y fallecidos por incidentes viales en el territorio, según la tipología vial en el que se presentó el suceso y el género de las personas involucradas en los mismos. En esta parte se priorizó a los asistentes las cifras de los accidentes ocurridos en la tipología vial que utiliza el actor en cuestión.

Teniendo en cuenta dicha información, se desarrollaron las diversas etapas de la actividad con el fin de conocer la percepción que tienen estos actores acerca de la situación de seguridad vial en el territorio y las posibles soluciones a implementar para salvaguardar la vida de los motociclistas y otros actores viales. Esta reunión fue grabada, para posteriormente, elaborar una ficha documental con los comentarios realizados por los asistentes en el grupo focal.

Desde el grupo focal realizado con la población motociclista del territorio, el cual se llevó a cabo el 27 de septiembre del presente año con un total de 65 participantes, los principales problemas vistos desde estos actores viales en el municipio son:



- ✓ Sin tener conocimiento ni licencia ya empiezan a manejar moto en el municipio
- ✓ Parrillero no usa el casco
- ✓ El no hacer el mantenimiento adecuado de este vehículo, puede ocasionar inseguridad
- ✓ No es obligatorio el uso del casco por parte del parrillero
- ✓ La semaforización es mala y se encuentran dañados
- ✓ Los accidentes se presentan por la imprudencia vial de los motociclistas
- ✓ La falta de educación e instrucción hacia los actores viales
- ✓ Aglomeración de buses y vehículos es concurrente la posibilidad de tener algún accidente
- ✓ En vías principales (entrada y salida de Albania, avenida de los estudiantes, parque lineal) hay exceso de velocidad y mucha imprudencia tales como piques y competencias.

Posteriormente y como una fase establecida para esta actividad, los motociclistas convocados al grupo focal expusieron diversas soluciones que se podrían plantear con el fin de disminuir las tasas de accidentalidad en el territorio y para estos actores, los cuales son los que más sufren sucesos viales en la región. A continuación, se presentan algunas de las alternativas resultantes desde esta etapa:

- ✓ Manejar a una velocidad adecuada puede prevenir accidentes
- ✓ Tener en cuenta la señalización y los pare
- ✓ Capacitación a los diferentes conductores
- ✓ Un mejor sistema de semaforización en el municipio
- ✓ Que exista educación vial por parte de la alcaldía
- ✓ Concientizar a la ciudadanía en temas de seguridad vial y normas
- ✓ Dejar las excusas para no utilizar el casco y elementos de seguridad
- ✓ Educar a los mototaxistas para el uso de los elementos de seguridad
- ✓ Organización en el desarrollo del tema de movilidad y seguridad vial

Cada aporte expuesto en esta actividad por los participantes de la misma, permiten conocer de manera más específica la realidad hacia la accidentalidad del territorio vista desde los motociclistas de Albania, lo cual se complementa con la información que se presenta a continuación para este actor vial desde el análisis de las encuestas y la observación visual realizada en este territorio.

Los soportes hacia la gestión desarrollada desde esta actividad dirigida a los motociclistas, se encuentran en el anexo 4.1.1 del presente documento. Según el proceso realizado se puede ver en este anexo los siguientes soportes:

- ✓ El formato en donde se consignarán los resultados del grupo focal
- ✓ La invitación a la actividad
- ✓ La presentación realizada para la población invitada
- ✓ El registro fotográfico del grupo focal
- ✓ La ficha con todos los comentarios resultantes de la actividad

#### 8.5.1.2 Encuestas

El formulario empleado, y descrito en el documento de las herramientas metodológicas consta de cuatro secciones, a saber:



- ✓ La primera es información general del encuestado, referente al género, edad, tipo de uso de la motocicleta, estrato, ocupación y nivel Educativo.
- ✓ La segunda, indaga sobre temas específicos a la legalidad en el arte de la conducción, como la tenencia de licencia de conducción, la categoría, los años que lleva en el arte de conducir, donde aprendió a conducir y quien le enseñó, así como también si ha tenido comparendos y accidentes graves y cuantos.
- ✓ La tercera parte está relacionada con nueve (9) preguntas de conocimiento en el arte de la conducción (señalización), de acuerdo con lo establecido en el Manual de Señalización - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclo rutas de Colombia, adoptado mediante resolución 1885 del 2015.

Los soportes hacia la gestión desarrollada desde esta actividad dirigida a los motociclistas, se encuentran en el anexo 4.1.2 del presente documento. Según el proceso realizado se puede ver en este anexo los siguientes soportes:

- ✓ El formato de la encuesta realizada a estos actores
- ✓ El registro fotográfico de la actividad (si se realizó este proceso en la ET)
- ✓ La base de datos con los registros las encuestas realizadas

En la siguiente figura se muestra el formulario empleado:

Figura 68. Formato Encuestas Motociclista ET Albania

Agencia Nacional de Seguridad Vial		instrans		FORMULACIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL, MAPA DE SINISTRALIDAD VIAL, INVENTARIO VIAL, Y PLAN ESTRATÉGICO DE VIGILANCIA Y CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO EN EL MUNICIPIO DE ALBANIA		MK	
BONDED DIRIGIDO A MOTOCICLISTAS							
FECHA:	DD	MM	AA	UBICACIÓN:	ENCUESTADOR:	SUPERVISOR:	
<b>I. INFORMACIÓN GENERAL</b>							
GÉNERO:	F	M	TIPO DE USO:	Particular	No Pública	Comercial	Otro: Cuál?
RANGO DE EDAD:	Entre 15-25	Entre 26-40	Entre 41-50	Mayor a 50	NIVEL EDUCATIVO:	Primaria	Secundaria
						Bachiller	Universidad
						Postgrado	Otro: Cuál?
<b>II. INFORMACIÓN ESPECIFICA</b>							
1. CUANTOS AÑOS LLEVA CONDUciendo?		2. ¿TENE LICENCIA DE CONDUCCIÓN?		3. EN CASO AFIRMATIVO, ¿QUÉ CATEGORÍA?			
4. ¿Dónde aprendió las normas de tránsito?		5. ¿Quién le enseñó a conducir?		6. ¿Cuántos comparendos le han puesto en los últimos dos años?		7. ¿Cuántos accidentes ha tenido en el tiempo que lleva conduciendo?	
a. Escuela de Conducción		a. Familiares		a. Ninguno		a. Ninguno	
b. Cursos estatales otorgados a la empresa		b. Amigos		b. De 1 a 3		b. De 1 a 3	
c. En el Colegio		c. Académico de Conducción		c. De 4 a 5		c. De 4 a 5	
d. Un amigo / En la Calle		d. Aprendido Solo		d. Más de 5		d. Más de 5	
e. Otro: Cuál?		e. Otro				e. NA	
<b>III. CUESTIONARIO</b>							
1. El motociclista debe obedecer el paso al peatón:		2. Identifique cuál o cuáles son señales Reglamentadas?		3. ¿Qué diferencias hay entre estas dos señales?			
a. Siempre		a. Señal de paso de peatón		a. Ninguna. Son las mismas.			
b. Cuando el peatón está pasando por un paso establecido para ello		b. Señal de tránsito		b. La señal naranja es más importante.			
c. Nunca, lo más siempre tiene la vía.		c. Señal de prohibición		c. La señal naranja indica una situación transitoria, por ejemplo una zona de obra.			
d. Cuando existe señal de PARE que lo indique.		d. Señal de prohibición de adelantamiento		d. La señal naranja indica mayor precaución.			
e. Novedad, no responde (NS/R2)		e. No sabe, no responde (NS/R2)		e. Novedad, no responde (NS/R2)			
4. ¿Qué significa esta señal?		5. ¿Es una infracción de tránsito? (Verdadero - Falso)		6. Cuando una vía está señalizada con la doble línea continua amarilla, como se indica en la figura, significa que:			
a. No se puede adelantar		a. Si tránsito utilizado un carril de la vía		a. Señal de línea de circulación			
b. No se puede adelantar ni adelantar al vehículo.		b. Si tránsito entre dos vehículos		b. Excede velocidad de velocidad a 30 Km/h			
c. No se puede adelantar		c. Pasar un vehículo en un sentido		c. No se puede adelantar			
d. No puede pasar si no interfiere con el tráfico		d. Estacionar en el sentido		d. Se puede adelantar solo en un sentido			
e. No sabe, no responde (NS/R2)		e. Si tránsito a 40 Km/h en una vía residencial		e. No sabe, no responde (NS/R2)			
7. Si usted accede a una giratoria, los vehículos que circulan en la calzada central de la giratoria:		8. En cuál de estas dos señales usted debe detenerse siempre?		9. Cuando una sección de la vía está señalizada como se indica en la figura, se puede: (Verdadero - Falso)			
a. No tienen la prioridad		a. Señal de PARE		a. Ponerse la motocicleta dentro de la zona delimitada			
b. Tienen la misma prioridad		b. Señal de STOP		b. Intercambiar la zona			
c. Siempre tienen prioridad, por lo tanto los otros al ceder		c. Señal de PARE		c. Adelantar a otros dentro de la zona			
d. La prioridad la tiene yo, si voy a girar a la derecha		d. Señal de STOP		d. No transitar por la zona			
e. Novedad, no responde (NS/R2)		e. No sabe, no responde (NS/R2)		e. Circular "U"			
OBSERVACIONES:							

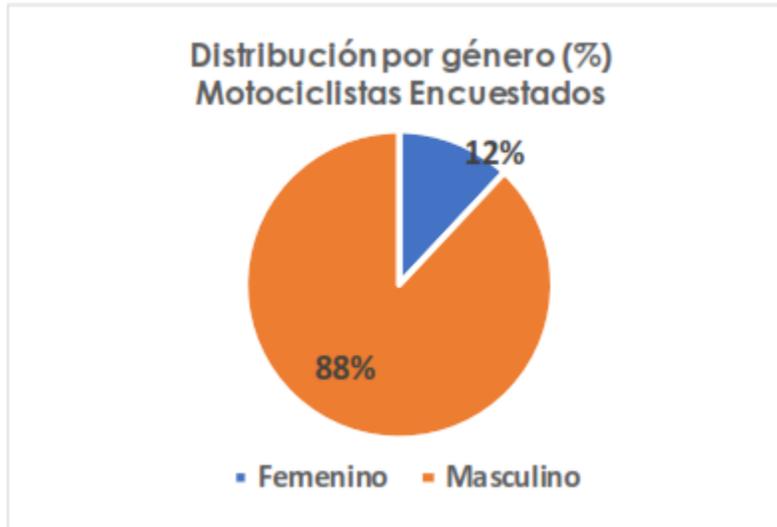
Fuente: Elaboración Propia

Este formulario fue aplicado a un total 100 motociclistas en el municipio.

A continuación, se presentan los resultados obtenidos para la primera sección del formulario correspondiente a la información general.

Como se aprecia en la siguiente figura, el 88% de los motociclistas encuestados fueron hombres y tan solo el 12% mujeres.

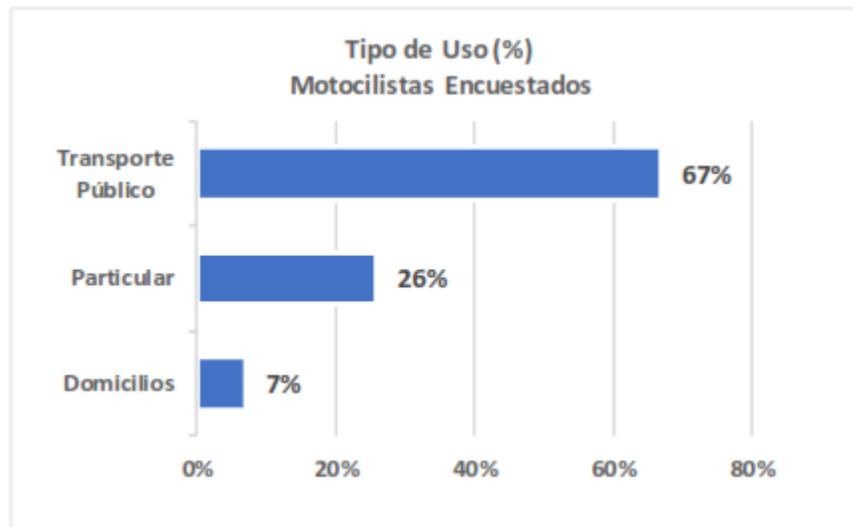
**Figura 69. Distribución por género de motociclistas encuestados**



Fuente: Elaboración Propia

En las siguientes figuras se puede ver el % de acuerdo al tipo de uso, estrato de la vivienda, ocupación, rango de edades y nivel educativo de los encuestados.

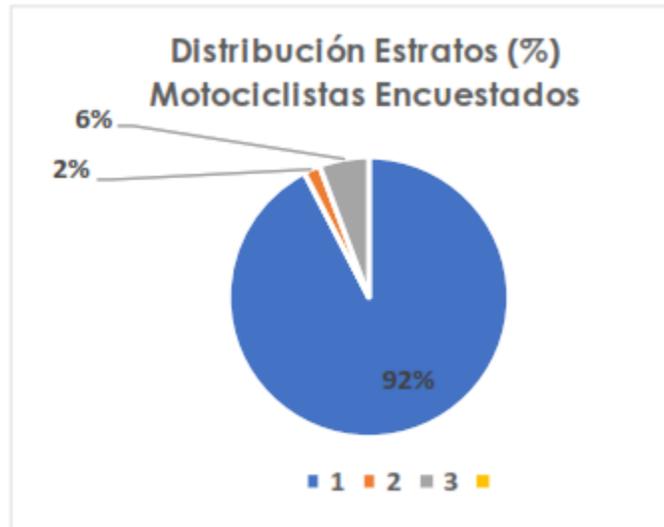
**Figura 70. Tipo de uso de los motociclistas encuestados**



Fuente: Elaboración Propia

Como se aprecia en la figura anterior, el 67% de los motociclistas encuestados utilizan la motocicleta para transporte público, un 26% para uso particular y un 7% en domicilios.

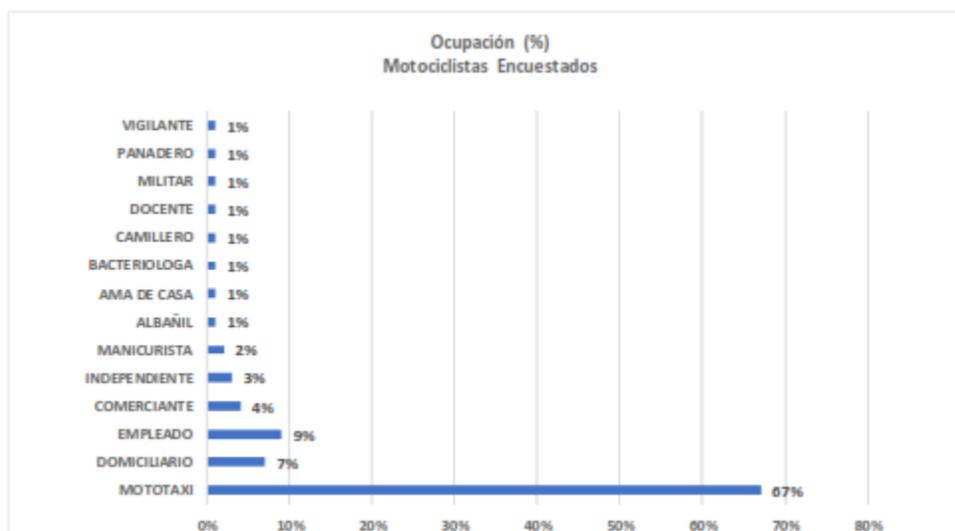
**Figura 71. Estrato de la vivienda**



Fuente: Elaboración Propia

Como vemos en la figura anterior, el 92% de los encuestados viven en zonas clasificadas en estrato 1, el 6% en estrato 3 y un 2% en estrato 2.

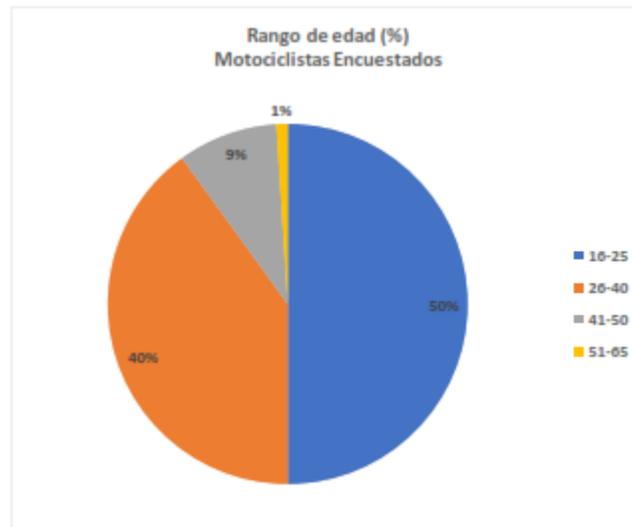
**Figura 72. Ocupación motociclistas encuestados**



Fuente: Elaboración Propia

Como se observa en la figura anterior, el 67% de los encuestados son mototaxistas, el 9% empleados, el 7% domiciliarios, el 4 % comerciante. El restante se distribuye en otras ocupaciones, como se muestra en la figura.

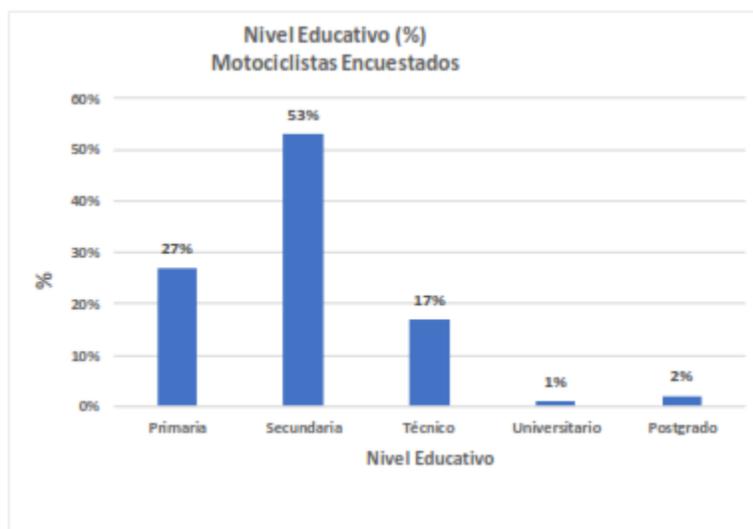
**Figura 73. Rango de Edad de los motociclistas encuestados**



Fuente: Elaboración Propia

Respeto al rango de edad de los encuestados, podemos ver que el 50% de los encuestados están entre los 16 y los 25 años, seguidos en un 40% de personas entre los 26 y 40 años, un 9% entre los 41 y 50 años, un 1% entre los 51 y 65 años.

**Figura 74. Nivel Educativo de los motociclistas encuestados**

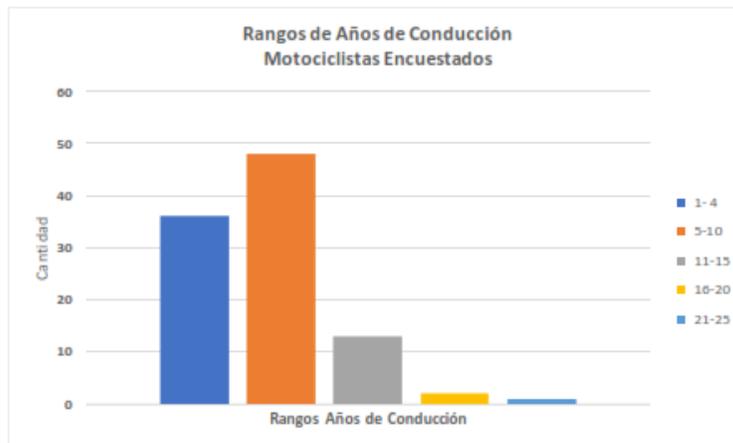


Fuente: Elaboración Propia

Con relación al nivel educativo, podemos observar en la figura anterior que el 53%, cursó hasta nivel de básica secundaria, un 27% básica primaria, un 17% un nivel técnico, un 1% universitario y un 2% con postgrado.

A continuación, se detallan los resultados obtenidos de la información específica de la encuesta aplicada

**Figura 75. Años de conducción motociclistas encuestados**



Fuente: Elaboración Propia

Como se aprecia en la figura anterior, el mayor porcentaje de los motociclistas lleva entre 5 y 10 años conduciendo moto

A la pregunta si la persona cuenta con licencia, se obtuvieron los siguientes resultados:

**Figura 76. Tiene licencia de conducción**



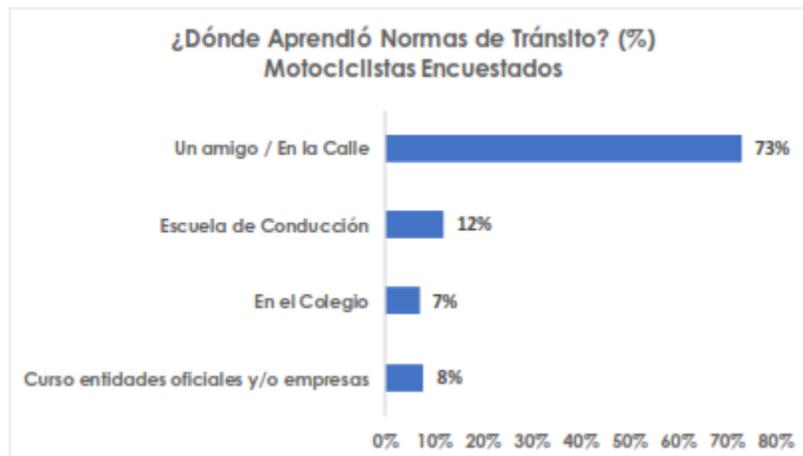
Fuente: Elaboración Propia

Como se aprecia en la figura, el 72% de las personas encuestadas no cuenta con licencia de conducción. Tan solo un 28% del total de encuestados manifestó tener licencia de conducción. Esto

evidencia que un alto porcentaje de la población en el territorio circula sin contar con licencia de conducción.

En las siguientes figuras se puede apreciar la distribución porcentual de acuerdo a las preguntas 4, 5, 6, 7 y 8 de la parte de información específica de la encuesta aplicada.

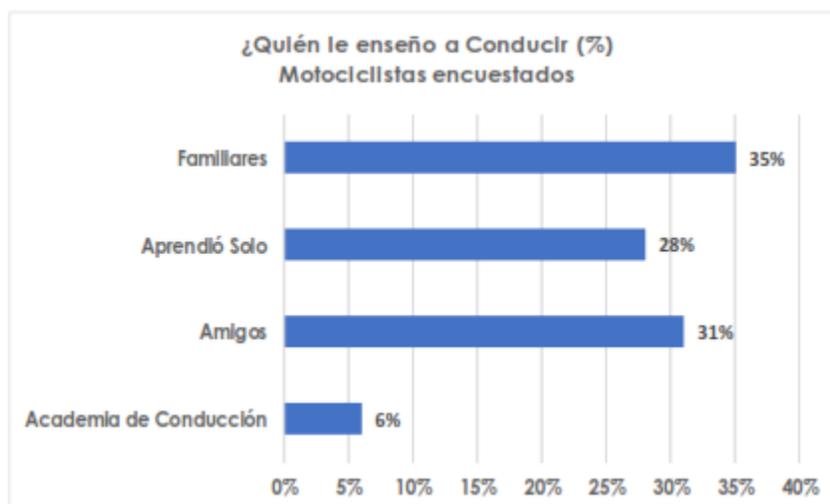
**Figura 77. Lugar de aprendizaje de las normas de tránsito**



Fuente: Elaboración Propia

La información obtenida de las respuestas a esta pregunta de parte del total de la población encuestada es un indicador de los lugares donde más aprenden los usuarios las normas: Un amigo o en la calle, con un 73%, en el colegio con un 7%, un 8% en cursos entidades oficiales o empresas. Tan solo un 12% en escuela de conducción.

**Figura 78. ¿Quién le enseñó a conducir?**

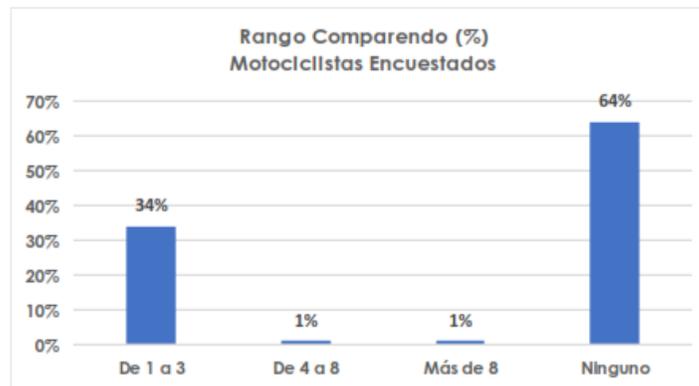


Fuente: Elaboración Propia

Como se aprecia en la figura anterior, al 35% de los encuestados le enseñó a conducir algún familiar, a un 31% un amigo, un 28% aprendió solo, y tan solo un 6% en una academia de conducción.

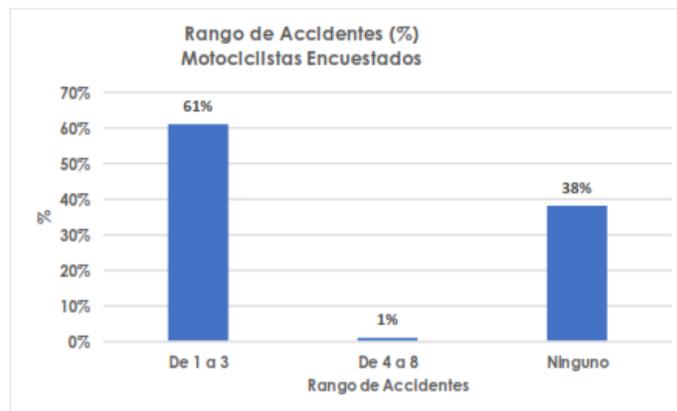
Las siguientes preguntas están relacionadas con el nivel de infracciones cometidas y siniestros que hubieran tenido los encuestados. En cuanto a los comparendos se puede apreciar en la siguiente figura los siguientes resultados: El 64% de la población de usuarios encuestados manifiesta no haber tenido ningún comparendo. Un 34% manifestó haber tenido entre 1 a 3 comparendos, un 1% entre 4 y 8 y 1 más de 8.

**Figura 79. Número de comparendo en los dos últimos años**



Fuente: Elaboración Propia

**Figura 80. Porcentaje de siniestros viales**



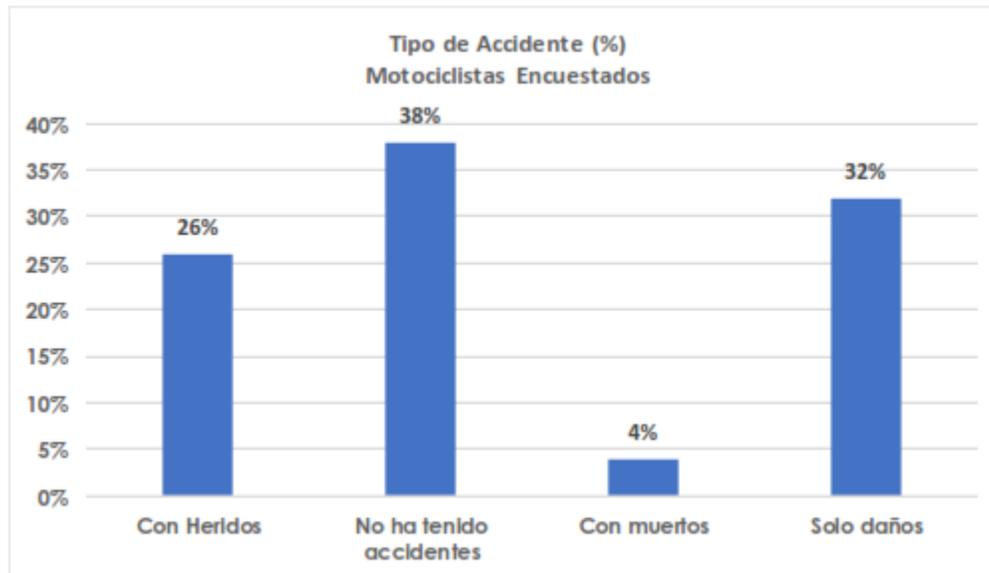
Fuente: Elaboración Propia

En el caso del porcentaje de siniestros viales de la población encuestada se obtuvieron los resultados que se presentan en la figura anterior. El 38% de los encuestados manifiesta no haber tenido ningún accidente. Un 61% manifestó haber tenido entre 1 a 3 accidentes y un 1% entre 4 y 8 accidentes.

En cuanto a la gravedad de los accidentes, la mayor parte de la población encuestada manifestó no haber sufrido ningún tipo de accidentes, correspondiente a un 38%. Un 32% manifestó accidentes

con solo daños, un 26% con heridos y un 4% con muerto, como se puede apreciar en la siguiente figura.

**Figura 81. Porcentaje de gravedad de los accidentes**



Fuente: Elaboración Propia

Finalmente se presentan los resultados obtenidos a las preguntas específicas relacionadas con el conocimiento de normas.

En la siguiente figura y tabla se muestran los resultados obtenidos del cuestionario aplicado a los motociclistas en el territorio, en donde se resaltan las respuestas correctas.

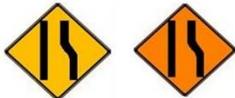


Figura 82. Resultados Cuestionario aplicado motociclistas

				FORMULACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL, MAPA DE SINISTRALIDAD VIAL, INVENTARIO VIAL Y PLAN ESTRATEGICO DE VIGILANCIA Y CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRANSPORTE Y TRANSITO EN EL MUNICIPIO DE ALBANIA					
SONDEO DIRIGIDO A MOTOCICLISTAS									
FECHA	UBICACION	ENCUESTADOR	SUPERVISOR						
<b>I. INFORMACION GENERAL</b>									
GÉNERO: <input type="checkbox"/> F <input checked="" type="checkbox"/> M <small>17% 83%</small>		TIPO DE USO: <input type="checkbox"/> Particular 20% <input type="checkbox"/> De Trabajo 0% <input type="checkbox"/> Doméstico 7% <input type="checkbox"/> Otro Cual?		ESTRATO/REMESA:		OCUPACION/OFRIO:			
RANGO DE EDAD: Entre 15-20: 50% Entre 21-30: 40% Entre 31-40:		MUY A SU: 8% Mayor a M: 0%		NIVEL EDUCATIVO: Primaria: 20% Básica: 0% Secundaria: 0% Universitario: 0% Postgrado: 2% Otro - Cual?					
<b>II. INFORMACION ESPECIFICA</b>									
1. CUANTOS AÑOS LLEVA CONDUciendo?		2. ¿TENE LICENCIA DE CONDUCCION? SI: 20% NO: 20%		3. EN CASO AFIRMATIVO, ¿QUE CATEGORIA?					
4. ¿Disponible las áreas de tránsito? a. Estado de Condución: 10% b. Casas o locales abiertos y/o empresas: 9% c. En el Callejo: 7% d. En campo / En la Calle: 75% e. Otro Cual? 3%		5. ¿Gato Invernal o similar? a. Tomaron: 0% b. Ampio: 3% c. Acostumbrado de Condución: 0% d. Apretado Gato: 20% e. Otro: 0%		6. ¿Cuántos compañeros le han pasado en la última hora alca? a. Ninguno: 30% b. De 1 a 3: 30% c. De 4 a 6: 1% d. Más de 6: 1%		7. ¿Cuánto aceleró la moto en el tiempo que levo conduciendo? a. Ninguno: 30% b. De 1 a 3: 30% c. De 4 a 6: 9% d. Más de 6: 2%		8. ¿El conductor más por la ruta? a. Solo de día: 10% b. Con Noche: 30% c. Con Noche: 4% d. NA: 56%	
<b>III. CUESTIONARIO</b>									
1. El conductor debe estar en posición sentada a. Siempre: 20% b. Cuando el punto está pasando por el punto establecido (para el): 50% c. Nunca, le noto siempre frenando: 2% d. Cuando en una señal de PARE que le impide: 30% e. No sabe, no responde (NS/NR): 2%		2. ¿Identifico cuál o cuáles son señales Reglamentarias? a. Sí: 10% b. Total la señalizaciones: 0% c. No sabe, no responde (NS/NR): 90%		3. ¿Que elemento hay entre estas dos señales? a. Ninguno: 30% b. La señal naranja es más importante: 0% c. La señal naranja indica una situación transitoria, por ejemplo una obra de obra: 1% d. La señal amarilla indica un procedimiento: 20% e. No sabe, no responde (NS/NR): 30%					
4. ¿Qué significa esta señal? a. No se puede estacionar: 0% b. No se puede estacionar si el vehículo: 10% <b>SR-28a</b> c. No se puede estacionar: 0% d. Se puede estacionar si el conductor: 2% e. No sabe, no responde (NS/NR): 1%		5. ¿Es una señal de tránsito (Verbal - Falso)? a. Si fuese utilizado en cualquiera de las vías: 0% b. Si fuese utilizado en las vías: 0% c. Falso en ambas: 0% d. Falso en una de ellas: 1% e. Si fuese a 4000ft en una vía: 0%		6. Cuando una vía está señalizada con la línea blanca señaliza, como se indica en la figura, ¿gritó que: a. Señal de tránsito: 40% b. Señal de tránsito de velocidad a 30 Km/h: 2% c. No se puede estacionar: 4% d. Se puede estacionar solo en el sentido: 0% e. No sabe, no responde (NS/NR): 50%					
7. Si está sentado a una velocidad de tránsito que se indica en la siguiente tabla de la siguiente: a. No le voy a prestar: 0% b. Tanto como como yo transito la velocidad: 0% c. Siempre le voy a prestar, por lo tanto le voy a prestar: 40% d. La velocidad la voy a prestar y a ganar la velocidad: 0% e. No sabe, no responde (NS/NR): 20%		8. En cuál de estas dos señales usted debe detenerse siempre? a. El octágono: 0% b. El triángulo: 0% c. La señal octágono (PARE): 20% d. La señal triangular (PARE): 0% e. No sabe, no responde (NS/NR): 0%		9. Cuando una señal de tránsito señaliza como se indica en la figura, se puede (Verbal - Falso) a. Pagar la velocidad de la zona de tránsito: 70% 30% b. Responder la zona: 20% 70% c. Adelantar a otro dentro de la zona: 20% 30% d. No adelantar por la zona: 30% 0% e. Otro en "1": 20% 30%					
OBSERVACIONES:									

Fuente: Elaboración Propia

**Tabla 27. Porcentaje de respuestas correctas e incorrectas**

ID	PREGUNTA	% respuestas correctas	% respuestas incorrectas
1	El motociclista debe ceder el paso al peaton	12%	88%
2	Identifique cuál o cuáles son señales reglamentarias	3%	97%
3	Que diferencia hay entre estas dos señales 	17%	83%
4	Que significa esta señal <b>SR-28a</b> 	11%	89%
5	Es una infracción de tránsito		
	a. Si transita utilizando un carril de la vía	85%	15%
	b. Si transita entre dos vehículos	91%	9%
	c. Pasar en amarillo en un semáforo	85%	15%
	d. Estacionar en el andén	77%	23%
e. Si transita a 40Km/Hr en una vía residencial	77%	23%	
6	Cuando una vía está señalizada con la doble línea <b>continua amarilla</b> , como se indica en la figura, significa que:  a. Sentido único de circulación. b. Existe restricción de velocidad a 30 Km/h c. No se puede adelantar d. Se puede adelantar solo en un sentido e. No sabe, no responde (NS/NR)	18%	82%
7	Si usted accede a una glorieta, los vehículos que circulan en la calzada central de la glorieta: a. No tienen la prelación. b. Tanto ellos como yo tenemos la prelación. c. Siempre tienen prelación, por lo tanto les cedo el paso d. La prelación la tengo yo, si voy a girar a la ....derecha. e. No sabe, no responde (NS/NR)	41%	59%
8	8.. En cuál de estas dos señales usted debe detenerse siempre? 	78%	22%
9	9.. Cuando una sección de la vía está señalizada como se indica en la figura, se puede: (Verdadero - Falso) 		
	a. Parquear la motocicleta dentro de la zona demarcada	29%	71%
	b. Traspasar la zona	71%	29%
	c. Adelantar a otros dentro de la zona	76%	24%
	d. No transitar por la zona	32%	68%
e. Girar en "U"	75%	25%	
<b>TOTALES</b>		<b>52%</b>	<b>48%</b>

Fuente: Elaboración Propia



Los resultados generales muestran bajo conocimiento de las normas, en promedio el 52% de los encuestados tiene conocimiento de las normas de tránsito. El desconocimiento del 48%, muestra la importancia de tomar medidas en este aspecto, teniendo en cuenta que en la región es bastante la utilización de la movilización en motocicleta y son estos actores quienes registran más víctimas en accidentes de tránsito.

Los resultados de esta herramienta aplicada en el Diagnóstico participativo a esta población brindan un insumo importante para la formulación de acciones en beneficio de la seguridad vial en la región en estudio.

#### 8.5.1.3 Observaciones Visuales de Comportamiento

La segunda técnica cuantitativa aplicada y establecida en el producto 3, es para reconocer los comportamientos de los motociclistas en cuanto al acatamiento de normas y comportamiento para la seguridad vial, es la observación visual, de dos (2) horas en al menos una (1) intersección seleccionada por recomendación de la autoridad local en el tema de seguridad vial. En el caso del municipio de Albania se realizó la medición en la calle 14 x carrera 12. Se realizaron mediciones en cuanto a cuatro comportamientos: El uso del casco, llevar niños o más de dos personas en la motocicleta, respeto al semáforo y hace uso del celular mientras conduce.

Los soportes hacia la gestión desarrollada desde esta actividad dirigida a los motociclistas, se encuentran en el anexo 4.1.3 del presente documento. Según el proceso realizado se puede ver en este anexo los siguientes soportes:

- Formato en donde se realizó la observación visual en campo
- El registro fotográfico de la actividad (si se realizó este proceso en la ET)
- La base de datos con los registros de esta actividad

El formato empleado se muestra en la siguiente figura.



Figura 83. Formato de medición de seguridad vial

Número		UTILIZA CASCO		LLEVA NIÑOS/MAS DE DOS PERSONAS		RESPEA EL SEMÁFORO EN ROJO		HACE USO DEL CELULAR MIENTRAS CONDUCE		Número		UTILIZA CASCO		LLEVA NIÑOS/MAS DE DOS PERSONAS		RESPEA EL SEMÁFORO EN ROJO		HACE USO DEL CELULAR MIENTRAS CONDUCE	
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO			SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO
1										26									
2										27									
3										28									
4										29									
5										30									
6										31									
7										32									
8										33									
9										34									
10										35									
11										36									
12										37									
13										38									
14										39									
15										40									
16										41									
17										42									
18										43									
19										44									
20										45									
21										46									
22										47									
23										48									
24										49									
25										50									
<b>TOTALES</b>																			

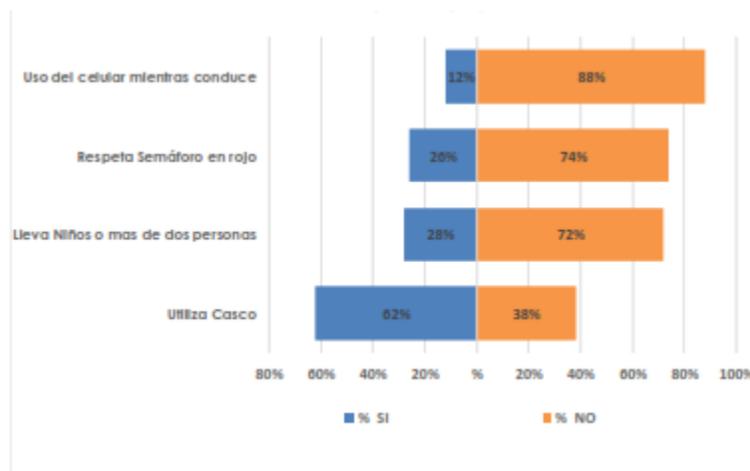
OBSERVACIONES:

Fuente: Elaboración Propia

En total se realizaron 150 registros en el municipio durante las dos horas de observación.

En la siguiente figura se resume el total de las cuatro mediciones realizada.

Figura 84. Resultado medición comportamiento Albania – La Guajira



Fuente: Elaboración Propia

Como se aprecia en la figura anterior, el 38% de los motociclistas no utilizan casco, el 74% no respeta el semáforo en rojo, el 12% hace uso del celular mientras conduce y el 28 % lleva niños o más de dos personas en la motocicleta.

Con relación a las mediciones realizadas a los motociclistas, se puede ver que existe un alto porcentaje de incumplimiento en comportamientos como el uso del casco, hacer uso del celular mientras se conduce y el respeto al semáforo en rojo. Estos comportamientos tratándose de seguridad vial, no debería existir, teniendo en cuenta que son los actores que aportan el mayor porcentaje de víctimas en el territorio.

Estos resultados, serán insumo prioritario en la formulación del Plan local de seguridad vial en el municipio, los cuales, unidos a los resultados de la encuesta de conocimiento de normas de tránsito propuesta por esta consultoría, el estudio de puntos y tramos críticos, los resultados de las entrevistas a actores institucionales y privados, permitirán orientar las políticas, estrategias, objetivos, programas y proyectos a formular en el PLSV.

### 8.5.2 CONDUCTORES

En el caso de los conductores de Albania, se determinó que el instrumento a utilizar en esta fase del diagnóstico fuera el grupo focal, tal como se describe en el producto 3 “Herramientas metodológicas y documentales”.

El proceso para esta actividad inicia a través de un gestor social local contratado en la ET, quien llevó a cabo el contacto con algunas agremiaciones de conductores de transporte público, agremiaciones de conductores de transporte de carga, y conductores de vehículos privados, con el fin de darles a conocer el tema a desarrollar en el territorio, las actividades a realizar con esta población y la recepción de sus correos electrónicos para realizar la invitación al grupo focal.

Una vez enviadas las invitaciones de este espacio, En este espacio, la dirección de la actividad estuvo a cargo del profesional social del contratista y conto con la participación de varias personas en representación de estos actores viales.



Para contextualizar la situación de accidentalidad en la ET, se utilizó una presentación en la cual se expusieron algunos datos de lesionados y fallecidos por incidentes viales en el territorio, según la tipología vial en el que se presentó el suceso y el género de las personas involucradas en los mismos. En esta parte se priorizo a los asistentes las cifras de los accidentes ocurridos en la tipología vial que utiliza el actor en cuestión.

Teniendo en cuenta dicha información, se desarrollaron las diversas etapas de la actividad con el fin de conocer la percepción que tienen estos actores acerca de la situación de seguridad vial en el territorio y las posibles soluciones a implementar para salvaguardar la vida de los conductores y otros actores viales. Esta reunión fue grabada, para posteriormente, elaborar una ficha documental con los comentarios realizados por los asistentes en el grupo focal.

Teniendo en cuenta los comentarios realizados por los conductores del municipio de Albania que asistieron al grupo focal realizado el día 31 de julio del presente año y que contó con un total de 35 participantes, los principales problemas vistos desde estos actores viales en el territorio son:

- ✓ La cultura en el tema de la vía no se tiene
- ✓ La comunidad wayúu se movilizaba en animales o bicicletas y en estado de alicoramamiento
- ✓ Las etnias están blindadas y las autoridades no tienen el control
- ✓ Falta mucha concientización hacia los actores que transitan por las vías
- ✓ En Albania son muy pocas las oportunidades laborales
- ✓ Vehículos transitan con problemas en las luces y las llantas
- ✓ Personas de la tribu wayuu no tienen conocimiento para movilizarse en las vías
- ✓ Los mototaxistas se movilizan muy irresponsablemente
- ✓ Muchas veces conducen en contravía y de manera agresiva

Por otro lado, y según las problemáticas planteadas por estos actores en el territorio, posteriormente se expusieron diversas soluciones que se podrían plantear con el fin de disminuir las tasas de accidentalidad en este municipio. A continuación, se presentan algunas de las alternativas resultantes desde esta actividad:

- ✓ Crear proyectos en seguridad vial
- ✓ Organización en gremios para un mejor control
- ✓ Leyes para la legalización del mototaxismo y su cumplimiento hacia los documentos
- ✓ Lo importante es disminuir la piratería y el servicio ilegal
- ✓ Trabajar conjuntamente para buscar soluciones en el tema del tráfico en el municipio
- ✓ Organizar el transporte en Albania para que sea una población con un mejor desarrollo
- ✓ Tener mayor control del paso de los animales por las vías
- ✓ Realizar cursos de manejo a los motociclistas
- ✓ Poder educar a las personas que comenten diversas infracciones de tránsito.
- ✓ Que las cooperativas y la autoridad de tránsito hagan alianzas para la capacitación

Cada aporte expuesto en esta actividad por los participantes de la misma, permiten conocer de manera más específica la realidad hacia la accidentalidad del territorio vista desde los conductores



de Albania, lo cual es de suma importancia hacia el diagnóstico que se está realizando en esta etapa del proyecto.

Los soportes hacia la gestión desarrollada desde esta actividad dirigida a los conductores, se encuentran en el anexo 4.2 del presente documento. Según el proceso realizado se incluyen en este anexo:

- ✓ El formato en donde se consignarán los resultados del grupo focal
- ✓ La invitación a la actividad
- ✓ La presentación hecha para la población invitada
- ✓ El registro fotográfico del grupo focal
- ✓ La ficha con todos los comentarios resultantes de la actividad
- ✓ El soporte documental en video del mismo (si se realizó este proceso en la ET)

### 8.5.3 CICLISTAS Y PEATONES

Para los ciclistas y peatones que transitan en el municipio, se determinó que el instrumento a utilizar en esta fase del diagnóstico fuera el grupo focal, tal como se describe en el producto 3 “Herramientas metodológicas y documentales”.

El proceso para esta actividad inicia a través de un gestor social local contratado en la ET, quien llevó a cabo el contacto con algunas agremiaciones y/o grupos de ciclistas en el territorio, además de peatones y ciclistas del común, con el fin de darles a conocer el tema a desarrollar en el territorio, las actividades a realizar con esta población y la recepción de sus correos electrónicos para realizar la invitación al grupo focal.

Una vez enviadas las invitaciones de este espacio, se lleva a cabo el grupo focal con esta población. En este espacio, la dirección de la actividad estuvo a cargo del profesional social de MAYKETEC y conto con la participación de varias personas en representación de estos actores viales.

Para contextualizar la situación de accidentalidad en la ET, se utilizó una presentación en la cual se expusieron algunos datos de lesionados y fallecidos por incidentes viales en el territorio, según la tipología vial en el que se presentó el suceso y el género de las personas involucradas en los mismos. En esta parte se priorizo a los asistentes las cifras de los accidentes ocurridos con el actor en cuestión.

Teniendo en cuenta dicha información, se desarrollaron las diversas etapas de la actividad con el fin de conocer la percepción que tienen estos actores acerca de la situación de seguridad vial en el territorio y las posibles soluciones a implementar para salvaguardar la vida de los ciclistas, peatones y demás actores viales. Esta reunión fue grabada, para posteriormente, elaborar una ficha documental con los comentarios realizados por los asistentes en el grupo focal.

Desde el grupo focal realizado con los ciclistas y los peatones de Albania, el cual se llevó a cabo el 30 de junio del presente año con un total de 13 participantes, los principales problemas vistos desde estos actores viales en el territorio son:

- ✓ Falta de cultura vial
- ✓ Falta de conocimiento de las normas



- ✓ Se desconocen los códigos en las vías
- ✓ Falta implementar semáforos
- ✓ Algunos tienen licencia, pero sin hacer el curso
- ✓ Hay problemas de iluminación y señalización en varias zonas del municipio
- ✓ Mal estado de las vías del municipio
- ✓ Hay una gran cantidad de vehículos
- ✓ Peatones tienen problemas al momento de cruzar por las vías

Posteriormente y como una fase establecida para esta actividad, los ciclistas y peatones convocados al grupo focal expusieron diversas soluciones que se podrían plantear con el fin de disminuir las tasas de accidentalidad en el territorio. A continuación, se presentan algunas de las alternativas resultantes desde esta etapa:

- Hace falta de conciencia y sensibilización
- Tener una corresponsabilidad para disminuir las cifras de accidentalidad
- Que la entidad de tránsito haga capacitaciones a los agentes
- Cultura para cuidar los semáforos y la señalización
- Responsabilidad y compromiso de todos para mejorar la seguridad vial
- Administración municipal debe hacer capacitaciones al gremio de motociclistas
- Implementar nueva señalización en el municipio
- Hacer capacitación a los gremios hacia las leyes
- Más control de la autoridad hacia las infracciones de tránsito

Cada aporte expuesto en esta actividad por los participantes de la misma, permiten conocer de manera más específica la realidad hacia la accidentalidad del territorio vista desde los ciclistas y peatones de Albania, lo cual es de suma importancia hacia el diagnóstico que se está realizando en esta fase del proyecto.

Los soportes hacia la gestión desarrollada desde esta actividad dirigida a los ciclistas y peatones, se encuentran en el anexo 4.3 del presente documento. Según el proceso realizado se incluyen en este anexo:

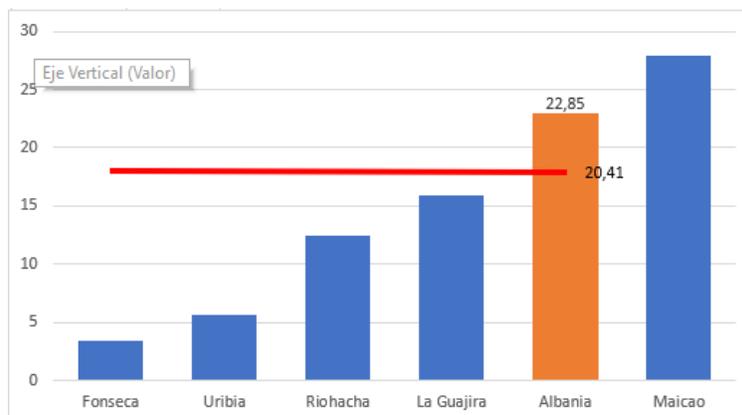
- ✓ El formato en donde se consignarán los resultados del grupo focal
- ✓ La invitación a la actividad
- ✓ La presentación realizada para la población invitada
- ✓ El registro fotográfico del grupo focal
- ✓ La ficha con todos los comentarios resultantes de la actividad

## 9. CONSOLIDACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA

En esta fase se consolidará de manera objetiva la problemática presentada en la entidad territorial, a través de indicadores que permitan mostrar la línea base de la situación del territorio en materia de seguridad vial, e identificados en cada uno de los pilares definidos en el PNSV.

En municipio de Albania posee una tasa de siniestros con víctimas correspondiente a 22,85 siniestros por cada 100.00 habitantes, registrados en el año 2023, Albania y en general todo el departamento de La Guajira están por debajo de la tasa nacional 155,48, tal cual se presenta en la siguiente figura.

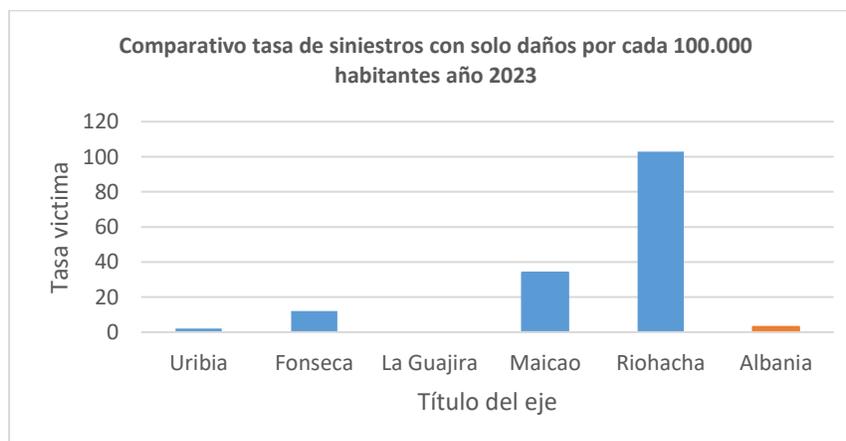
**Figura 85. Comparativo tasa de siniestros con víctimas por cada 100.000 habitantes año 2023**



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

De la misma manera, la tasa de siniestros con solo daños por cada 100.000 habitantes, corresponde a 25,16, encontrándose por debajo de la tasa nacional 209,68, el municipio se ubica en el punto medio de los indicadores de tasa de siniestros con víctimas por cada 100.00 habitantes en la región.

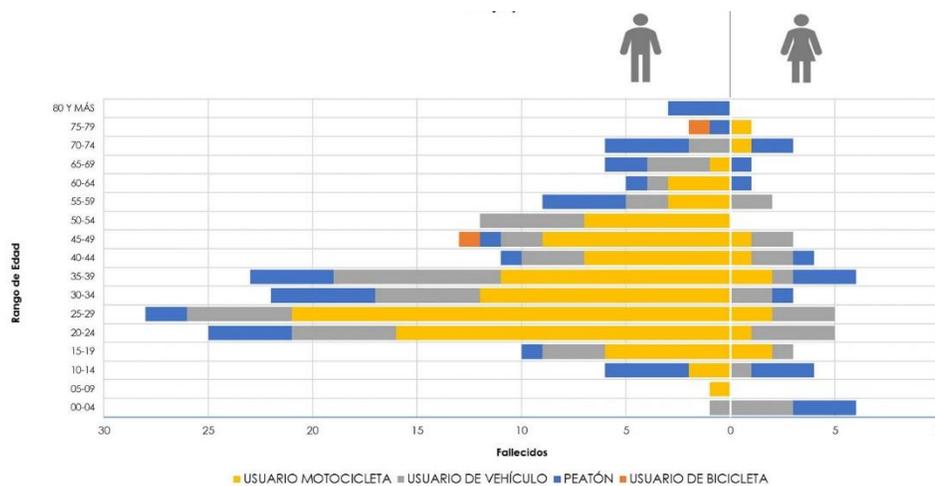
**Figura 86. Comparativa tasa de siniestros con solo daños por cada 100.000 habitantes – 2023**



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

Del análisis de histórico de las víctimas (fallecidos y lesionados) reportada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial para un periodo de (6) años, a partir del año 2018 incluidas las cifras para el año 2023, muestran que en el municipio de Albania se registraron un total de 17 fallecidos, siendo el año 2019 el que presentó mayor número, con 7 fallecidos por siniestros viales.

**Figura 87. Acumulado de fallecidos por sexo y rango de edad y condición de víctima**

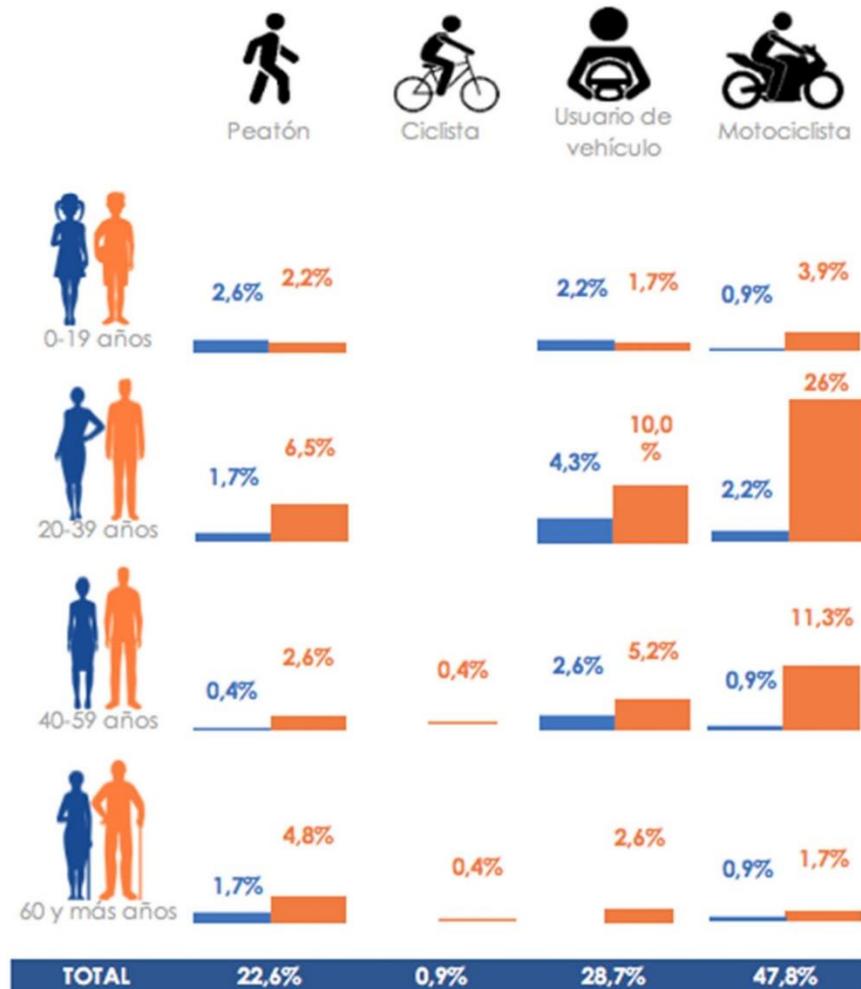


Fuente: Elaboración propia a partir del Observatorio Nacional de Seguridad Vial y DANE

La Mayoría de víctimas fallecidas en accidentes de tránsito corresponden a hombres, con un 80% del total. En rangos de edad para el caso de hombres se concentra entre 25 y 29 años con 7 víctimas fallecidas y para las mujeres entre los 35 y 39 años con 6 víctimas fallecidas. La zona urbana con un 52% predomina respecto a la zona rural.

En cuanto a condición de víctima fallecida en la siguiente figura se aprecia que el usuario de motocicleta registra la mayor participación con 47,8%, seguido del usuario de vehículo con 28,7% y en tercer orden los peatones con 22,6%. En el año 2019 se presenta el mayor número de fallecidos en motocicleta con 10 casos.

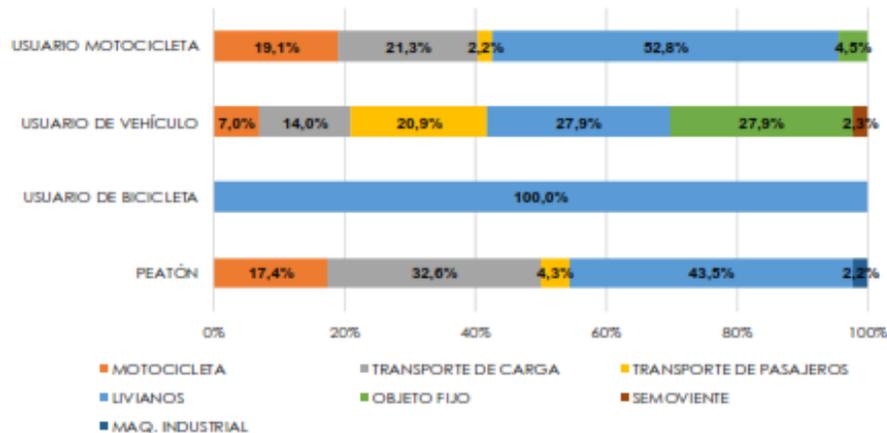
Figura 88. Acumulado de fallecidos por sexo, rango de edad y condición de víctima



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

Las víctimas fallecidas en condición de peatones son atropelladas en un 43,5% por vehículos livianos, un 32,6% por transporte de carga y un 17,4% por motocicletas. Las víctimas motociclistas corresponden en su mayoría a choques con vehículos livianos con un 52,8%, con transporte de carga un 21,3% y con motocicletas con 19,1%, la relación de los actores viales se presenta en la siguiente gráfica.

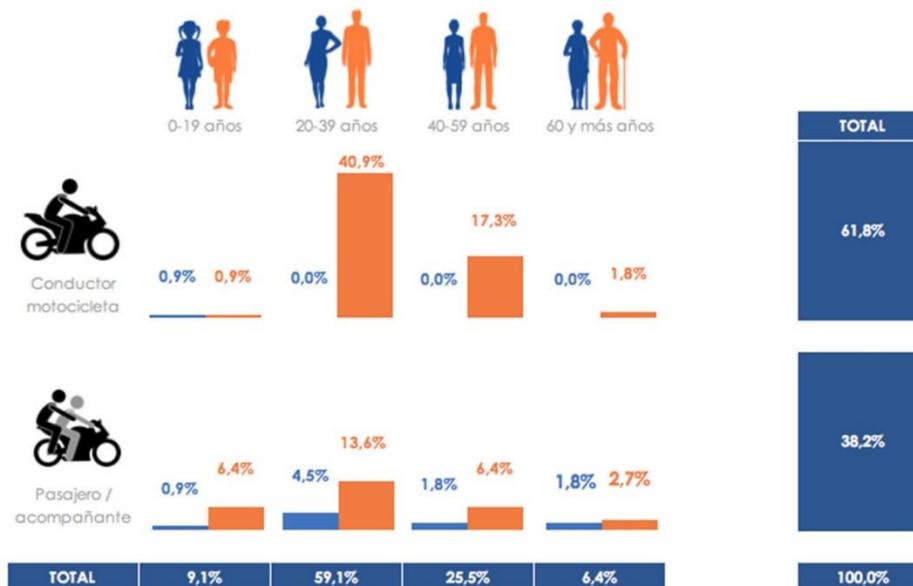
Figura 89. Condición de víctimas fallecidas vs objeto de colisión



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

Las víctimas fallecidas en condición de conductores de motocicleta representan el 61,8%, se destaca que hombres entre 20 y 39 años agrupan el 40,9%, seguido de hombres entre 40 y 59 años con 17,3% de participación. En cuanto a víctimas fallecidas en condición de acompañante en motocicleta, representan el 38,2% de las cifras, de los cuales el 13,6%, son hombres entre 20 y 39 años, seguido de hombres entre 0 y 19 años con 6,4% de participación.

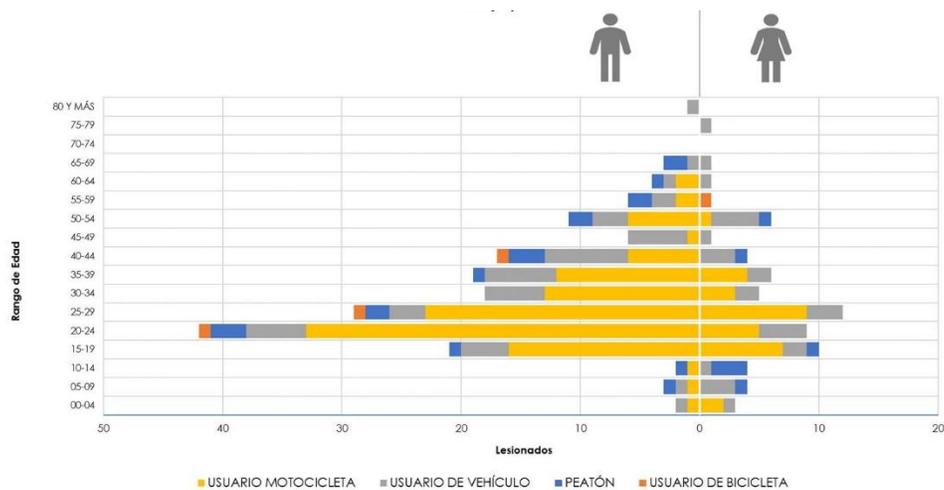
Figura 90. Condición de víctima fallecida en motocicleta



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

En el municipio de Albania se registraron un total de 20 lesionados, siendo el año 2019 el que presento mayor numero, con 9 lesionados por siniestros viales.

Figura 91. Acumulado de lesionados por sexo y rango de edad y condición de víctima

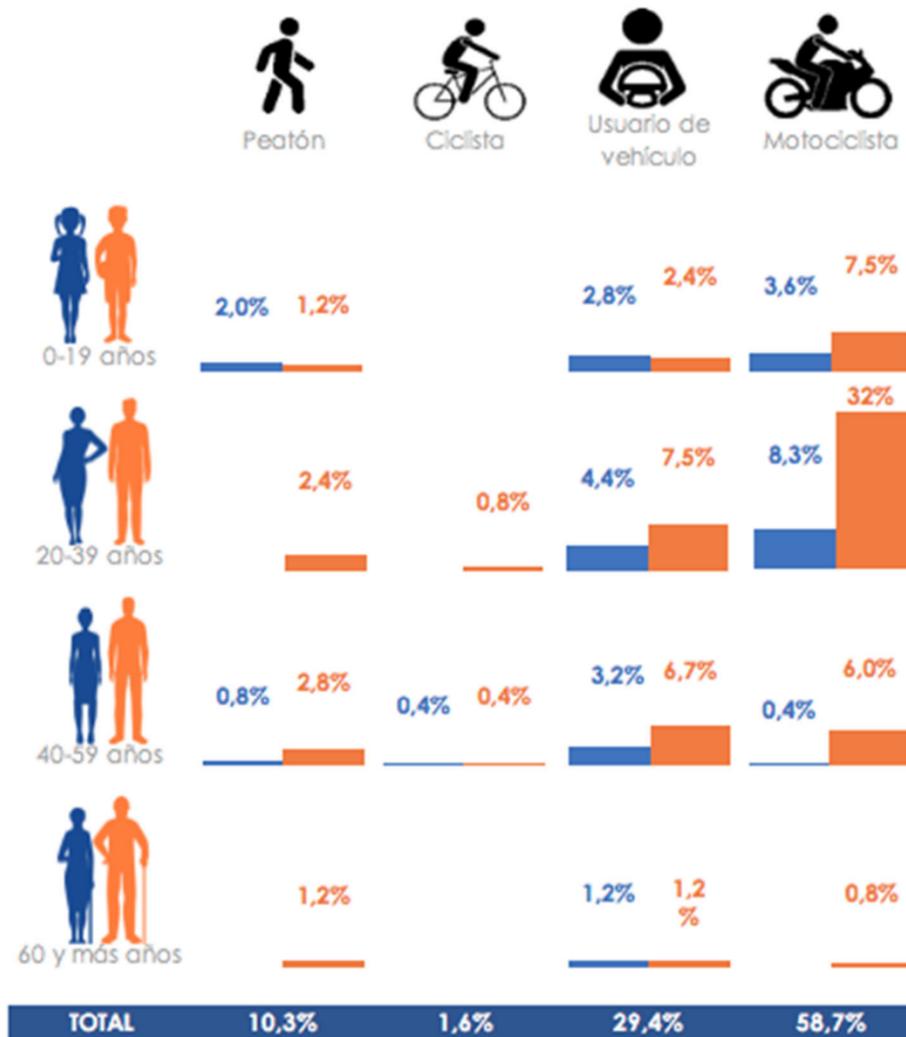


Fuente: Elaboración propia a partir del Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Se aprecia un predominio de víctimas hombres con un 73% del total. En rangos de edad para el caso de hombres se concentra entre 20 y 24 años con 12 víctimas lesionadas y para las mujeres entre los 25 y 29 años con 12 víctimas lesionadas. La zona urbana con un 91 % predomina respecto a la zona rural.

En cuanto a condición de víctima lesionada en la siguiente figura se aprecia que el usuario de motocicleta registra la mayor participación con 58,7%, seguido del usuario de vehículo con 29,4% y en tercer orden los peatones con 10,3%. En el año 2018 se presenta el mayor número de lesionados en motocicleta con 35 casos.

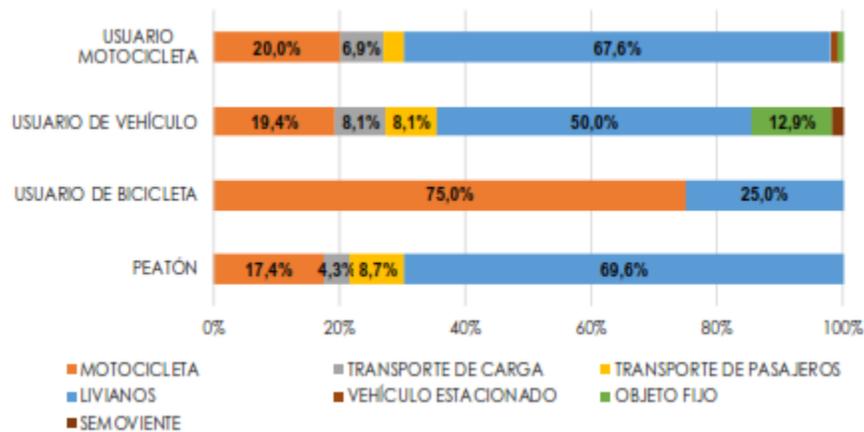
Figura 92. Acumulado de lesionados por sexo, rango de edad y condición de víctima



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

Las víctimas lesionadas en condición de peatones, son atropelladas en un 69,6% por vehículos livianos, un 17,4% por motocicletas y un 8,7% por transporte de pasajeros. Las víctimas motociclistas corresponden en su mayoría a choques con vehículos livianos con un 67,6%, con otra motocicleta un 20% y con vehículos de carga con 6,9%, la relación de los actores viales se presenta en la siguiente gráfica.

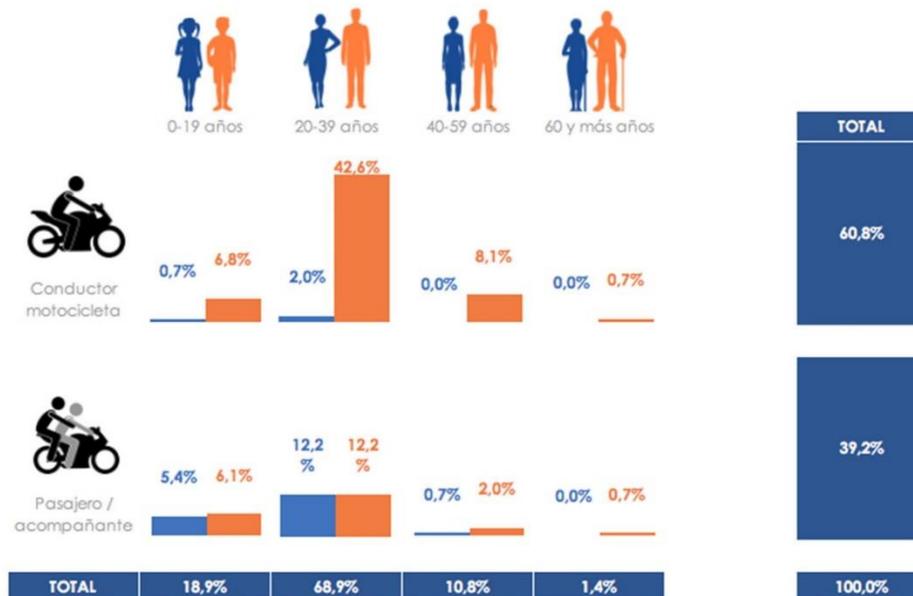
**Figura 93. Condición de víctimas lesionadas vs objeto de colisión**



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

Las víctimas lesionadas en condición de conductores de motocicleta representan el 60,8%, se destaca que hombres entre 20 y 39 años agrupan el 42,6%, seguido de hombres entre 40 y 59 años con 8,1% de participación. En cuanto a víctimas lesionadas en condición de acompañante en motocicleta, representan el 39,2% de las cifras, de los cuales el 12,2%, son mujeres entre 20 y 39 años, seguido de hombres entre 20 y 39 años con 12,2% de participación.

**Figura 94. Condición de víctima lesionada en motocicleta**



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



## 9.1 PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL AREA DE ACCION VELOCIDADES SEGURAS

La velocidad tiene muchos impactos positivos, el más obvio es que permite reducir el tiempo de viaje, mejorando, en consecuencia, la movilidad. Los avances del último siglo en materia de carreteras, vehículos motorizados y transporte vial han reducido significativamente el tiempo de viaje, contribuyendo así al desarrollo de las economías nacionales y facilitando el acceso al empleo, bienes, servicios e instalaciones como hospitales, centros comerciales y de ocio, ampliando a su vez las oportunidades de empleo, vivienda, etc. Estas ventajas han contribuido claramente a mejorar la calidad de vida.

Pero la velocidad también tiene consecuencias muy negativas (p. ej. en términos ambientales y de seguridad vial) y puede acarrear efectos negativos en la habitabilidad de zonas urbanas y residenciales. La velocidad excesiva e inadecuada es el principal problema de seguridad vial en el Municipio de Albania. Además de contribuir a un tercio de los accidentes mortales, la velocidad es un factor agravante de todos los accidentes.

El exceso de velocidad, concepto que engloba velocidad excesiva (esto es, la conducción por encima de los límites de velocidad) y velocidad inadecuada (conducir demasiado rápido para las condiciones concretas, pero dentro de los límites), es peligroso. Además de ser un factor causal en prácticamente un tercio de los accidentes mortales, la velocidad es un factor agravante de las consecuencias de todos los accidentes.

Al aumentar la velocidad del impacto, las fuerzas que deben absorber los ocupantes del vehículo en caso de accidente aumentan drásticamente, de acuerdo a los principios de la energía cinética.

Los sistemas de protección de los ocupantes son muy eficaces a velocidades bajas o moderadas. Sin embargo, no pueden proteger adecuadamente a los ocupantes de un vehículo frente a esas fuerzas cinéticas a velocidades de impacto elevadas.

Los usuarios vulnerables están especialmente expuestos a los impactos (especialmente en zonas urbanas) a velocidades por encima de los límites de la tolerancia humana.

De acuerdo a las técnicas establecidas en el proceso metodológico para garantía de participación y recolección de información del Diagnóstico, frente al control de desplazamiento y velocidad de los vehículos automotores en Albania, se identificaron problemáticas a partir de la interacción, estableciendo las actitudes que influyen en la movilidad, el transporte y la seguridad vial, para tal caso se definió que es necesario implementar dispositivos de reducción de velocidad en las vías pavimentadas principales, como es la avenida de los estudiantes, así mismo instalar reductores de velocidad en zonas escolares, parques, clínicas, hospital, entre otras instituciones.

## 9.2 PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL AREA DE ACCION VEHICULOS SEGUROS

En el parque automotor activo a corte del 31 de marzo de 2023 equivale a 4007 vehículos, en la siguiente tabla se muestra los registros del municipio de Albania.

**Tabla 28. parque automotor activo a corte del 31 de marzo de 2023**

CLASE	CANTIDAD	EDAD PROMEDIO (años)	SOAT vigente	REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA vigente
Motocicletas	3744	10	9%	2%
Transporte individual (automóvil, camioneta, campero)	125	9	51%	29%
Transporte de pasajeros (bus, buseta, microbús)	138	20	33%	33%

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

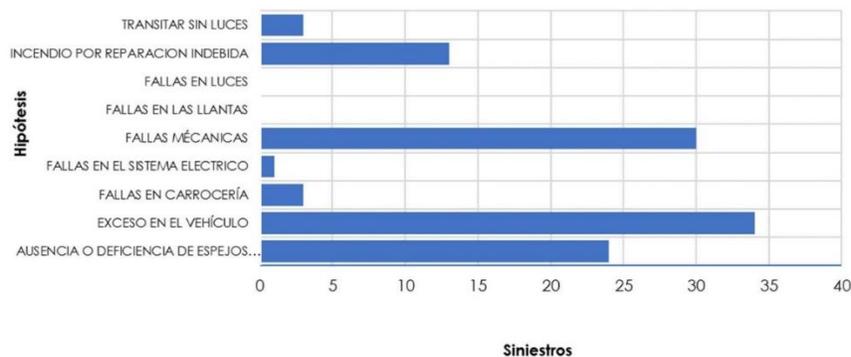
Del parque automotor activo en el municipio el 93% son motocicletas, seguido de los vehículos de transporte individual (automóvil, camioneta, campero) con una participación de 3%, bajo este contexto la preferencia por la motocicleta implica mayor riesgo de siniestro para los Albaneses y evidencia un acelerado crecimiento de dicha clase de vehículo en los últimos años.

Si bien el SOAT (Seguro obligatorio de accidentes de tránsito) y la revisión técnico mecánica se establecen para asegurar la atención de víctimas y garantizar que los vehículos transiten en condiciones óptimas por las vías del país, las cifras dejan ver el bajo nivel de aseguramiento con el que transitan los vehículos en el municipio. De las motocicletas registradas en Albania se tienen los menores valores de SOAT y revisión técnico mecánicas vigentes con 9% y 2%, esta cifra se contrapone con el porcentaje de motocicletas de la distribución total del parque automotor. El transporte de pasajeros y transporte de carga tienen los valores más altos en edad promedio de vehículos con 20 años

Del análisis de siniestralidad por hipótesis asociadas a vehículos, se tiene que las principales causas exceso de peso en el vehículo con 31%, seguida de fallas mecánicas con 28% y ausencia o deficiencia de espejos con 22%, el resto de las hipótesis asociadas representan el 19% restante, así como se puede apreciar en la siguiente figura.

**Figura 94. Hipótesis asociadas a vehículos**

**Siniestros por hipótesis asociados a vehículos 2023 – Municipio de Albania**



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



Los siniestros por hipótesis asociadas a vehículo representan el 96% del total de los siniestros del año 2023 para el municipio de Albania, se evidencia que el bajo porcentaje de revisión técnico mecánica vigente y las hipótesis asociadas a vehículos, tiene una estrecha relación en los siniestros del ente territorial.

### 9.3 PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL AREA DE ACCION INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA

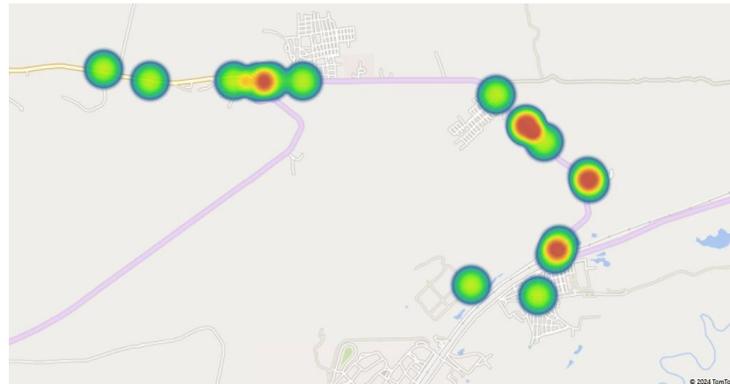
Con los datos de los siniestros georreferenciados ocurridos en el año 2023 y la jerarquización vial establecida en el municipio (vías urbanas, urbanas principales y vías rurales), se determinaron puntos, tramos o áreas con siniestralidad crítica. Esta criticidad se estableció ponderando la gravedad de cada siniestro por factores de equivalencia así: un siniestro con fallecidos tiene una asignación numérica de 12 unidades, un siniestro con heridos corresponde a 2 unidades y un siniestro con solo daños corresponde a 1 unidad.

La metodología empleada está definida por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para la categorización de un punto, tramo o área crítico, se establece un radio de búsqueda y si la sumatoria de los siniestros equivalentes es superior al rango determinado se considera crítico, los valores se establecen de la siguiente manera:

- Para siniestros ocurridos en una red secundaria o local este análisis se clasifique en la zona urbana con una longitud de evaluación de 0.10 km para un periodo de 1 a 3 años con un máximo valor de siniestro equivalente de 18, donde todos los puntos, áreas o tramos mayores o iguales a este valor serán considerados como críticos.
- Para siniestros ocurridos en una red principal o arterial este análisis se clasifique en la zona urbana con una longitud de evaluación de 0.15 km para un periodo de 1 a 3 años con un máximo valor de siniestro equivalente de 30, donde todos los puntos, áreas o tramos mayores o iguales a este valor serán considerados como críticos.
- Para siniestros ocurridos en carretera red primaria, secundaria o terciaria este análisis se clasifique en la zona rural con una longitud de evaluación de 1 km para un periodo de 1 a 3 años con un máximo valor de siniestro equivalente de 56, donde todos los puntos, áreas o tramos mayores o iguales a este valor serán considerados como críticos.

De la aplicación de la metodología establecida por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial no se presentaron puntos, tramos o áreas críticas en el municipio de Albania, sin embargo, se analizó el tramo con mayor número de siniestros equivalentes del municipio. En la siguiente figura y tabla se pueden apreciar la localización y el número de siniestros equivalentes para el tramo en mención.

**Figura 95. Localización de puntos, tramos y áreas críticos**



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

**Tabla 29. Puntos, tramos y áreas críticas de siniestralidad vial**

PUNTO, TRAMO, ÁREA	UBICACIÓN	SINIESTROS EQUIVALENTES	JERARQUIA VIAL
TRAMO 1	Vía 8801 km 0 – 2	7	RURAL
TRAMO 2	Vía 8801 km 55 – 53	5	RURAL

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

### VIAL NACIONAL 8801

En el año 2022 perdieron la vida 12 personas en siniestros viales sobre el corredor vial La Paz - Albania administrado por ANI

Concesión: Santa Marta - Paraguachón ( 1G003)

Longitud corredor 37.7 km.

Eso equivale a 1.3 muertes cada 100 días.

Por cada 100 km se presentaron 3.7 fallecidos

La hipótesis de causalidad dominante en el municipio de Albania corresponde a maniobra sin precaución seguido de la hipótesis comportamiento humano, a continuación, se presenta la participación de las hipótesis predominantes.

**Tabla 30. Hipótesis predominantes por tramo crítico**

PUNTO, TRAMO, ÁREA	HIPÓTESIS PREDOMINANTES
TRAMO 1	Maniobra sin precaución (77%) Comportamiento humano (23%)



TRAMO 2	Maniobra sin precaución (77%)
	Comportamiento humano (23%)

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

#### 9.4. PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL AREA DE ACCION CUMPLIMIENTO DE NORMAS

De acuerdo a las técnicas establecidas en el proceso metodológico para garantía de participación y recolección de información del Diagnóstico, frente al comportamiento de los actores viales de Albania, se identificaron problemáticas a partir de la interacción, estableciendo las actitudes que influyen en la movilidad, el transporte y la seguridad vial.

A partir de la información recopilada frente a las percepciones presentadas por los delegados de las instituciones educativas, por los conductores, los motociclistas, los peatones y ciclistas, así como con el análisis de los datos consolidados de las encuestas a motociclistas y observación visual en puntos específicos del territorio; se reconocen la problemática de seguridad vial que se presenta a continuación.

El porcentaje de incidentes viales podría obedecer a que la mayor parte de estos actores viales incumplen las normas de tránsito de manera estandarizada, como si la norma general fuera esa y la excepción cumplir la ley, es común que diferentes medios de comunicación evidencien que una gran parte de los motociclistas se desplazan sin casco, no respetan los semáforos, conducen sin la documentación requerida, exceden los límites de velocidad, movilizan a un número de personas mayor al permitido por el tipo de vehículo, manejan bajo los efectos del alcohol, entre otros aspectos que incremental la vulnerabilidad en la vía.

Adicionalmente, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2023) ha expuesto que el Municipio de Albania está en el cuarto lugar de las Municipio de la Guajira que han aumentado sus víctimas en incidentes de tránsito en lo que va del año 2023 con relación al año inmediatamente anterior. Se puede evidenciar que las políticas y el cumplimiento de las normas jurídicas respecto a la movilidad están siendo ineficaces.

Ante este problema público, el instituto de Transporte y Tránsito Municipal de Albania ha impuesto, en el periodo comprendido entre enero de 2022 a mayo de 2023, un total de 2.772 comparendos por concepto de infracciones a las normas de tránsito, de acuerdo a la información suministrada por SIMIT (2023). De las sanciones impuestas.

**Tabla 31. Cantidad por código de infracción 2022-2023**

INFRACCION	TIPO	CANTIDAD
<b>D01</b>	Conducir sin portar los seguros obligatorios contra accidentes de tránsito exigidos por Ley.	520
<b>C35</b>	No realizar revisión técnico mecánica en el Plazo legal	120
<b>C24</b>	Conducir motocicleta sin observar las siguientes normas: a) transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código, así: 1. Ocupar el carril dentro de las	902



<b>C11</b>	No portar como mínimo el siguiente equipo de prevención y seguridad: a) un gato con capacidad para elevar el vehículo. B) la cruceta. C) dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo	1230
------------	--	------

La relevancia de esta investigación radica en la necesidad que tiene este municipio de obtener información acerca de las motivaciones que dan pie al incumplimiento de las normas expuestas. Resulta imprescindible preguntarnos no solo por las normas legales sino también por las normas sociales para elaborar recomendaciones de política a través del diseño de instrumentos y mecanismos que impacten de manera positiva a los agentes viales y su disposición a cumplir las normas en aras de la convivencia vial. Esto es, dejar en claro los factores motivacionales de incumplimiento por el gran impacto social que tienen y sacar a la luz esta problemática que afecta a la población de Albania.

Por último, al tratarse de temas que son integrales en materia de cultura y su relación con el incumplimiento normativo, esta información resultará útil como un preámbulo para entender, desde estos resultados, la gran influencia de los sistemas culturales de este municipio en el cumplimiento de otras disposiciones legales en la ciudad.

### 9.5. PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL AREA DE ACCION COMPORTAMIENTO SEGURO

De acuerdo a las técnicas establecidas en el proceso metodológico para garantía de participación y recolección de información del Diagnóstico, frente al comportamiento de los actores viales de Albania, se identificaron problemáticas a partir de la interacción, estableciendo las actitudes que influyen en la movilidad, el transporte y la seguridad vial.

A partir de la información recopilada frente a las percepciones presentadas por los delegados de las instituciones educativas, por los conductores, los motociclistas, los peatones y ciclistas, así como con el análisis de los datos consolidados de las encuestas a motociclistas y observación visual en puntos específicos del territorio; se reconocen la problemática de seguridad vial que se presenta a continuación.

#### 9.5.1 ACTORES PRIVADOS

Con el fin de contar con información por parte de las empresas privadas y reconocer las acciones en torno de la prevención de la siniestralidad en el municipio, se envió a 10 empresas vía correo electrónico el cuestionario diseñado para recolectar información y a pesar de realizarle seguimiento para identificar si se había recibido el email y si tenían dudas en cuanto el diligenciamiento a la fecha del presente producto no se tiene respuesta de ninguna de los actores privados; por lo que se desconoce si cuentan con PESV, su campo de actuación para frente al cumplimiento de la Norma, sin embargo se denota su escaso interés por participar en acciones tendientes a la corresponsabilidad en materia de seguridad vial.

Por lo anterior, se hace necesario que se realicen procesos de acompañamiento a las empresas del sector para el reconocimiento normativo, su apropiación y puesta en marcha de acciones para diseñar, implementar y hacer seguimiento a los PESV.



### 8.5.2 INSTITUCIONES EDUCATIVAS

Dentro del taller se contó con la participación de diferentes miembros de la comunidad educativa presentando problemáticas asociadas al comportamiento humano, infraestructura vial y ausencia de por parte de las autoridades de control.

Dentro de los factores que influyen en la seguridad vial y que están relacionados con el comportamiento humano se destacó la falta de cultura ciudadana y vial, que en últimas se entrecruzan y las personas perpetúan actitudes defensivas y ofensivas, desconociendo los derechos, normas de tránsito y la adecuada resolución de conflictos.

Los participantes de los centros educativos refieren que los residentes del municipio destinan recursos para adquirir motocicletas para dedicarse al mototaxismo, como el medio para cubrir sus mínimos vitales ya que es el medio de transporte utilizado por la ciudadanía. Esta actividad la realizan sin tener un conocimiento al momento de movilizarse, toda vez que no realizan cursos de conducción y no cuentan con la documentación establecida. Afirman que actualmente hay más de 1.000 mototaxistas y reconocen que su crecimiento sobrepasa la actual capacidad del personal de tránsito en el municipio.

Lo anterior se agudiza con los migrantes venezolanos, quienes no cuentan con licencias de conducción y SOAT, y ante la vinculación en accidentes las víctimas no cuentan con un reconocimiento del derecho, porque no hay un seguro o una instancia que los proteja.

Otra de las problemáticas asociadas presentadas por los participantes, está vinculada al uso de obligatorio de las mototaxis por parte de los alumnos, toda vez que no hay otro medio de transporte y el servicio escolar con que cuenta el municipio, otorgado por la entidad territorial no llega a zonas dispersas, estando estos Niños, Niñas y adolescentes en constante riesgo por que los padres no exigen la utilización de elementos de protección, porque las motos no ofrecen las garantías mecánicas suficientes y van a altas velocidades.

La imprudencia de las motocicletas es evidente, toda vez que no hay reducción de velocidad especialmente en las inmediaciones de los Centros Educativos que además tienen espacios reducidos para la circulación y es donde parquean al igual que los vehículos para dejar y recoger estudiantes.

Otra problemática está vinculada con la falta de coordinación entre las instituciones educativas y las autoridades de tránsito para realicen acciones conjuntas, para controlar la movilidad en el sector aledaño a las instituciones educativas y formar a la comunidad educativa a nivel vial y se definan acciones para tener una adecuada señalización y reductores de velocidad.

Dentro de las recomendaciones planteadas por los participantes de la comunidad educativa, está dirigida a las autoridades de tránsito para que realicen controles efectivos y no paliativos, que se inmovilicen los vehículos hasta que cumplan con los requisitos mínimos y se realicen exámenes de conocimiento para la entrega.

Desde la interacción con los participantes se identificó que existen problemáticas asociadas al comportamiento humano y que denotan que han identificado el riesgo en el territorio; sin embargo, no se han desarrollado acciones que redunden en la concienciación de los diferentes actores y por



ende el riesgo de accidentalidad es latente y cotidiano; a su vez, plantean acciones que de forma sectorizada e interinstitucional se pueden desarrollar como entidad territorial dentro de una estrategia articulada, buscando prevenir la accidentalidad en el municipio.

### 9.5.3 SOCIEDAD CIVIL Y COMUNIDAD

Desde los grupos focales y el trabajo de campo realizado con los actores sociales (motociclistas, peatones, ciclistas y conductores), se han identificado factores asociados al comportamiento social que afectan la movilidad del territorio y que influye en la cantidad y magnitud de la siniestralidad en el Albania.

Los actores viales refieren que la educación vial es el principal factor que incide en la movilidad del municipio, ya que no se educa para un adecuado comportamiento, ni en las instituciones educativas, ni a través de acciones pedagógicas desde la entidad encargada.

A partir de la participación de motociclistas en los grupos focales se identifica que transitan sin la documentación requerida, porque no han realizado cursos de conducción y por lo tanto no pueden ir a adquirir la licencia. A su vez se reconoce que los mototaxistas utilizan el casco pero que los pasajeros (parrilleros) no, por temas asociados a la salubridad (pediculosis) y que no lo perciben obligatorio, a pesar que en un momento específico se decretó su uso, aumento el número de hurtos y fleteos, ahora consideran que es a discrecionalidad del parrillero.

Otro problema identificado, es la falta de mantenimiento de las motocicletas y que solo le hacen lo básico como para que funcione y no ha alcanzado un nivel de conciencia por parte de los mototaxistas frente al servicio que ofrece y el riesgo de accidentalidad.

Aunque existen dos escuelas de conducción, las personas no cuentan con los recursos para hacer el curso de conducción y la licencia de conducción, porque lo que buscan es satisfacer su necesidad básicas.

La imprudencia en las vías trasciende a la comunidad indígena wayúu que se movilizaba en animales o bicicletas y generalmente en estado de alicoramiento, ahora lo hacen en motos, desconociendo la normativa, resguardándose en su normatividad y consideran que la justicia tradicional los protege. Las etnias están protegidas y las autoridades no tienen el control debido a las malas acciones viales.

Existe reconocimiento por parte de los conductores de transporte intermunicipal que transitan a altas velocidades, pero se amparan bajo el argumento de no contar con las garantías de seguridad y presentan temor a ser asaltados en la vía entre Maicao – Albania, la señalización es deficiente y no hay concientización ante el riesgo por lo que algunos transitan sin hacer el mantenimiento preventivo y correctivo a los vehículos (problemas en las luces y las llantas desgastadas o muy reparchadas).

El paso de Semovientes en las vías es otro factor que influye en la accidentalidad, porque los propietarios de los animales, no tienen control sobre ellos y no hay cercados en los predios, especialmente en el territorio Wayuu, facilitando su paso por las vías.



Dentro de las propuestas esta que se cualifique a los agentes de tránsito, para que controlen, capaciten y sensibilicen a conductores, motociclistas y sociedad en general. De igual manera que se señalice y se instalen semáforos y dejan tensiones utilizando el pito o presionando con gritos a los otros, porque ello lo que genera es conflictos de convivencia.

La entidad de transporte debería convocar a los motociclistas y hacer acciones conjuntamente, para que las personas transformen el pensamiento de cumplir la norma delante de las autoridades y reconozcan que es un acto para la protección de la propia vida y la de otros.

Los participantes consideran necesario que se creen estrategias que convoquen a los diferentes gremios de motociclistas, conductores y ciclistas, creando espacios de formación y que motiven a la participación, e incluso que se promuevan incentivos en impuestos y otras prebendas.

En la siguiente tabla, se pueden observar las problemáticas presentadas anteriormente, pero determinadas según la percepción de cada uno de los actores sociales del territorio.

**Tabla 32. Problemática determinada por actores sociales**

PROBLEMÁTICA EXPUESTA	ACTORES SOCIALES		
	MOTOCICLISTAS	CONDUCTORES	CICLISTAS Y PEATONES
Sin controles efectivos a los infractores / paliativos	X	X	X
Motociclismo sin tener un conocimiento de normatividad / licencia de Conducción	X		X
No uso de elementos de protección, especialmente Casco (se deroga decreto de uso obligatorio)	X		X
La movilidad sobrepasa la actual capacidad del personal de tránsito	X		X
Desacato normas de tránsito y señalización	X	X	
Comunidad Wayúu transita animales, motocicletas, alcoholizados / justicia transicional	X	X	
Sin concienciación frente al riesgo	X	X	
Falta de coordinación entre las IE y las autoridades de tránsito para acciones conjuntas		X	X

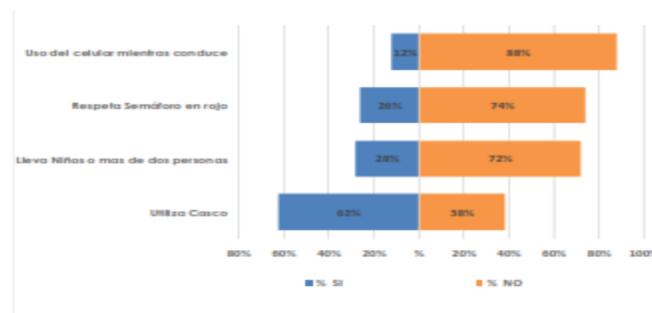
PROBLEMÁTICA EXPUESTA	ACTORES SOCIALES		
	MOTOCICLISTAS	CONDUCTORES	CICLISTAS Y PEATONES
No cursos de conducción/ no licencias de conducción	X		
Motocicletas sin mantenimiento correctivo y preventivo - solo para funcionamiento	X		
Mototaxismo como único medio de transporte / satisfacer necesidades económicas - ocupacionales - En incremento	X		
Falta de Cultura vial y ciudadana		X	
Violación de los límites de velocidad establecidos por temor a ser asaltados en la vía intermunicipal		X	
Imprudencia motociclistas - velocidad - contravía - agresividad		X	
Carretileros ocupando espacio de peatones y conductores		X	
La falta de señalización, especialmente zona escolar		X	
Vehículos sin luces, llantas en mal estado ( sin mantenimiento en vía Nacional)		X	
Migrantes venezolanos mototaxistas (irregulares) Sin acción de derecho por las víctimas			X

Fuente: Elaboración propia

Teniendo en cuenta que, dentro de los actores viales, el grupo poblacional que presenta mayor siniestralidad en la ciudad son los motociclistas, de acuerdo a los datos proporcionados por la ANSV, se realizó un análisis en el cumplimiento de la normativa vigente en materia de seguridad vial a partir de la encuesta y la observación visual.

Lo anterior permitió evidenciar que existe incumplimiento de la normativa; que efectivamente no hay concienciación de los motociclistas en el momento de transitar, ya que a partir de la observación visual durante dos horas en un punto de amplia circulación en el municipio, se identificó que el 12% de los motociclistas utiliza el celular mientras conduce, el 74% no respeta el semáforo, el 28% lleva niños o más de dos parrilleros y el 38% utiliza casco, como se aprecia en la siguiente figura.

**Figura 96. Resultado Mediciones Motociclistas Encuestados**



Fuente: Elaboración propia



De igual manera, dentro de la encuesta, se identificó que el el 52% de los encuestados tiene conocimiento de las normas de tránsito, mientras que el 48%, las desconoce, lo que denota la importancia de tomar acción que permita la formación de esta población a nivel vial, aun mas cuando en el territorio se utiliza como único medio de transporte publico bajo la modalidad de mototaxismo y son quienes en las estadísticas presentan más víctimas en accidentes de tránsito.

De los motociclistas encuestados el que presenta mayor rango de edad son los adolescentes y jóvenes (16 a 25 años) con un 50% seguido de los 26 a 40 años con un 40%, mientras que el 9% están entre los 41 a 50 y solo el 1% son mayores de 51 años.

Frente a las actividades se identificó que el 67% lo utiliza para el transporte público (mototaxismo), mientras que solo el 26% lo utiliza como medio de transporte particular y el 7% para entrega de domicilios.

En cuanto a los años de experiencia se encontró que el mayor rango de años de conducción de motocicleta esta entre 5 y 10 años seguido de quienes llevan entre 1 y 5 años, siendo necesario tener en cuenta este tiempo de conducción frente el porte de licencias de conducción, ya que el 72% de los encuestados no cuenta con licencia de conducción y los niveles de conocimiento de la normativa son bajos y en su mayoría se ocupan del mototaxismo.

En cuanto a la pregunta de cómo aprendieron a conducir motocicleta, se encuentra que el 35% de los encuestados les enseñó un familiar, el 31% afirma que les enseñó un amigo, el 28% aprendió solo, mientras que tan solo un 6% en una escuela de conducción; lo que está relacionado completamente con el mecanismo de aprendizaje de las normas de tránsito, donde el 73% con un amigo o en la calle y tan solo el 12% en las escuelas de formación, mientras que el 15% restante en el Colegio o a través de entidades oficiales.

Es necesario evidenciar que el desconocimiento de la norma y el no contar con la documentación mínima necesaria para transitar en el municipio, no está viéndose reflejada en el control del cumplimiento de la normativa, toda vez que el 64% refiere que no ha recibido comparendos en los 2 últimos años; mientras que el 34% refiere haber recibido entre 1 y 3, el 1% ha tenido entre 4 y 8 y el 1% afirma haber tenido más de 8 comparendos.

A lo anterior, se suma que 61% de los encuestados refieren han tenido entre 1 y 3 accidente en el tiempo que lleva conduciendo, el 38% manifiesta no haber tenido ningún tipo de accidente; el 1% restante ha tenido entre 4 y 8 accidentes. Dentro del 62% que ha tenido algún tipo de accidente, el 32% refiere que ha sido solo daños, mientras que el 26% con heridos y el 4% ha sido víctima fatal.

A las problemáticas presentadas en este capítulo, por último, se evidencia que el 88% de los motociclistas no es consciente de debe ceder el paso al peatón, es decir que el peatón tiene la prelación sobre él. El 97% desconoce las normas reglamentarias, el 59% desconoce la prelación para ingreso a glorietas y el 82% no identifica la demarcación de adelantamiento en doble línea amarilla.

## 9.6. PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL AREA DE ACCION ATENCION INTEGRAL A VICTIMAS

Conforme a la información suministrada por la Doctora Joryamis Elieth Jimenez Pinto, Secretaria de Salud Municipal de Albania, mediante solicitud de ésta Consultoría en formato cuestionario; se



establece que en el Municipio operan seis (6) entidades prestadoras del servicio de ambulancias con licencia de funcionamiento que cuentan con Dos (2) ambulancias.

- Hospital San Rafael: 2 ambulancia

Ahora bien, consultado respecto de si existe el tiempo establecido para la atención de un siniestro vial, o si se han realizado capacitaciones a la población en primer respondiente en los últimos dos años y si existen programas de rehabilitación e intervención psicológica para las víctimas de los accidentes de tránsito; la respuesta fue negativa.

De igual forma, en relación a si los centros de salud remiten reportes de los siniestros viales que ocurren en su jurisdicción y si existen en el territorio Grupos o Asociaciones de víctimas de siniestros, la Secretaria de Salud Municipal de Albania manifestó que no.

Sin embargo, de la revisión de su Plan Territorial de Salud 2023 – 2026 se plantea que el municipio de Albania fortalezca sus capacidades básicas y la atención integral en salud, logrando disminuir los índices de morbimortalidad evitables, adoptando modos, condiciones y estilos de vida saludables. En su objetivo estratégico de mantener cero tolerancia con la mortalidad y con la discapacidad, mediante la atención primaria de los servicios de salud y la promoción del autocuidado; también se debe incluir la reducción de la mortalidad y la morbilidad ocasionadas por los accidentes de tránsito.

Del análisis del Plan Territorial de Salud es importante mencionar, que se advierten en el segundo lugar dentro de las Causas Externas del informe, los accidentes de transporte terrestre con tasas de 10.52 y 9.22 muertes para los años 2.005 y 2.017 respectivamente. El Plan además revela que, en la tasa de mortalidad ajustada por edad de los accidentes de transporte terrestre, que el indicador está significativamente más alto en Albania con 22.12, comparado con el valor del indicador del Departamento de la Guajira.

En consecuencia, la conformación del Comité Local de Seguridad Vial de Albania se convierte en la mejor oportunidad para el Municipio de integrar de manera activa a todos los sectores involucrados en la seguridad vial, en donde se deberá asignar a la Secretaria de Salud Municipal de Albania la gestión para abordar estos temas.

En el municipio no se cuenta con estudios que evalúen y propongan rutas de atención, de acuerdo con los centros hospitalarios y periféricos disponibles, según los niveles y tiempos de traslados y capacidad. Adicionalmente, se cuenta con una limitada red hospitalaria del Departamento, lo cual impide la prestación de un servicio de atención oportuno e integral.

Adicionalmente y de acuerdo a los hechos descritos es muy difícil construir una estrategia que permita mejorar el pronóstico de las víctimas de siniestros viales, a través de su traslado eficiente y oportuno a la institución de salud adecuada.

Finalmente no se encontró ningún acto administrativo o estudio que dé cuenta de un avance en el acompañamiento en el proceso de atención hospitalaria y rehabilitación psicosocial a la víctima y su familia, o la formación de equipos de asesoría y orientación presencial o telefónica a familiares de las víctimas en relación con la escena y los derechos de la víctima.



### 9.7. PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA EN EL AREA DE ACCION GOBERNANZA

Una gestión institucional adecuada de la seguridad vial, exige contar con capacidad suficiente para asumir los diferentes retos que se plantean para disminuir los siniestros viales y su gravedad, así como, con mecanismos que propendan por garantizar la sostenibilidad de las actuaciones en el tiempo.

El Plan Nacional de Seguridad Vial, contempla en su área de acción Gobernanza, una serie de acciones orientadas a lograr el fortalecimiento de dichas capacidades, entre las cuales se resaltan las siguientes, por corresponder a temas que pueden ser atendidos directamente por los entes territoriales: i) Institucionalizar y fortalecer los Comités Locales de Seguridad Vial, ii) Formular planes locales y departamentales de seguridad vial y finalmente, iii) Robustecer y ampliar los grupos de control en vía o cuerpos de agentes de tránsito.

De acuerdo con lo anterior, se encuentra que la capacidad institucional existente en el municipio de Albania para cumplir con el propósito general de disminuir los siniestros viales y su gravedad, tiene las siguientes características:

- **Responsables de liderar la gestión institucional y gobernanza**

El Fortalecimiento Institucional está presente de manera transversal en las líneas estratégicas del Plan de Desarrollo de Albania, con el propósito de atender los retos impuestos por los cambios del entorno municipal; buscando optimizar la gestión pública a través de metodologías innovadoras en los procesos de planeación, ejecución, evaluación etc; de tal forma que en el Plan Plurianual de Inversiones, la Movilidad para la seguridad tiene asignado un presupuesto.

El Plan de Desarrollo Municipal fue exiguo en los asuntos de seguridad vial, haciendo breves menciones en el tránsito y la movilidad de Albania, referentes a implementar acciones de mejora para fortalecer la seguridad vial, formulando y ejecutando los planes de señalización integral del tránsito y transporte.

En la ciudad de Albania las entidades públicas que estarían llamadas a liderar las estrategias en materia de seguridad vial son el Departamento Administrativo de Planeación, la Secretaría de Salud, la Secretaría de Educación, Cultura y Deporte y el Instituto Municipal de Tránsito y Transporte.

El Departamento Administrativo de Planeación, la Secretaría de Salud y la Secretaría de Educación, Cultura y Deporte tienen una serie de funciones que reflejan en forma general su misionalidad, sin contar con competencias exclusivas frente al tema de seguridad vial, lo cual impide que existan en su interior dependencias que se destinen específicamente a planear e implementar medidas en este sentido en dichas entidades.

Esta realidad genera que la interacción de dichas entidades resulte compleja, toda vez que podría presentarse una imposibilidad material para atender en forma integral, los temas asociados a la seguridad vial.



Por su parte el Instituto Municipal de Tránsito y Transporte cuenta con dos (2) Agentes de Tránsito, la cuales son técnicos en seguridad vial y normas de tránsito y diez (10) reguladores de tránsito, los cuales realizaron un curso intensivo de treinta (30) horas, de acuerdo a lo manifestado por el ente territorial en las entrevistas efectuadas por esta Consultoría, personal que podría ser insuficiente teniendo en cuenta que es una ciudad fronteriza.

Adicionalmente, deben trabajarse en pro de alianzas específicas con entidades del sector privado en la región que apoyen sus acciones, o se conviertan en aliados estratégicos en los procesos de implementación, las entidades estatales asumen directamente la responsabilidad de las acciones, incrementando las cargas de trabajo existentes.

- **Instrumentos de planeación**

Dada la mínima presencia de estrategias, programas y metas en su Plan de Desarrollo Municipal, en concordancia con las Ocho (8) Áreas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031; es posible acudir a lo señalado en el artículo 7 del Acuerdo que aprueba el Plan, en el cual nos indica que si durante la vigencia del Plan se presentan nuevos proyectos u obras de interés general que benefician a la comunidad, tales proyectos podrán ser incorporados, previo cumplimiento de los requisitos establecidos para ello.

Como instrumento de planeación se destaca lo señalado en el Acuerdo 006 de 2020, por medio del cual se crea el Comité Local de Seguridad Vial, como una instancia de coordinación y seguimiento encargada de articular con las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o acciones del Plan Local de Seguridad Vial.

No se evidencio en los referentes normativos del Municipio, algún otro instrumento que permita ejecutar acciones concretas en materia de seguridad vial, siendo el actual Plan de Desarrollo Municipal y el Comité Local de Seguridad Vial, (creado mediante Acuerdo 006 de 2020), los únicos mecanismos para su consecución.

- **Cumplimiento a las normas de tránsito**

En el Informe de Empalme presentado a la nueva Administración por parte del Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania, se consignó en las acciones ejecutadas por el INSTRANS que orienta las políticas en el marco de la regulación, el control de tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, los modos de transporte, el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte; también la de diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Municipio de Albania y la de planear, coordinar y la de controlar la operación de la semaforización, señalización de los segmentos viales del Municipio, entre otros mecanismos de seguridad vial.

Ahora bien, la semaforización y la señalización hacen parte de las problemáticas del artículo 3.6.6. Tránsito y Movilidad, por tanto se planea la instalación y mantenimiento de estos elementos para el respeto a las normas de tránsito y el mejoramiento de la seguridad vial en Albania.



La secretaria de Planeación, en cuestionario enviado por esta Consultoría manifestó en relación a las medidas de protección especial para los pasos peatonales que en la actualidad se construyen vías internas y rampas para discapacitados y andenes; además de no existir ciclovías en el Municipio.

En este punto es preciso resaltar que el municipio no cuenta con alcoholímetros, ni sistemas automáticos, semiautomáticos u otros dispositivos tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito, ni tampoco cuentan con elementos tecnológicos para el control de la velocidad, lo cual se evidencia de las mismas encuestas realizadas al ente territorial.

Sin embargo un objetivo priorizado en el Plan de Desarrollo es el Mejoramiento de la Seguridad Vial, para lo cual se estableció un indicador de producto con dispositivos de control y señalización instalados y se propuso la disposición de Agentes de Control para el respeto y control al cumplimiento de las normas de tránsito, adicionalmente la compra de vehículos tipo CAMA-BAJA o grúa de enganche, para el transporte de los vehículos inmovilizados por los agentes de tránsito del INSTRANS

Del estudio y las consultas realizadas, se evidencia una creciente informalidad en la prestación del servicio de transporte de pasajeros en mototaxis, que, aunado a la falta de oportunidades laborales del Municipio, dificulta el control sobre estos medios de transporte por parte de la autoridad correspondiente; pese a los reportes de jornadas de capacitación dirigidas a los motociclistas y mototaxistas para el respeto a las normas de tránsito y el uso de elementos de protección.

En conclusión, las políticas públicas que se tracen en el Plan Local de Seguridad Vial de Albania; podrán atribuir responsabilidades concretas y efectivas a los diferentes entes y actores en pro del cumplimiento de las normas de tránsito en el Municipio.

## **10. PRESENTACIÓN DEL DIAGNÓSTICO AL COMITÉ LOCAL DE SEGURIDAD VIAL**

El 07 de noviembre del 2024 se realizó la presentación del Diagnóstico realizado por la consultoría, ante el Comité Local de Seguridad Vial. En el anexo No. 5, se adjuntan los soportes de esta reunión: presentación en power point, listado de asistencia y acta.



## 11. FORMULACIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL

La guía metodológica para la formulación de planes locales de seguridad vial define un plan de seguridad vial, como el conjunto de programas y acciones de construcción consensuada, para la prevención, disminución y mitigación de los accidentes viales. Así mismo, esos programas y acciones están definidos para cumplir los objetivos y metas propuestos con una visión de corto, mediano y largo plazo, considerando la disponibilidad de recursos y responsables para su formulación, implementación y seguimiento, con los diferentes actores y agentes del nivel local.

Por lo anterior, la formulación del Plan Local de Seguridad Vial del municipio de Albania se realiza a partir de la problemática evidenciada durante el diagnóstico encontrado y socializado con el territorio, el cual se consolida con la definición de los desafíos que enmarcan la formulación del Plan. Con esto se logra una conexión entre problemas y razones, como parte esencial dentro de la herramienta del marco lógico que metodológicamente define la formulación del Plan, con el fin de tener una duración de 10 años.

Como desafíos que se tienen en el municipio de Albania, se identifican los siguientes en los cuales se requiere hacer énfasis, sin que éstos sean excluyentes con otros identificados:

**A nivel Velocidades seguras:** Se requiera Gestionar en las vías según las necesidades de movilidad, el medio ambiente, la calidad de la infraestructura, la seguridad de la flota vehicular y el riesgo de fallecimiento o lesión grave

**A nivel de Vehículos seguros:** se requiere el cumplimiento de la obligación legal de la revisión técnico mecánica, así como el porte del seguro obligatorio

**A nivel Infraestructura vial segura:** se requiere la intervención en puntos críticos y realizar las acciones necesarias para la protección a usuarios vulnerables

**A nivel Comportamientos seguros:** Se precisa concientizar a todos los actores viales sobre la vulnerabilidad del cuerpo humano y fortalecer su formación vial.

**A nivel Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial:** Corresponde a la observancia y acatamiento de las reglas establecidas para el ejercicio de una movilidad segura por parte de todos los actores corresponsables en la seguridad vial. Al respecto, una sociedad en la que existe una cultura de cumplimiento es una sociedad con un mejor desarrollo económico y social

**A Nivel Atención integral a víctimas:** es preciso mejorar la atención a nivel prehospitalario, fortalecer la atención de urgencias y disponer de un sistema de información y seguimiento a víctimas.

**A nivel de Gobernanza:** se requiere un fortalecimiento en las labores de definición de políticas sobre la seguridad vial, en el control de la operación del tránsito y la promoción de la seguridad vial con el sector privado y la ciudadanía en general.



**A nivel de Gestión de conocimiento:** Tiene como propósito la creación y difusión de datos e información que promueva una mejor comprensión y apropiación respecto a una problemática y el logro de la movilización de los diferentes actores sociales para promover una mayor conciencia de su corresponsabilidad.

La estructura del PLSV tiene tres componentes: (i) componente estratégico, (ii) componente de ejecución y (iii) componente de evaluación y seguimiento, tal como se muestra en la figura siguiente.

**Figura 97. Estructura del Plan de Seguridad Vial Municipio de Albania**



Fuente: Elaboración propia

A partir de la identificación de los desafíos, se define la visión y objetivos, como parte del componente estratégico del plan, para luego desglosar los programas y acciones necesarias para cumplir con los objetivos propuestos, que corresponden al componente de ejecución, teniendo en cuenta que éstos deben estar enmarcados dentro de los pilares establecidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Posteriormente se desarrolla el componente de seguimiento y evaluación, en el cual se definen una serie de indicadores a nivel general que miden la gestión global de todos los actores involucrados en el plan, así como unos indicadores a nivel de cada una de las acciones propuestas, que permiten realizar un seguimiento a su implementación.

### 11.1 VISIÓN

El municipio de Albania debe adoptar como política de seguridad vial para una duración de 10 años en su territorio la Visión Cero, la cual concibe que la pérdida de una vida humana es moralmente inaceptable, siendo los siniestros viales prevenibles y previsibles. La visión cero se basa en los sistemas seguros, los cuales parten de la aceptación de que el ser humano es falible, frágil, vulnerable, por tanto, la infraestructura vial y de transporte, así como los vehículos, deben ser concebidos desde su diseño y operación como seguros, teniendo en cuenta que el ser humano comete errores.

La Visión Cero incluye la gestión de la velocidad. La velocidad multiplica el efecto negativo de otros factores como la deficiencia vial, la impericia o la imprudencia. La velocidad tiene una relación directa con la severidad de los siniestros viales, especialmente para los usuarios vulnerables.

Los sistemas seguros se basan en la coordinación entre los distintos sectores: transporte, salud, educación, planificación, sector privado y sociedad civil. Así mismo, siguiendo las recomendaciones dadas por la Organización Mundial de la Salud, dentro del Plan Mundial de seguridad vial 2021 – 2031 presentado en la Asamblea General de las Naciones Unidas, el Plan de seguridad Vial de Albania, debe contemplar:



- La gestión de la seguridad vial, incluye la realización de alianzas multisectoriales y mecanismos de coordinación.
- Vías de tránsito más seguros, incorporando la seguridad vial desde la planificación vial, teniendo en cuenta a todos los usuarios, inclusive a los más vulnerables como motociclistas, ciclistas y peatones, e incorporando la mejora y el mantenimiento de la infraestructura vial con una perspectiva de seguridad vial.
- Usuarios de las vías más seguros, mejorando su comportamiento, aumentando la concientización sobre factores de riesgo, vigilando el cumplimiento de los límites de velocidad, de la conducción sin efectos del alcohol, del porte del seguro obligatorio y la realización periódica de la revisión técnico-mecánica.
- Atención de víctimas, mejorando la capacidad de atención de manera integral a las víctimas de siniestros viales.

La visión cero implica que la seguridad vial este dentro de toda la agenda pública del municipio de Albania, en todos los diferentes sectores y niveles. Para esto se requiere de una institucionalidad fortalecida y con mecanismos de coordinación entre sí.

Estas recomendaciones se pueden enmarcar en los principios adoptados por el Plan de Seguridad Vial Nacional, en donde están definidos los pilares que soportan la actuación de cada uno de los actores involucrados. Por lo tanto, la visión que se define para el Plan de Seguridad Vial del municipio de Albania, es la siguiente:

“El municipio de Albania reducirá el número de víctimas en siniestros viales debido a una institucionalidad fortalecida y coordinada, con una mayor capacidad de control de la operación, una ciudadanía sensible de la vulnerabilidad del ser humano y respetuosa de la regulación en pro de la seguridad vial.”

## 11.2 OBJETIVOS

La visión enunciada se basa en un objetivo fundamental como lo es la reducción del número de víctimas en siniestros viales, es decir, está enfocada en el ser humano más que en los sucesos. Este es el objetivo primordial que debe seguir la sociedad de Albania: la reducción del número de víctimas en siniestros viales, en un tiempo determinado de 10 años, para la vigencia de este documento Guía.

El municipio de Albania, en el año 2023, registró una tasa de víctimas fallecidas por cada 100.000 habitantes correspondiente a 22,5 encontrándose muy por encima de la tasa Nacional (13,4). Así mismo, la tasa de lesionados por cada 100.000 habitantes corresponde a 21,0 ubicándose por debajo de la tasa Nacional (69,8).

De acuerdo con las cifras del Observatorio de Seguridad Vial de la ANSV, en el año 2023 se registraron 3 lesionados y 2 fallecidos en todo el Municipio. Como meta a fijar para el municipio de Albania relacionada con el objetivo principal del Plan en reducir el número de víctimas en siniestros viales, se propone un 50 % para el año 2026, en comparación con las cifras registradas en el año base 2023, causados por accidentes de tránsito.



El número de fallecidos meta para el año 2026 corresponde a 0 víctimas con una reducción de 2 personas, mientras que la reducción de víctimas lesionadas corresponde a una meta de 1, es decir una reducción de 1 víctima. Esta meta fue calculada tomando como referencia una tasa de reducción correspondiente al 6 %, obtenida de valorar la reducción de víctimas propuestas dentro del Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022, adoptado mediante la Ley 1955 de 2019 - Pacto por Colombia, pacto por la equidad, de tal manera que se alinean las metas nacionales y municipales.

### 11.3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Como objetivos específicos propuestos dentro del PLSV para el municipio de Albania se tienen:

- Fortalecer en un término de 10 años los procesos de toma de decisión y ejecución de las acciones frente al manejo de la seguridad vial en el Municipio.
- Fortalecer el control de la operación del tránsito en el Municipio de Albania de tal manera que se disuada los hábitos y comportamientos indebidos de los actores viales.
- Fortalecer la capacidad de entendimiento y abordaje de la seguridad vial del componente humano,
- Fomentar la seguridad vial en el sector privado y vincularlo hacia la seguridad vial.
- Aumentar la sensibilidad de la ciudadanía en cuanto a la vulnerabilidad y fragilidad del cuerpo humano, de tal manera que asuman aptitudes defensivas y perdonadoras dentro del sistema de movilidad del municipio.
- Promover por el restablecimiento integral de las condiciones físicas y psicosociales de las víctimas en siniestros viales.
- Contar con información que permita conocer la trazabilidad en la prestación de los servicios de salud a las víctimas de siniestros viales en Albania, incluyendo los procesos de atención, rehabilitación y reincorporación.
- Inclusión de los peatones, ciclistas y motociclistas en el sistema de movilidad de Albania y mejorar la protección necesaria para su circulación.
- Intervenir los tramos de mayor concentración de siniestros viales y aquellos potencialmente peligrosos dentro del Municipio.
- Identificar riesgos para prevenir los siniestros viales en las vías del Municipio.
- Reforzar el control para mejorar los indicadores de revisión técnico mecánica y el porte del seguro obligatorio del parque automotor circulante en el Municipio de Albania.

### 11.4 AREAS DE ACCION Y PROGRAMAS

Las áreas de acción se fundamentan en los lineamientos del Plan Nacional de Seguridad Vial. En cada uno de estas acciones se han planteado programas, los cuales se han obtenido a partir de los resultados del diagnóstico participativo.

Los programas hacen parte del componente estratégico y definen las líneas de acción de acuerdo con los desafíos identificados. Se han definido 12 programas, tal como se relacionan en la siguiente gráfica:



**Tabla 33. Programas asociados a las áreas de acción**

AREAS DE ACCION	PROGRAMAS
Velocidades seguras	Estudio técnico para la instalación de señalización y reductores de velocidad.
Vehículos seguros	Medidas y acciones de control efectivas
Infraestructura vial segura	Auditorías, evaluación y seguimiento de seguridad vial
	Intervención en Sitios Críticos
	Infraestructura segura para Usuarios Vulnerables
Comportamientos seguros	Medidas y acciones de control efectivas
	Campañas de Concientización para usuarios vulnerables
	Formación y educación en seguridad vial
	Responsabilidad social empresarial con la seguridad vial
Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial	Campañas institucionales informativas referentes al cumplimiento de las normas de tránsito.
Atención integral a víctimas	Acompañamiento a Víctimas
	Atención Prehospitalaria
	Atención Hospitalaria
Gobernanza	Fortalecimiento sector transporte
Gestión de conocimiento	Definir los instrumentos, herramientas y acciones que intervienen en el proceso de gestión en seguridad vial en el Municipio

Fuente: Elaboración Propia

- **Plan de acción Velocidades seguras**

Velocidades gestionadas en las vías del municipio de Albania según las necesidades de movilidad, el medio ambiente, la calidad de la infraestructura, la seguridad de la flota vehicular y el riesgo de fallecimiento o lesión grave.

Estudio técnico para la instalación de señalización y reductores de velocidad.

- **Plan de acción Vehículos seguros**

El programa de medidas y acciones de control efectivas desde el punto de vista de vehículos, tiene como propósito el reforzamiento del control para mejorar los indicadores de revisión técnico mecánica y el porte del seguro obligatorio del parque automotor circulante en el Municipio de Albania.

- **Plan de acción Infraestructura vial segura**

El programa Infraestructura vial segura para usuarios vulnerables comprende todas las acciones necesarias para incluir a los peatones, ciclistas y motociclistas en el sistema de movilidad de Albania y con esto mejorar la protección necesaria para su circulación.



De acuerdo a la Metodología de la ANSV el Municipio no tiene puntos, tramos o áreas críticas, sin embargo, el programa intervención en sitios críticos tiene por objeto intervenir el tramo de mayor concentración de siniestros viales, y aquellos que el Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania considere críticos, de tal manera que se mitiguen los riesgos presentes con acciones de rápidas, de bajo costo y alto impacto.

EL programa auditorías, evaluación y seguimiento de seguridad vial, consiste en realizar las auditorías en la etapa de diseño y operación de infraestructura que permita identificar riesgos para prevenir los siniestros viales

- **Plan de acción Comportamientos seguros**

El programa medidas y acciones para el control efectivo tiene como propósito fortalecer el control de la operación del tránsito en Albania de tal manera que se disuada los malos hábitos y comportamientos indebidos de los actores viales que afectan la seguridad vial, como el exceso de velocidad, no porte de los elementos de seguridad y seguro obligatorio, uso del celular, entre otros aspectos.

El programa formación y educación en seguridad vial, está dirigido a fortalecer la capacidad de entendimiento y abordaje de la seguridad vial del componente humano, cualquiera su posición, es decir, no solo a nivel institucional, sino además de los distintos actores viales en el territorio. Con esto se pretende, mejorar la capacidad institucional del personal encargada de las políticas, planeación y control de la seguridad vial y mejorar las condiciones de formación de todos los actores viales.

El programa responsabilidad social empresarial con la seguridad vial tiene como propósito el fomento de la seguridad vial en el sector público y privado. La seguridad vial debe tener una visión global desde todas las perspectivas y una sensibilidad de toda la sociedad. A partir del liderazgo de la entidad de tránsito del territorio, se deben generar las acciones por parte del sector privado que promuevan buenas prácticas en pro de la seguridad vial.

El programa de campañas de concientización para usuarios vulnerables tiene como propósito aumentar la sensibilidad de la ciudadanía en cuanto a la vulnerabilidad y fragilidad del cuerpo humano hacia y desde los usuarios vulnerables, de tal manera que asuman aptitudes defensivas y perdonadoras.

- **Plan de acción Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial**

Corresponde a la observancia y acatamiento de las reglas establecidas para el ejercicio de una movilidad segura por parte de todos los actores corresponsables en la seguridad vial.

Campañas institucionales informativas referentes al cumplimiento de las normas de tránsito.

- **Plan de acción Atención integral a víctimas**

Es importante señalar que, dado que en el Plan Territorial de Salud 2024 – 2027 de Albania se plantea que el Municipio fortalezca sus capacidades básicas y la atención integral en salud, logrando disminuir los índices de morbilidad evitables, adoptando modos, condiciones y estilos de vida



saludables, se podrá articular acciones con el Programa de Atención Prehospitalaria para lograr disminuir el número de víctimas por accidentes asociados al tránsito, brindando una atención adecuada y oportuna.

Aunado a lo anterior el Municipio podrá crear su sistema de emergencia, como una importante herramienta para hacer más eficiente y efectiva la atención de emergencias médicas derivadas de los siniestros viales.

El Programa de Vigilancia en Salud Pública de Accidentes de Tránsito establecido en el PNSV, es una oportunidad para que Albania pueda promover la observación y el análisis sistemático y constante de la atención prehospitalaria y hospitalaria; que además le servirá para unificar los datos de lesionados y víctimas fatales en su jurisdicción. Esto teniendo en cuenta que dichos registros facilitan la toma de decisiones, medidas y generación de políticas de seguridad vial.

- **Plan de acción Gobernanza**

Abordando el Programa de Medidas y Acciones de Control efectivas con un enfoque institucional, tenemos que, mediante la ejecución de diferentes estrategias y actividades en pro de la seguridad vial, permitirán que el Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania – INSTRANS pueda mejorar y fortalecer el control del tránsito en el Municipio; acciones las cuales se reflejarán en la reducción de sus índices de siniestralidad, lesionados y víctimas fatales. Resaltando que la gestión institucional adecuada de la seguridad vial, exige contar con capacidad suficiente para asumir los diferentes retos que se plantean para disminuir los siniestros viales y su gravedad, así como, con mecanismos que propendan por garantizar la sostenibilidad de las actuaciones en el tiempo.

El Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania – INSTRANS, con el Programa de Fortalecimiento Institucional del Sector Transporte, asegurará y consolidará su liderazgo como la entidad con la máxima autoridad encargada de formular y ejecutar la política de seguridad vial en Albania.

Para el municipio de Albania, un apoyo permanente y decidido del sector privado dentro del Programa de Responsabilidad Social Empresarial con la Seguridad Vial, se convierte en un fuerte aliado en la ejecución y seguimiento de las acciones que se realicen en torno a la seguridad vial.

- **Plan de acción Gestión de conocimiento**

Definir los instrumentos, herramientas y acciones que intervienen en el proceso de gestión en seguridad vial en el Municipio de Albania.

### 11.5 PROGRAMAS Y ACCIONES DEL AREA DE ACCION VELOCIDADES SEGURAS

Los Programas y acciones para de acción Velocidad Segura se basan en la mala atención en la implementación de velocidades seguras sin planeación, falta de señalización y equipos de reducción de velocidad.

Para el caso de Albania, la velocidad promedio en horas pico no supera los 20 km/h, razón por la que la mayoría de conductores no perciben que exista una problemática de velocidad. Sin embargo,



en la ciudad sí se registran velocidades inseguras para el contexto en vías y horas determinadas, en sector críticos o que se han intervenido con nuevas vías.

### **Usuarios vulnerables**

En 2020, el 93% de las víctimas fatales correspondió a usuarios vulnerables (49% peatones, 33% motociclistas y 11% ciclistas), los puntos más críticos para estos usuarios vulnerables se encuentran en las vías arteriales; el 70% de las víctimas fatales y el 57% de los heridos fueron registrados en estas vías. Esto implica que en estas vías la gravedad de las consecuencias de una colisión es mayor, pues la velocidad es el principal determinante de la gravedad de un siniestro.

Los puntos críticos para los usuarios vulnerables están ubicados en la malla vial arterial donde se registran los mayores excesos de velocidad. Para los peatones estos puntos están ubicados en vías arteriales con alta velocidad y alta densidad de actividades. Para los motociclistas en vías arteriales con altas velocidades y secciones amplias, y para los ciclistas estos puntos se concentran en vías arteriales con altas velocidades, con falta de ciclo-infraestructura o con ciclo-infraestructura desconectada o indirecta.

Durante el día, la mayor proporción de víctimas se registra en las vías arteriales, las cuales representan solo el 4% del total de la malla vial de la ciudad (el 93% son vías locales y el 3% intermedias). En la malla vial local la mayor proporción de víctimas se registra al mediodía y a las 5:00 p. m.; horas en las cuales se presentan mayores actividades en los entornos escolares, comerciales y residenciales.

Estas horas también coinciden con las horas de mayor congestión vehicular en las vías arteriales. Las vías locales son ruta de acceso a la malla vial arterial y por su directividad, en horas pico estas vías son utilizadas para evitar la congestión que se presenta en las vías principales. Este tránsito de paso al no tener un destino en la zona desarrolla altas velocidades, lo que aumenta el riesgo para los transeúntes.

Así mismo en esta consultoría se determinó un aumento en accidentes en motociclistas por la modalidad de piques y competencias ilegales en vías transitadas y de zona residencial – zona de parques infantiles.

### **Límites de velocidad**

El límite de velocidad recomendado para zonas urbanas por la Organización Mundial de la Salud es de 50 km/h, excepto en lugares con altos volúmenes de peatones y ciclistas donde puedan existir conflictos entre vehículos motorizados y usuarios vulnerables; en este caso, el límite de velocidad recomendado es de 30 km/h.

La Resolución 1384 de 2010 del Ministerio de Transporte, tal como se mencionó anteriormente, modifica el Código Nacional de Tránsito y establece un límite de 80 km/h como la velocidad máxima permitida en las ciudades del país; una velocidad elevada para un contexto urbano. Esta resolución también establece que el límite de velocidad para zonas escolares y residenciales es de 30 km/h e indica que la autoridad de tránsito debe «establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tránsito vehicular, las condiciones del medioambiente, la



infraestructura vial, el estado de las vías, la visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño y las características de operación de la vía».

En el caso de Albania, en algunos tramos de vías arteriales, el contexto urbano y los usos del suelo, conllevan al establecimiento de límites de velocidad menores a los 60 km/h generando cambios abruptos en cortas distancias. Uno de los puntos del PLSV, y un reto para el Municipio, está en establecer límites de velocidad que sean claros y coherentes para los ciudadanos.

### **Establecimiento de Límites de Velocidad.**

A través del PLSV, El Municipio de Albania inicia un trabajo de gestión de límites seguros, de manera progresiva, priorizando las vías según el potencial en la reducción de víctimas, con la implementación de corredores a 50 km/h. Por ende, las acciones para la gestión de la velocidad serán priorizadas en los tramos viales o zonas con mayor concentración de víctimas por siniestros de tránsito. Este proceso también incluye la implantación de medidas para el cumplimiento (infraestructura, tecnología y control), con el fin de asegurar velocidades que no sobrepasen el límite de velocidad establecido.

El establecimiento de zonas de baja velocidad o zonas 30, con medidas de pacificación de tránsito, es otra medida para gestionar la velocidad. Estas zonas deben implementarse en lugares donde se identifiquen conflictos entre peatones y vehículos motorizados como las zonas escolares, residenciales, comerciales y en los alrededores de los centros de salud, con el fin de propender por velocidades que permitan una interacción segura entre los diferentes modos de transporte.

Asimismo, estas acciones deben complementarse con campañas informativas que, dentro del enfoque de Visión Cero, resalten el principio ético: «ninguna muerte en el tránsito es aceptable», e informen a la comunidad sobre la velocidad como factor de riesgo. Estas campañas también deben resaltar otros beneficios de la gestión de la velocidad además de reducir el número de víctimas de siniestros viales, como la optimización de la movilidad, la promoción del transporte sostenible, y las mejoras en el entorno vial y en la calidad de vida de los ciudadanos.

Tal es el caso de las zonas urbanas de las ciudades europeas, donde el límite de velocidad más común es de 50 km/h e incluso existen transiciones a límites aún más bajos. En París, el límite de velocidad se redujo a 30 km/h en toda la ciudad, con el objetivo de mejorar el entorno vial y disminuir la contaminación del medioambiente. La ciudad de Malmö, en Suecia, también estableció una velocidad máxima de 40 km/h para mejorar la seguridad vial, y en otras ciudades como Milán (Italia) y Edimburgo (Escocia) se están desarrollando planes para reducir la velocidad máxima urbana a 30 km/h.

En Albania, los límites de velocidad y las velocidades de operación no concuerdan o son inexistentes con las velocidades adecuadas para el contexto, ya que las vías tienen diseños que invitan a los conductores a desplazarse a altas velocidades. Sin embargo, el municipio busca adaptarse a su crecimiento generando cambios en la infraestructura que tengan presente que, si la función de una vía y su entorno cambian con el tiempo, su diseño también debe cambiar.

Para establecer límites de velocidad seguros se tendrá en cuenta lo siguiente:



1. Clasificar las vías según sus especificaciones, características operacionales y las condiciones de su entorno.
2. Definir un límite de velocidad razonable y coherente para la vía según sus características.
3. Reglamentar el límite de velocidad definido e instalar la señalización correspondiente.
4. Implementar medidas que ayuden a los conductores a acatar los límites de velocidad (medidas para el cumplimiento).

Para Albania resultaría muy costoso rediseñar todas sus vías, por ello, y con el fin de maximizar el impacto de la gestión de la velocidad, se debe buscar priorizar las acciones que tienen mayor impacto en la seguridad vial.

**Tabla 34. Elementos de diseño que determinan la velocidad de una vía**

Elemento de diseño/operación	Velocidades altas (>50 km/h)	Velocidades medias y bajas (<50 km/h)
Ancho de carril	Carriles anchos	Carriles angostos
Semáforos	Semáforos incoordinados	Semáforos coordinados para un flujo a una velocidad segura
Diseño de intersecciones	Pasos a desnivel, grandes radios de giro, vías priorizadas en intersecciones	Glorietas, menores radios de giro, refugios peatonales, pasos peatonales a nivel de andén
Distancia entre intersecciones	Mayores distancias	Menores distancias
Segregación de los usuarios de la vía	Mayor segregación (carriles exclusivos para bicicletas, para buses, etc.)	Mayor integración
Estacionamiento	Sin estacionamiento en vía	Con estacionamiento en vía
Separador central	Con separador	Sin separador
Diseño de los paraderos de buses	Bahías para buses	Paraderos de bus al costado de la vía, paraderos de bus tipo isla
Sentidos viales	Vías unidireccionales	Vías bidireccionales
Alineación	Tramos viales rectos	Secciones curvas (con islas peatonales, chicanas, etc.)
Número de carriles por sentido	Más de uno	Uno

Fuente: elaboración Propia

#### 11.5.1.1 ACCIÓN No. 1 – Gestión de la Velocidad

La velocidad es un factor que incide en la ocurrencia y gravedad de los siniestros viales, dado que disminuye la distancia de reacción, reduce el ángulo de visión del conductor, aumenta la distancia de frenado y aumenta el riesgo de pérdida de control del vehículo. La velocidad es una variable directamente asociada a los niveles de siniestralidad y gestionar la velocidad por parte de la autoridad de tránsito, ha demostrado ser una herramienta eficaz para reducir el número de víctimas. Por tanto, esta acción está dirigida a la definición de límites de velocidad en corredores y zonas del territorio, con su control respectivo por parte del Instituto Municipal de Tránsito y Transporte.



Tabla 35. Acción No. 1 - Gestión de la Velocidad

ÁREA DE ACCIÓN DE VELOCIDAD SEGURA	
PROGRAMA: MEDIDAS Y ACCIONES DE CONTROL EFECTIVAS	
<b>ACCIÓN</b>	Gestión de la Velocidad.
<b>DESCRIPCIÓN</b>	La velocidad multiplica el efecto negativo de otros efectos, por tanto, se requiere regular la velocidad en pasos urbanos y zonas rurales. La definición de límites razonables de velocidad en tramos de la red vial, así como su control, genera beneficios para reducir la gravedad de los accidentes, por lo cual esta acción está dirigida a la definición de límites y la dotación de los elementos tecnológicos para el control de la velocidad en el territorio, como cámaras de autodetención o radares.
<b>OBJETIVOS</b>	Reducir los niveles de siniestralidad de víctimas en accidentes de tránsito.
<b>META 10 AÑOS</b>	Disminuir el número de fallecidos en 2 personas y lesionados en 1 personas en los próximos cinco años, lo que corresponde una reducción del 50% comparado con el 2019, a una tasa de reducción anual del 50%.
<b>RESPONSIBLE</b>	Alcalde Municipal /Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania.

Fuente: Elaboración Propia

### 11.5.1.2 ACCIÓN No. 2 – Implementación de Velocidad

La velocidad es un factor que incide en la ocurrencia y gravedad de los siniestros viales, dado que disminuye la distancia de reacción, reduce el ángulo de visión del conductor, aumenta la distancia de frenado y aumenta el riesgo de pérdida de control del vehículo.

A través del PLSV, El Municipio de Albania inicia un trabajo de gestión de límites seguros, de manera progresiva, priorizando las vías según el potencial en la reducción de víctimas, con la implementación de corredores a 50 km/h. Por ende, las acciones para la gestión de la velocidad serán priorizadas en los tramos viales o zonas con mayor concentración de víctimas por siniestros de tránsito. Este proceso también incluye la implantación de medidas para el cumplimiento (infraestructura, tecnología y control), con el fin de asegurar velocidades que no sobrepasen el límite de velocidad establecido.

El establecimiento de zonas de baja velocidad o zonas 30, con medidas de pacificación de tránsito, es otra medida para gestionar la velocidad. Estas zonas deben implementarse en lugares donde se identifiquen conflictos entre peatones y vehículos motorizados como las zonas escolares, residenciales, comerciales y en los alrededores de los centros de salud, con el fin de propender por velocidades que permitan una interacción segura entre los diferentes modos de transporte.



Tabla 36. Acción No. 2 - Gestión de la Velocidad

ÁREA DE ACCIÓN DE VELOCIDAD SEGURA	
PROGRAMA: MEDIDAS Y ACCIONES DE CONTROL EFECTIVAS	
<b>ACCIÓN</b>	Establecimiento de Límites de velocidad.
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Para establecer límites de velocidad seguros se tendrá en cuenta lo siguiente: 1. Clasificar las vías según sus especificaciones, características operacionales y las condiciones de su entorno. 2. Definir un límite de velocidad razonable y coherente para la vía según sus características. 3. Reglamentar el límite de velocidad definido e instalar la señalización correspondiente. 4. Implementar medidas que ayuden a los conductores a acatar los límites de velocidad (medidas para el cumplimiento).
<b>OBJETIVOS</b>	Reducir los niveles de siniestralidad de víctimas en accidentes de tránsito.
<b>META 10 AÑOS</b>	Disminuir el número de fallecidos en 2 personas y lesionados en 1 personas en los próximos cinco años, lo que corresponde una reducción del 50% comparado con el 2019, a una tasa de reducción anual del 50%.
<b>RESPONSIBLE</b>	Alcalde Municipal /Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania.

Fuente: Elaboración Propia

### 11.5.1.3 ACCIÓN No. 3 – Infraestructura

La definición y el establecimiento de un límite de velocidad adecuado a la función y contexto de una vía debe ir acompañado de medidas permanentes o temporales que garanticen el cumplimiento de la velocidad establecida. Estas medidas incluyen acciones de infraestructura, tecnología y control, y pueden combinarse para lograr un mejor efecto.

Las zonas de baja velocidad usualmente son áreas residenciales, escolares o con centros de salud con una velocidad límite de 30 km/h. Estas zonas abarcan gran parte de las vías de una ciudad y en ellas se desarrollan actividades locales como personas saliendo y llegando a casa, dinámicas sociales entre los vecinos, visitas a las tiendas, menores de edad caminando a los colegios, etc. La velocidad en estas vías debe gestionarse por medio de intervenciones físicas evitando la necesidad de control policial y permitiendo el tránsito de vehículos de transporte de mercancía u otros vehículos de mayor tamaño que brinden servicios a la zona. Involucrar a la comunidad (consejos locales, grupos vecinales, grupos de padres, etc.) durante el proceso puede generar un sentido de pertenencia ante la gestión de la velocidad.

Esto se puede lograr mediante campañas, talleres y actividades, donde se expongan diferentes medidas de pacificación que se van a implementar resaltando sus beneficios.

Las Zonas 30 no deben ser demasiado extensas; la longitud máxima puede ser, por ejemplo, de un kilómetro (en cada dirección), esto con el fin de asegurar que el conductor no olvide que se encuentra en una zona de baja velocidad. Si la zona es demasiado extensa, esta debe dividirse. Se pueden establecer por norma zonas de baja velocidad en lugares con gran afluencia de peatones o



usuarios de la bicicleta: centros históricos, zonas comerciales o zonas con centros de salud; las cuales irán acompañadas de medidas de infraestructura que aseguren la circulación vehicular a la velocidad establecida. Las intervenciones de infraestructura que se pueden utilizar para estas zonas se indican a continuación:

**Resaltos:** es una de las intervenciones más rentables cuando se compara la efectividad en la reducción de velocidad frente a su costo; aun en concreto o asfalto, los resaltos son relativamente económicos de mantener. Las dimensiones del resalto y la distancia entre ellos se debe ajustar según la velocidad deseada.

**Chicanas:** esta medida cubre varios tipos de diseños, todos enfocados a generar un cambio en la dirección del vehículo para que reduzca la velocidad. Al diseñar chicanas, se deben tener en cuenta los radios de giro y distancias de transición. Las chicanas tienen la ventaja de que se pueden construir con materiales no permanentes, tales como tachones o macetas.

**Estacionamiento en vía:** si los residentes tienen automóviles y no hay estacionamiento en vía o si es una zona comercial, el estacionamiento en vía podría ser una medida estratégica para reducir la velocidad al disminuir el ancho de la calzada. La zona de estacionamiento en vía debe evitar las esquinas o los puntos de cruce seguro, pues los vehículos estacionados disminuyen la visibilidad para conductores y peatones. Las zonas de estacionamiento en vía pueden organizarse intercalando el estacionamiento en un costado y el otro.

**Estrechamiento de calzada:** si una vía en la zona es ancha, se pueden estrechar los carriles de forma visual con demarcación u otros elementos como tachones, materas o bolardos.

**Vías bidireccionales:** esta es una buena medida a largo plazo en áreas residenciales, ya que brinda varios efectos positivos: reduce la velocidad del tránsito, disminuye los desvíos y mejora la accesibilidad.

**Intersecciones a nivel de andén:** las intersecciones elevadas a nivel de andén tienen el mismo efecto que los resaltos, pero son más costosas debido a su tamaño. Esta medida se puede implementar en intersecciones con un gran número de siniestros.

**Resaltos tipo cojín:** este tipo de resalto es más angosto que el resalto tradicional permitiendo que las llantas de los buses de transporte público reduzcan la velocidad para pasar por los lados del resalto y que los vehículos de menor tamaño reduzcan la velocidad al pasar por encima del resalto. Esta medida puede implementarse en intersecciones o a mitad de cuadra y es más económica que las intersecciones a nivel de andén.

**Intersecciones con prelación a la derecha:** en vez de darle prioridad a una de las vías de una intersección, la señalización y demarcación pueden indicar que todos los vehículo entrantes deben darle prioridad a los vehículos que vienen por la derecha. En Albania, este tipo de medida debe ir acompañada de resaltos o resaltos tipo cojín.

**Señalización de ingreso a la zona:** el conductor debe entender que está en una zona de baja velocidad y debe tener claro su límite desde el ingreso. La señalización de ingreso a la zona puede ir



acompañada de medidas de pacificación de tránsito para gestionar la velocidad vehicular desde su entrada.

**Semáforos:** en estas zonas las intersecciones no se deben regular con semáforos. Los semáforos no gestionan la velocidad en áreas con volúmenes de tránsito relativamente bajos ya que los conductores aceleran al ver el semáforo en verde desde la distancia.

**Ciclorrutas o ciclobandas:** en zonas de baja velocidad el tránsito debe integrarse, pues la segregación de los usuarios viales puede resultar en un incremento de la velocidad.

**Pasos tipo cebra:** en estas zonas los peatones tienen una gran necesidad de cruce en distintos puntos de la red vial y no solo en los cruces designados. Sin embargo, en cercanías a instituciones educativas o centros de salud puede ser una medida relevante si se acompaña de medidas de pacificación de tránsito que garanticen cruce seguro de los peatones

**Vías de paso:** Este tipo de vía se caracteriza por tener una mayor proporción de tránsito de paso que las vías residenciales, y hace parte de una zona residencial, pero con mayor volumen de tránsito y una función de conexión con otras vías intermedias o arteriales.

En zonas residenciales extensas, las vías de paso pueden servir como divisor entre Zonas 30. El límite de velocidad de estas vías puede ser 40 km/h y debe indicarse debidamente con señales reglamentarias. Este tipo de vías suele tener rutas de transporte público, de manera que las medidas para reducir la velocidad deben adaptarse a ello.

Las vías de paso son importantes para el acceso seguro a las zonas residenciales, por ello las intersecciones deben diseñarse con un enfoque de seguridad vial.

En la mayoría de las intersecciones estas vías deben ser priorizadas y esto se puede lograr por medio de semáforos. Los cruces peatonales sin semáforos no son recomendados en intersecciones con dos carriles vehiculares en el mismo sentido, ya que los vehículos que se detienen en un carril para permitir el paso de peatones obstruyen la visibilidad de los vehículos del otro carril.

**Resaltos y resaltos tipo cojín:** son una medida recomendada para este tipo de vía, aún cuando el diseño de los resaltos se adapte para el tránsito de buses.

**Pompeyanos:** esta medida combina la reducción de velocidad con infraestructura que prioriza el tránsito de peatones. Los andenes continuos en intersecciones priorizadas reducen la velocidad de los vehículos que salen o entran a la vía de paso local.

**Refugios peatonales:** se deben establecer islas peatonales para proteger el cruce de peatones (sin cebras), pues estos refugios mejoran las condiciones de seguridad reduciendo la distancia de cruce y las velocidades vehiculares. Los refugios peatonales funcionan como un estrechamiento de calzada

Medidas	Permanentes	No permanentes
Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> <li>Resaltos</li> <li>Chicanas</li> <li>Pompeyanos</li> <li>Extensiones de andén</li> <li>Glorietas</li> <li>Estrechamiento de calzada</li> <li>Intersecciones a nivel de andén</li> <li>Refugios peatonales</li> <li>Reducción de radios de giro</li> <li>Material en la superficie de la vía</li> <li>Reducción del número de carriles</li> <li>Reducción de anchos de carril</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Resaltos portátiles</li> <li>Chicanas (con tachones/bolardos plásticos)</li> <li>Pompeyanos portátiles</li> <li>Estrechamiento de carriles (demarcación/tachones)</li> <li>Refugios peatonales (tachones/bolardos plásticos)</li> <li>Reducción de radios de giro (demarcación/tachones)</li> <li>Demarcación en general (dependiendo del uso)</li> <li>Reducción del número de carriles (tachones)</li> </ul>

**Tabla 37. Acción No. 3 - Gestión de la Velocidad**

ÁREA DE ACCIÓN DE VELOCIDAD SEGURA	
PROGRAMA: MEDIDAS Y ACCIONES DE CONTROL EFECTIVAS - INFRAESTRUCTURA	
<b>ACCIÓN</b>	Pacificación de tránsito
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Las especificaciones técnicas de la infraestructura, el ancho de la vía y el ancho de los carriles, deben ser acordes al límite de velocidad establecido. Las medidas de pacificación de tránsito se diseñan, distancian y adaptan a la velocidad deseada ya sea 60, 50 o menos de 40 km/h. a través de reductores de velocidad, móviles, permanentes, resaltos, entre otros dispositivos.
<b>OBJETIVOS</b>	Reducir los niveles de siniestralidad de víctimas en accidentes de tránsito.
<b>META 10 AÑOS</b>	Disminuir el número de fallecidos en 2 personas y lesionados en 1 personas en los próximos cinco años, lo que corresponde una reducción del 50% comparado con el 2019, a una tasa de reducción anual del 50%.
<b>RESPONSIBLE</b>	Alcalde Municipal /Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania.

Fuente: Elaboración Propia

### Corredores arteriales

Las medidas de infraestructura para gestionar la velocidad pueden tomar tiempo, por ello es importante ejercer controles de velocidad mientras se mejora la infraestructura existente. Ejercer el control sobre el exceso de velocidad es un mensaje claro a la ciudadanía de que esta conducta es ilegal e inaceptable por el alto riesgo que representa. Los conductores deben entender que al exceder los límites de velocidad no sólo ponen en riesgo su vida sino la de los demás, por ello la ciudad ejerce control sobre este factor de riesgo.

El control de velocidad incluye los operativos puntuales y esporádicos realizados por la Policía de Tránsito en vía y/o Tránsito Municipal, y el control sistemático que se hace con equipos autónomos instalados en puntos fijos o semifijos. Este último, ha demostrado tener una gran efectividad en la



modificación de los comportamientos y la consecuente reducción de víctimas de siniestros viales. Otras medidas de regulación que pueden gestionar la velocidad en vías arteriales incluyen señales electrónicas que indiquen a los conductores su velocidad versus el límite máximo de velocidad de la zona, la implementación de intersecciones semaforizadas, donde la asignación de tiempos para cada fase garantiza la seguridad vial, y la coordinación de semáforos en vías arteriales que garanticen flujos vehiculares a la velocidad establecida.

#### 11.5.1.4 ACCIÓN No. 4 – Control de la autoridad en vía

El objetivo de los controles no es imponer comparendos, sino incidir en el cambio de comportamiento de los ciudadanos. El control ejercido por la autoridad de tránsito previene la ocurrencia de hechos que afectan la vida o integridad de los usuarios de la vía, en especial, la de aquellos considerados como los más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas). Lo anterior, teniendo en cuenta que el control del exceso de velocidad constituye una de las principales estrategias para reducir efectivamente el número de fatalidades y heridos en las vías. Para los esfuerzos del control en vía, se debe considerar lo siguiente:

- Una adecuada planeación de la actividad, que incluya la información precisa a los funcionarios responsables de adelantar los controles, en los lugares y horarios que actualmente se ven más afectados por el exceso de velocidad.
- Hacer un uso apropiado de los datos e información disponible que permita priorizar las acciones de la autoridad en vía. Para tal fin se deben utilizar datos georreferenciados de los últimos cinco años de víctimas de siniestros de tránsito, para definir las ubicaciones más críticas y utilizar los datos disponibles de velocidad para identificar los tramos y horarios con mayor exceso de velocidad y siniestralidad. También es útil contar con información sobre cambios en la vía en el periodo estudiado o eventos públicos masivos en las vías estudiadas.
- Se obtendrán mejores resultados cuando los controles se complementen con campañas de comunicación que alerten a la ciudadanía antes, durante y después de las intervenciones policiales, enviando mensajes sobre el riesgo de exceder la velocidad y compartiendo los resultados obtenidos.
- Se debe seguir lo contemplado en los procedimientos de control estandarizados por la Policía de Tránsito teniendo en cuenta que el procedimiento para controlar la velocidad de los motociclistas es diferente al de otros vehículos. Los procedimientos de control incluyen aspectos de ubicación, recursos humanos y logísticos necesarios, la orden de servicios para ejercer el control, equipos, calibración, entre otros. Los procedimientos de control incluyen aspectos de ubicación, recursos humanos y logísticos necesarios, la orden de servicios para ejercer el control, equipos, calibración, entre otros.

El control puede realizarse de manera visible, lo que dará al conductor una sensación de “riesgo” de ser multado para inducir un comportamiento más apropiado. Por ejemplo, se puede hacer un programa de controles a distintas horas y lugares de un tramo designado y continuar haciéndolos con regularidad en los mismos lugares para reforzar comportamientos más responsables. Los controles se deben realizar en todos los carriles, pero no necesariamente al mismo tiempo. Por último, para verificar si el control tiene efecto, se deben medir las velocidades antes y después. En el caso de las motocicletas, se recomienda ampliar la distancia a la que normalmente se ubica el



operador del equipo de medición para que capture la evidencia después de que los motociclistas sobrepasen esta ubicación. De esta manera se puede registrar la evidencia de la placa, pues está ubicada en la parte trasera del vehículo. El control efectuado por la Policía de Tránsito se enmarca dentro de lo que se conoce como control en vía apoyado en dispositivos, el cual debe complementarse con recursos tecnológicos para efectuar mediciones de velocidad tales como dispositivos de detección fija o móvil con funcionalidad automática o semiautomática.

**Tabla 38. Acción No. 4 - Gestión de la Velocidad**

ÁREA DE ACCIÓN DE VELOCIDAD SEGURA	
PROGRAMA: CONTROL DE LA AUTORIDAD EN VÍA	
ACCIÓN	Controles de velocidad en via publica
DESCRIPCIÓN	El control ejercido por la autoridad de tránsito previene la ocurrencia de hechos que afectan la vida o integridad de los usuarios de la vía, en especial, la de aquellos considerados como los más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).
OBJETIVOS	Reducir los niveles de siniestralidad de víctimas en accidentes de tránsito.
META 10 AÑOS	Disminuir el número de fallecidos en 2 personas y lesionados en 1 personas en los próximos cinco años, lo que corresponde una reducción del 50% comparado con el 2019, a una tasa de reducción anual del 50%.
RESPONSIBLE	Alcalde Municipal /Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania. Policía de Tránsito y Transporte

Fuente: Elaboración Propia

#### 11.5.1.5 ACCIÓN No. 5 – Dispositivos de detección automática

El INTRANS es responsable del control sistemático de velocidad, así como del cumplimiento y control de las demás normas establecidas en el código de tránsito. Por esta razón, es importante organizar el control de una manera eficaz y sistemática. El trabajo conjunto entre la Policía de Tránsito y la INTRANS, contempla controles planeados con base en análisis de datos sobre siniestralidad vial y las velocidades de la ciudad. El análisis de las características de los siniestros viales, la hora de ocurrencia y la presencia de usuarios vulnerables, son también factores claves. Estos equipos detectarán todos los vehículos que excedan la velocidad definida y tomarán evidencias de la conducta ilegal. Esta aproximación logra una percepción generalizada del control que se está ejerciendo y suele tener un mejor resultado en la modificación del comportamiento de los conductores y la disminución de siniestros viales.

**Cámaras de velocidad:** estos dispositivos pueden instalarse en puntos fijos o móviles. Las cámaras fijas son una medida útil para reducir el riesgo de siniestros a altas velocidades en ubicaciones específicas en la red vial. Estas cámaras son un buen tratamiento para puntos críticos de siniestralidad, con efectos medibles sobre la reducción de víctimas en el lugar donde son instaladas. Sin embargo, hay poca evidencia de que su impacto en el resto de la red, a excepción de un pequeño efecto durante unos pocos kilómetros alrededor de la ubicación de la cámara. El uso de cámaras que combine fijas y móviles es una medida de control de la velocidad altamente eficiente en particular



cuando los recursos disponibles son limitados. Las cámaras fijas son fácilmente identificadas por los conductores y brindan un fuerte mensaje acerca de la intolerancia al exceso de velocidad.

**Medidas según el tipo de vía:**

**Calles comerciales**

Para asegurar que los vehículos circulen a la velocidad establecida se deben ejercer controles en vía en una calle comercial.

**Cámaras de velocidad:** Además de ser un medio eficiente para reducir la velocidad vehicular, también brinda una sensación de seguridad ciudadana a quienes caminan por la zona.

**Corredores arteriales**

Las vías arteriales deben diseñarse para altos volúmenes de tránsito con composición mixta (camiones, buses, vehículos livianos, bicicletas, motos y peatones cruzando). La ciudad trabaja por establecer progresivamente una velocidad máxima de 50 km/h en las vías más peligrosas, por ello, los futuros proyectos de infraestructura deberán diseñarse según este límite de velocidad para garantizar la seguridad de todos los ciudadanos. En la infraestructura actual, para gestionar la velocidad, es importante ejercer el control sistemático, a través del control policial y los dispositivos de detección automática, mientras se mejora la infraestructura.

La red de semáforos debe coordinarse para asegurar la circulación vehicular a la velocidad establecida. Esto se puede lograr por medio de “olas verdes” que se hacen evidentes cuando los vehículos van a la velocidad permitida. Este concepto implica la programación de los ciclos semafóricos de tal manera que los conductores no se vean obligados a parar en todas las intersecciones, siempre y cuando circulen a la velocidad definida. En las vías arteriales, la mejor estrategia para el control de la velocidad puede ser una combinación entre programación semafórica y equipos de detección automática de velocidad. Estos equipos suelen combinar cámaras con equipos de medición de velocidad como doppler, radar, laser o cualquier otra tecnología. Con los semáforos se logra una regulación efectiva en segmentos viales donde las intersecciones semaforizadas son cercanas. Cuando están distantes, los equipos de detección complementan la estrategia de control, generando un desincentivo para exceder el límite, individualizando a cada infractor e imponiendo la respectiva sanción.

**Tabla 39. Acción No. 5 - Gestión de la Velocidad**

ÁREA DE ACCIÓN DE VELOCIDAD SEGURA	
PROGRAMA: Dispositivos de detección automática	
<b>ACCIÓN</b>	Instalación de Dispositivos de detección automática
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Estos equipos detectarán todos los vehículos que excedan la velocidad definida y tomarán evidencias de la conducta ilegal. Esta aproximación logra una percepción generalizada del control que se está ejerciendo y suele tener un mejor resultado en la modificación del comportamiento de los conductores y la disminución de siniestros viales

<b>OBJETIVOS</b>	Reducir los niveles de siniestralidad de víctimas en accidentes de tránsito.
<b>META 10 AÑOS</b>	Disminuir el número de fallecidos en 2 personas y lesionados en 1 personas en los próximos cinco años, lo que corresponde una reducción del 50% comparado con el 2019, a una tasa de reducción anual del 50%.
<b>RESPONSIBLE</b>	Alcalde Municipal /Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania. Policía de Tránsito y Transporte

Fuente: Elaboración Propia

## 11.6 PROGRAMAS Y ACCIONES DEL AREA DE ACCION VEHÍCULOS SEGUROS

Los programas y acciones para el área de acción vehículos están basados en las cifras reportadas por el RUNT relativas al SOAT, revisión técnico mecánica vigente y distribución del parque automotor para el municipio de Albania.

Se tiene que en el ente territorial solo el 11% de las motocicletas tienen SOAT y el 3% cuenta con revisión técnico mecánica vigente, de igual manera, para el transporte particular, 51% cuenta con SOAT y 29% con revisión técnico mecánica. Estas cifras, en especial para motocicletas son bajas, y dado que el vehículo de mayor participación en el municipio de Albania es la motocicleta (94,62% del parque automotor), se hace necesaria la implementación de programas que reduzcan la tasa de incumplimientos a las normas establecidas en materia de seguridad vial.

### 11.6.1 PROGRAMA – MEDIDAS Y ACCIONES DE CONTROL EFECTIVAS

El programa consiste en hacer control al parque automotor, para verificar la revisión técnico mecánica, aspecto muy importante para mitigar la ocurrencia de siniestros y la atención a víctimas, en caso de ocurrencia.

**Tabla 40. Programa y área de acción vehículo**

PROGRAMA	ACCIÓN
Medidas y acciones de control efectivas	Control efectivo de SOAT y Revisión Técnico- mecánica de los vehículos automotores.

Fuente: Elaboración Propia

#### 11.6.1.1 ACCIÓN No. 1 – Control efectivo de SOAT Revisión Técnico-mecánica de los vehículos automotores

La acción consiste en control en vía al cumplimiento estricto de SOAT y revisiones técnico - mecánicas en centros autorizados.

**Tabla 41. Acción No. 1 – Control efectivo de SOAT y Revisión Técnico-mecánica de los vehículos automotores**

PLAN DE ACCION VEHÍCULOS SEGURO	
PROGRAMA: MEDIDAS Y ACCIONES DE CONTROL EFECTIVAS	
<b>ACCIÓN</b>	Control efectivo de Revisión Técnico-mecánica de los vehículos automotores
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Control al cumplimiento estricto de revisiones técnico - mecánicas en centros autorizados
<b>OBJETIVOS</b>	Reducir siniestros por incumplimiento de normatividad
<b>META 10 AÑOS</b>	Disminuir en un 30% el porcentaje de vehículos que circulan sin revisión técnico mecánica
<b>RESPONSABLE</b>	Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania

Fuente: Elaboración Propia

### 11.7 PROGRAMAS Y ACCIONES DEL AREA DE ACCION INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA

En esta área de acción se establecen tres programas: intervención en sitios críticos, infraestructura segura para usuarios vulnerables y auditorías de seguridad vial, para disminuir las situaciones de riesgo potencial atribuido a la infraestructura vial, teniendo en cuenta que la pirámide de movilidad destaca que los esfuerzos deben estar enfocados en primer orden en los peatones, ciclistas y motociclistas, asociados como usuarios vulnerables, para luego atender transporte público y vehículos motorizados. Las acciones descritas a continuación están definidas en el mismo orden por tanto se plantean 5 acciones destinadas directamente a peatones y ciclistas, los 3 restantes tienen participación de todos los actores viales teniendo como prioridad lo planteado en la pirámide de movilidad.

**Tabla 42. Programas y Acciones área de acción infraestructura vial segura**

PROGRAMA	ACCIÓN
Intervención en sitios críticos	Intervención Integral en puntos críticos de accidentalidad.
Infraestructura segura para usuarios vulnerables	Cruces peatonales seguros.
	Seguridad vial para la movilidad en bicicleta.
	Implementación de Zonas escolares seguras.
	Implementación de zonas de tráfico calmado.
	Plan de renovación y mantenimiento del sistema de semaforización.
Auditorías, evaluación y seguimiento de seguridad vial	Actualización de la señalización y demarcación vial en el municipio.
Auditorías, evaluación y seguimiento de seguridad vial	Elaboración de Auditorías o Inspecciones de Seguridad vial.

Fuente: Elaboración Propia



### 11.7.1 PROGRAMA INTERVENCIÓN EN SITIOS CRÍTICOS

En el Municipio de Albania no se evidenciaron puntos, tramos y áreas críticas de acuerdo con la metodología establecida por la ANSV, sin embargo, el tramo con mayor número de siniestros requiere de estudio y revisión. Adicionalmente, de forma continua el Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania identifica aquellos puntos que, si bien no son críticos en cuanto el número de siniestros, sí son valorados por la autoridad como potencialmente peligrosos por el riesgo que implican para los actores viales. Por lo tanto, se definió el programa Intervención en sitios críticos el cual tiene como acción, Implementar medidas para la intervención integral en puntos críticos.

#### 11.7.1.1 ACCIÓN No. 1 – Intervención Integral en puntos críticos de accidentalidad

La acción tiene como premisa desarrollar intervenciones de bajo costo y alto impacto, adelantando obras de señalización vial, construcción de medias de tráfico calmado y urbanismo táctico, dándole prioridad a los puntos, tramos o áreas con mayor número de siniestros equivalentes.

**Tabla 43. Acción No. 1 – Intervención Integral en puntos críticos de accidentalidad**

AREA DE ACCION INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA	
PROGRAMA: INTERVENCIÓN EN SITIOS CRÍTICOS	
<b>ACCIÓN</b>	Intervención Integral en puntos críticos de accidentalidad
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Estudiar, diseñar, implementar, mantener y monitorear soluciones de bajo costo que generen gran impacto en la seguridad vial en puntos considerados críticos por la Secretaría de Tránsito y Transporte.
<b>OBJETIVOS</b>	Reducir el nivel de riesgo en puntos y tramos críticos.
<b>META 10 AÑOS</b>	Implementar o mantener 5 puntos críticos.
<b>RESPONSIBLE</b>	Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania

Fuente: Elaboración Propia

### 11.7.2 PROGRAMA INFRAESTRUCTURA SEGURA PARA USUARIOS VULNERABLES

El programa infraestructura segura para usuarios vulnerables comprende todas las acciones necesarias para incluir a los peatones y ciclistas en el sistema de movilidad del municipio de Albania, y con esto mejorar la protección necesaria para su circulación. En Albania, el 23 % de las víctimas fallecidas y el 10% de las víctimas lesionadas en accidentes de tránsito son peatones registrados entre el 2018 y 2023. No se cuenta con información sobre las condiciones de uso de la bicicleta.

Con base en lo anterior, se plantean las siguientes acciones: (i) cruces peatonales seguros, (ii) seguridad vial para la movilidad en bicicleta, (iii) implementación de zonas escolares seguras, (iv) implementación de zonas de tráfico calmado, (v) plan de renovación y mantenimiento del sistema de semaforización y (vi) actualización de la señalización y demarcación vial en el municipio.

#### 10.7.2.1 ACCIÓN No. 2 – Cruces peatonales seguros

La acción consiste en intervenir cruces peatonales considerados como prioritarios a partir del número de siniestros equivalentes en intersecciones semaforizadas y no semaforizadas.

**Tabla 44. Acción No. 2 – Cruces peatonales seguros**

AREA DE ACCION INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA	
PROGRAMA: INFRAESTRUCTURA SEGURA PARA USUARIOS VULNERABLES	
<b>ACCIÓN</b>	Cruces Peonales Seguros
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Diseñar, implementar o mantener pasos peatonales seguros
<b>OBJETIVOS</b>	Garantizar condiciones mínimas de seguridad vial a actores viales más vulnerables, adultos mayores y personas con discapacidad
<b>META 10 AÑOS</b>	Implementar, señalizar o mantener cinco pasos peatonales
<b>RESPONSABLE</b>	Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania

Fuente: Elaboración Propia

#### 11.7.2.2 ACCIÓN No. 3 – Seguridad vial para la movilidad en bicicleta

La acción consiste adelantar estrategias que promuevan el uso de la bicicleta como modo de transporte garantizando que los desplazamientos cotidianos sean cómodos y seguros.

**Tabla 45. Acción No. 3 – Seguridad vial para la movilidad en bicicleta**

AREA DE ACCION INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA	
PROGRAMA: INFRAESTRUCTURA SEGURA PARA USUARIOS VULNERABLES	
<b>ACCIÓN</b>	Analizar la seguridad vial del transporte realizado en bicicleta.
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Diseñar estrategias para brindar protección especial a los ciclistas, basadas en un diagnóstico sobre las condiciones particulares de uso de la bicicleta en el municipio
<b>OBJETIVOS</b>	Mejorar las condiciones de seguridad en el tránsito de los ciclistas, basado en diagnóstico puntual del estado actual
<b>META 10 AÑOS</b>	Lograr una tasa de fatalidades y lesiones de ciclistas inferior al promedio nacional (Menor a 6,31% y 7,83)
<b>RESPONSABLE</b>	Alcalde Municipal / Instituto de Tránsito y Transporte

Fuente: Elaboración Propia

#### 11.7.2.3 ACCIÓN No. 4 – Implementación de Zonas escolares seguras

La acción consiste en intervenir zonas escolares asociadas a universidades, colegios, escuelas y jardines, priorizando aquellos cercanos a puntos, tramos o áreas con mayor número de siniestros equivalentes (anexo Evidencias Instituciones educativas)

**Tabla 46. Acción No. 4 – Zonas Escolares Seguras**

AREA DE ACCION INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA	
PROGRAMA: INFRAESTRUCTURA SEGURA PARA USUARIOS VULNERABLES	
<b>ACCIÓN</b>	Implementación de Zonas escolares seguras
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Diseñar, señalizar e implementar zonas escolares
<b>OBJETIVOS</b>	Garantizar condiciones mínimas de seguridad vial a actores viales más vulnerables, adultos mayores y personas con discapacidad
<b>META 10 AÑOS</b>	Implementar, señalizar o mantener diez zonas escolares
<b>RESPONSABLE</b>	Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania

Fuente: Elaboración Propia

#### 11.7.2.4 ACCIÓN No. 5 – Implementación de zonas de tráfico calmado

La acción consiste en crear zonas con límites de velocidad, desde señales SR 30, reductores de velocidad y pompeyanos, otorgando prioridad a los peatones.

**Tabla 47. Acción No. 5 – Implementación de zonas de tráfico calmado**

AREA DE ACCION INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA	
PROGRAMA: INFRAESTRUCTURA SEGURA PARA USUARIOS VULNERABLES	
<b>ACCIÓN</b>	Implementación de zonas de tráfico calmado
<b>DESCRIPCIÓN</b>	En zonas escolares, residenciales y de alta concentración de personas, establecer zonas de velocidades máximas de 30 Km/h.
<b>OBJETIVOS</b>	Ofrecer infraestructura segura al peatón
<b>META 10 AÑOS</b>	Implementar dos zonas de tráfico calmado o urbanismo táctico
<b>RESPONSABLE</b>	Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania

Fuente: Elaboración Propia

#### 11.7.2.5 ACCIÓN No. 6 – Plan de renovación y mantenimiento del sistema de semaforización

La acción consiste en revisar, mantener y reparar las intersecciones semaforizadas del municipio en pro de la seguridad vial del territorio.



Tabla 48. Acción No. 6 – Plan de renovación y mantenimiento del sistema de semaforización

AREA DE ACCION INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA	
PROGRAMA: INFRAESTRUCTURA SEGURA PARA USUARIOS VULNERABLES	
ACCIÓN	Semaforización
DESCRIPCIÓN	Reparar el sistema de las intersecciones semaforizadas y planear las nuevas requeridas
OBJETIVOS	Revisar, mantener y reparar las intersecciones semaforizadas del municipio
META 10 AÑOS	Seis intersecciones semaforizadas en operación
RESPONSABLE	Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania

Fuente: Elaboración Propia

### 11.7.2.6 ACCIÓN No. 7 – Actualización de la señalización y demarcación vial en el municipio

La acción consiste en mejorar el estado de la señalización en el municipio, mejorando así las condiciones de seguridad vial de los habitantes.

Tabla 49. Acción No. 7 – Actualización de la señalización y demarcación vial en el municipio

AREA DE ACCION INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA	
PROGRAMA: INFRAESTRUCTURA SEGURA PARA USUARIOS VULNERABLES	
ACCIÓN	Actualización de la señalización y demarcación vial en el municipio.
DESCRIPCIÓN	Diseño, implementación y/o reposición señalización vial en el municipio
OBJETIVOS	Mejorar el estado de la señalización en el municipio
META 10 AÑOS	Instalar 300 señales verticales y demarcar o mantener 10 Km de vía
RESPONSABLE	Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania

Fuente: Elaboración Propia

### 11.7.3 PROGRAMA AUDITORÍAS, EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DE SEGURIDAD VIAL

Como se enunció en el programa de puntos críticos, en el municipio de Albania, el Instituto Municipal de Tránsito y Transporte continuamente identifica puntos en la malla vial del municipio que, a pesar de no tener un número de siniestros elevado, presenta riesgos a los actores de la vía



que deben ser evaluados e intervenidos. Para esto, se define este programa con una única Acción denominada elaboración de auditorías e inspecciones de seguridad vial.

### 11.7.3.1 ACCIÓN No. 8 – Elaboración de auditorías e inspecciones de seguridad vial

La acción consiste en examinar y determinar las condiciones de riesgo para todos los actores viales en puntos, tramos o áreas con mayor número de siniestros equivalentes, así como identificar e implementar acciones que mejoren la seguridad vial.

**Tabla 50. Acción No. 8 – Auditorías de seguridad vial**

AREA DE ACCION INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA	
PROGRAMA: AUDITORIAS, EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DE SEGURIDAD VIAL	
<b>ACCIÓN</b>	Elaboración de auditorías e inspecciones de seguridad vial
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Fortalecer las inspecciones y auditorías de seguridad vial y garantizar su realización periódica
<b>OBJETIVOS</b>	Evaluación del riesgo en tramos críticos y proposición de medidas de mitigación
<b>META 10 AÑOS</b>	Auditar cinco puntos / tramos críticos
<b>RESPONSIBLE</b>	Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania

Fuente: Elaboración Propia

### 11.8 PROGRAMAS Y ACCIONES DEL AREA DE ACCION DE COMPORTAMIENTOS SEGUROS

Teniendo como base lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial respecto con el pilar de Comportamiento Humano y su importancia en el desarrollo de la seguridad vial en el País, en el presente capítulo se plantean los programas y acciones propuestas desde la sensibilización y formación de la población albanes para con la seguridad vial, con el fin de establecer una transformación social y cultural que beneficie a todos los actores viales del territorio.

A partir de las actividades realizadas en el diagnóstico participativo con los actores privados, las instituciones educativas y la sociedad civil del Municipio, se identificaron deficiencias en las cuales se puede trabajar para formar un entorno seguro en la movilidad, partiendo desde un esfuerzo colectivo, ligado con acciones visualizadas hacia el mejoramiento del comportamiento de todos los actores viales.

Por tal razón, desde el pilar de Comportamiento Humano se busca un cambio hacia las acciones de valoración, respeto, compromiso, formación y autocontrol de la seguridad vial en cada uno de los entornos sociales presentes en el territorio, teniendo como objetivo la reducción de los niveles de siniestralidad por medio de un cambio de comportamiento en cada actor.



En la siguiente tabla, se exponen los programas y acciones planteados desde el pilar de Comportamiento Humano para el Municipio de Albania.

**Tabla 51. Programas y Acciones área de acción de comportamientos seguros**

PROGRAMA	ACCIÓN
Medidas y acciones de control efectivas	Fortalecimiento del control en vía para el cumplimiento de la regulación asociada a la seguridad vial.
	Gestión de la Velocidad.
	Fortalecimiento del control de los niveles de alcohol de los conductores en vía.
Campañas de Concientización	Campañas de concientización dirigidas a motociclistas en vía y medios de comunicación.
	Campañas de concientización hacia la comunidad indígena de la región en pro de una movilidad segura para Albania y sus alrededores.
	Campañas de concientización que contribuyan en el respeto y la conciencia hacia y desde los actores vulnerables en Albania, peatones y ciclistas.
Formación y educación en seguridad vial	Formación de capital humano hacia la movilidad segura en Albania.
	Campañas pedagógicas dirigidas a motociclistas.
	Cursos formativos en Seguridad Vial.
	Planes de Movilidad Escolar.
	Promoción de la seguridad vial en instituciones educativas, enfocados en la seguridad vial.
Responsabilidad social empresarial con la seguridad vial	Legalización de alianzas en pro de la seguridad vial, involucrando a actores privados y sociedad civil.
	Seguridad Vial con el sector empresarial.

Fuente: Elaboración Propia

### 11.8.1 PROGRAMA MEDIDAS Y ACCIONES DE CONTROL EFECTIVAS

Este programa busca optimizar las estrategias de control preventivo del comportamiento humano en el tránsito, mediante el desarrollo de esquemas que permitan una adecuada planeación, ejecución y evaluación de todas las medidas que se adopten, las cuales requieren de un riguroso control para su efectividad y pone de manifiesto la necesidad de abordar estos temas con acciones urgentes, concretas, articuladas, medibles y controlables.

Por ello, conforme a las propuestas de la Organización Mundial de la Salud – OMS, el control para el cumplimiento de la regulación asociada a la seguridad vial, de la velocidad de la vía y de la



conducción en estado de embriaguez, lograrán reducir los efectos negativos, asociados a la velocidad como hecho determinante del siniestro vial.

### 11.8.1.1 ACCIÓN No. 1 – Fortalecimiento del control en vía para el cumplimiento de la regulación asociada a la seguridad vial.

Teniendo en cuenta que el Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania no cuenta con la logística necesaria para atender sus labores y específicamente para realizar un debido control al cumplimiento de las normas de tránsito en las vías del Municipio, se plantea la siguiente acción.

**Tabla 52. Acción No. 1 – Fortalecimiento del control en vía para el cumplimiento de la regulación asociada a la seguridad vial.**

ÁREA DE ACCIÓN DE COMPORTAMIENTOS SEGUROS	
PROGRAMA: MEDIDAS Y ACCIONES DE CONTROL EFECTIVAS	
ACCIÓN	Fortalecimiento del control en vía para el cumplimiento de la regulación asociada a la seguridad vial.
DESCRIPCIÓN	Fortalecimiento del control de la operación del tránsito en vía realizando controles diarios y aleatorios en las vías del municipio. Control a: (i) portar elementos de protección personal (iii) portelicencia de conducción y (iv) seguro obligatorio vigente, mediante la dotación y renovación de vehículos automotores (motocicletas) destinados para el control del tránsito.
OBJETIVOS	Disminuir el porcentaje de incumplimiento de la regulación asociada a la seguridad vial.
META 10 AÑOS	Disminuir al 5 % de conductores sin portar licencia, sin porte de casco, sin seguro obligatorio vigente.
RESPONSIBLE	Alcalde Municipal /Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de

Fuente: Elaboración Propia

### 11.8.1.3 ACCIÓN No. 2 – Fortalecimiento del control de los niveles de alcohol de los conductores en vía

Conducir en estado de embriaguez afecta las condiciones psico-motrices de los conductores y el grado de percepción del nivel de riesgo existente, aumentando significativamente el nivel de siniestralidad y severidad en el Municipio. Por tanto, esta acción pretende dotar al Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania de los elementos tecnológicos para el control de los niveles de alcohol de los conductores y así poder realizar controles sistemáticos que disuadan las conductas inadecuadas de los actores viales.



Tabla 53. Acción No. 2 – Fortalecimiento del control de niveles de alcohol

ÁREA DE ACCIÓN DE COMPORTAMIENTOS SEGUROS	
PROGRAMA: MEDIDAS Y ACCIONES DE CONTROL EFECTIVAS	
ACCIÓN	Fortalecimiento del control de los niveles de alcohol de los conductores en vía.
DESCRIPCIÓN	Dotación de los elementos tecnológicos para el control de los niveles de alcohol de los conductores.
OBJETIVOS	Reducir los niveles de siniestralidad de víctimas en accidentes de tránsito, a través de la dotación de alcoholes-sensores y demás elementos necesarios para fortalecer el control.
META 10 AÑOS	Disminuir el número de fallecidos en 2 personas y lesionados en 1 personas en los próximos cinco años, lo que corresponde una reducción del 50% comparado con el 2019, a una tasa de reducción anual del 50%.
RESPONSABLE	Alcalde Municipal /Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de

Fuente: Elaboración Propia

### 11.8.2 PROGRAMA CAMPAÑAS DE CONCIENTIZACIÓN

El propósito de este programa es fomentar una conciencia de todos los actores de la vía hacia y desde la perspectiva de los usuarios más vulnerables y con esto disminuir las tasas de accidentalidad de motociclistas y peatones en el territorio.

En el Municipio de Albania se tiene que el 47,8% de fallecidos y el 58,7% de lesionados por accidentes de tránsito, entre los años 2018 y 2023, son motociclistas. Por otra parte, los peatones constituyen el 22,6% de las víctimas fallecidas y el 10,3% de las víctimas lesionadas.

Algunos motociclistas no son conscientes de los riesgos asociados a la conducción ya que el 38% de los estos actores no portan casco y el 74% de los encuestados irrespetan la luz roja en los semáforos, aspectos básicos que promueven la seguridad vial.

Para este programa, las acciones definidas son: (i) campañas de concientización dirigidas a motociclistas en vía y medios de comunicación, (ii) campañas de concientización hacia la comunidad indígena de la región en pro de una movilidad segura para Albania y sus alrededores y (iii) campañas de concientización que contribuyan en el respeto y la conciencia hacia y desde los actores vulnerables en Albania, peatones y ciclistas.

#### 11.8.2.1 ACCIÓN No. 3 – Campañas de concientización dirigidas a motociclistas en vía y medios de comunicación

A partir del programa Campañas de Concientización se establece la presente acción, la cual expone en la siguiente tabla, con los respectivos componentes para su realización en el territorio.



**Tabla 54. Acción No. 3 – Campañas de concientización dirigidas a motociclistas en vía y medios de comunicación**

ÁREA DE ACCIÓN DE COMPORTAMIENTOS SEGUROS	
PROGRAMA: CAMPAÑAS DE CONCIENTIZACIÓN	
<b>ACCIÓN</b>	Campañas de concientización dirigidas a motociclistas en vía y medios de comunicación.
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Establecer diversas campañas pedagógicas hacia los motociclistas que transitan por el Municipio, las cuales se realizarán en las vías del territorio con el fin de inculcar en estos actores comportamientos seguros y de cumplimiento de la documentación y la normatividad desde la movilidad segura.
<b>OBJETIVOS</b>	Buscar la conciencia de motociclistas de Albania sobre la fragilidad del cuerpo humano, los impactos de las malas prácticas a nivel social promoviendo comportamientos seguros.
<b>META 10 AÑOS</b>	Realización de dos campañas al año.
<b>RESPONSABLE</b>	Alcaldía de Albania INSTRANS

Fuente: Elaboración Propia

#### 11.8.2.2 ACCIÓN No. 4 – Campañas de concientización hacia la comunidad indígena de la región en pro de una movilidad segura para Albania y sus alrededores

A continuación, en la tabla incluida en este numeral se expondrán los respectivos componentes para la realización de la acción señalada, la cual se enfoca desde el programa de Campañas de Concientización para el Municipio.

**Tabla 55. Acción No. 4 – Campañas de Concientización hacia la comunidad indígena del Municipio y alrededores**

ÁREA DE ACCIÓN DE COMPORTAMIENTOS SEGUROS	
PROGRAMA: CAMPAÑAS DE CONCIENTIZACIÓN	
<b>ACCIÓN</b>	Campañas de concientización hacia la comunidad indígena de la región en pro de una movilidad segura para Albania y sus alrededores.
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Implementar actividades pedagógicas con las autoridades indígenas en donde se priorice la conciencia y la responsabilidad vial al momento de transitar por las vías municipales y en el control de sus semovientes en zona cercanas al paso de vehículos.
<b>OBJETIVOS</b>	Establecer una cultura de respeto por parte de la comunidad indígena de la región, buscando la disminución de actitudes que afecten la seguridad vial de Albania y el Departamento en general, tales como la conducción bajo el efecto del alcohol, el exceso de velocidad, el no uso de elementos de seguridad y el poco control de semovientes en las vías.
<b>META 10 AÑOS</b>	Realización de una campaña al año.



<b>RESPONSABLE</b>	Alcaldía de Albania INSTRANS
--------------------	---------------------------------

Fuente: Elaboración Propia

### 11.8.2.3 ACCIÓN No. 5 – Campañas de concientización que contribuyan en el respeto y la conciencia hacia y desde los actores vulnerables en Albania, peatones y ciclistas

A partir del programa Campañas de Concientización se establece la presente acción, la cual se expone en la siguiente tabla, con los respectivos componentes para su realización en el territorio.

**Tabla 56. Acción No. 5 – Campañas de concientización que contribuyan en el respeto y la conciencia hacia y desde los actores vulnerables en Albania, peatones y ciclistas**

ÁREA DE ACCIÓN DE COMPORTAMIENTOS SEGUROS	
PROGRAMA: CAMPAÑAS DE CONCIENTIZACIÓN	
<b>ACCIÓN</b>	Campañas de concientización que contribuyan en el respeto y la conciencia hacia y desde los actores vulnerables en Albania, peatones y ciclistas.
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Desarrollar diversas campañas de concientización con los peatones y demás actores viales del Municipio, en las cuales se enfoque la conciencia y la prudencia entre todos, para así poder respetar los espacios de movilidad sin actitudes agresivas o peligrosas entre estos por las vías de los corregimientos que conforman el territorio.
<b>OBJETIVOS</b>	Evitar diversos conflictos entre los peatones, ciclistas y demás actores viales al momento de interactuar por las vías del Municipio, partiendo desde la conciencia vial y un entorno seguro para los que transitan por el territorio.
<b>META 10 AÑOS</b>	Realización de dos campañas al año.
<b>RESPONSABLE</b>	Alcaldía de Albania INSTRANS Secretaría de Educación y Cultura Policía Nacional

Fuente: Elaboración Propia

### 11.8.3 PROGRAMA FORMACIÓN Y EDUCACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

La formación y la educación en seguridad vial para el fomento de hábitos en pro de la movilidad segura, es un programa fundamental para todas las entidades públicas, además, un mecanismo para reducir los índices de siniestralidad.

En el Municipio de Albania se evidenció un desconocimiento de las normas de tránsito por el 48% de los motociclistas que fueron encuestados, al igual que un 66% de estos aprenden las normas de tránsito con amigos o con un familiar. Además, el 88% de los motociclistas encuestados no es consciente que debe ceder el paso al peatón, el 97% no sabe cuáles son las señales temporales de obra, el 82% no identifica la demarcación de adelantamiento en doble línea amarilla y el 59% de los



motociclistas no sabe quién tiene la prelación en una glorieta, todos aspectos básicos en el arte de la conducción.

Otro aspecto evidenciado fue la conducción sin la respectiva licencia reglamentaria por parte de los motociclistas. El 72% de los motociclistas encuestados no cuenta con licencia de conducción y transita sin este documento reglamentario, la mayoría de ellos dedicados a la labor del mototaxismo y servicios domiciliarios, por ser esta una fuente de sustento diario. Como una razón dada por ellos en los grupos focales se encuentra el costo de obtener una licencia de conducción, no solo el trámite como tal, sino además el curso obligatorio de formación.

Igualmente, es importante mejorar los niveles de percepción de los niños y jóvenes de los riesgos, las condiciones de vulnerabilidad y las amenazas que ofrece el sistema de movilidad y generar actitudes hacia la protección de la vida.

De igual forma, teniendo en cuenta que el factor humano interviene en la mayoría de los siniestros y que los llamados a dar ejemplo en conocimiento normativo y su correlativa práctica son los funcionarios de la Administración Municipal; la realización de capacitaciones a funcionarios públicos, con un enfoque seguro en todas las acciones se hace especialmente necesario, ejecutando estas acciones con modelos de capacitación y educación en seguridad vial que sean eficaces y sostenibles.

Se hace necesario resaltar que nuestro Plan Nacional de Seguridad Vial refiere además que este programa busca dar elementos que impulsen actividades de capacitación formal y no formal sobre seguridad vial, también a colectivos, estudiantes universitarios, ciudadanía en general, entre otros.

Las acciones definidas para el desarrollo de este programa son: (i) formación de capital humano hacía la movilidad segura en Albania, (ii) Campañas pedagógicas dirigidas a motociclistas, (iii) cursos formativos en seguridad vial, (iv) planes de movilidad escolar y (v) promoción de la seguridad vial en instituciones educativas, enfocados en la seguridad vial.

#### 11.8.3.1 ACCIÓN No. 6 - Formación de capital humano hacía la movilidad segura en Albania

El propósito de esta acción es el reforzar la capacitación y formación del recurso humano de la Administración Municipal, en cuanto a temas relacionados con la seguridad vial: auditorias e inspecciones viales, buenas prácticas, urbanismos tácticos, regulación y control, entre otras actividades.

**Tabla 57 Acción No. 6 - Formación de capital humano hacía la movilidad segura en Albania**

ÁREA DE ACCIÓN DE COMPORTAMIENTOS SEGUROS	
PROGRAMA: FORMACIÓN Y EDUCACIÓN EN SEGURIDAD VIAL.	
ACCIÓN	Formación de capital humano hacía la movilidad segura en Albania.
DESCRIPCIÓN	Contratar y organizar capacitaciones a los agentes de tránsito y funcionarios públicos, para mayor conocimiento sobre la normatividad y acciones a requerirse en materia de seguridad vial.

<b>OBJETIVOS</b>	Capacitar a diversos funcionarios mediante actividades formativas, con el fin de ayudar en el control de la movilidad municipal y la educación de la comunidad de Albania.
<b>META 10 AÑOS</b>	Capacitación de 30 funcionarios.
<b>RESPONSABLE</b>	Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania / ANSV.

Fuente: Elaboración Propia

### 11.8.3.2 ACCIÓN No. 7– Campañas pedagógicas dirigidas a motociclistas

A continuación, en la tabla incluida en este numeral se expondrán los respectivos componentes para la realización de la acción señalada, la cual se enfoca desde el programa de Formación y Educación en Seguridad Vial para el Municipio.

**Tabla 58. Acción No. 7 – Campañas pedagógicas dirigidas a motociclistas**

ÁREA DE ACCIÓN DE COMPORTAMIENTOS SEGUROS	
PROGRAMA: FORMACIÓN Y EDUCACIÓN EN SEGURIDAD VIAL	
<b>ACCIÓN</b>	Realización de campañas pedagógicas dirigidas a motociclistas/usuarios de la movilidad.
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Desarrollar programas de formación sobre normatividad y buenas prácticas en el arte de la conducción y brindar herramientas y conocimientos para el manejo defensivo, manejo ambientalmente responsable, entre otros.
<b>OBJETIVOS</b>	Formar a los conductores de vehículos sobre las normas de tránsito, manejo defensivo y ambientalmente responsable.
<b>META 10 AÑOS</b>	Realización de dos programas al año.
<b>RESPONSABLE</b>	Alcaldía de Albania INSTRANS Secretaría de Educación y Cultura

Fuente: Elaboración Propia

### 11.8.3.3 ACCIÓN No. 8 – Cursos formativos en seguridad vial

Desde el programa Formación y Educación en Seguridad Vial se establece la presente acción, la cual expone los respectivos componentes para su realización en la siguiente tabla

**Tabla 59. Acción No. 8 – Cursos formativos en seguridad vial**

ÁREA DE ACCIÓN DE COMPORTAMIENTOS SEGUROS	
PROGRAMA: FORMACIÓN Y EDUCACIÓN EN SEGURIDAD VIAL	
<b>ACCIÓN</b>	Cursos formativos en seguridad vial.
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Realización de cursos formativos en educación vial en coordinación con el SENA u otras instituciones, buscando inculcar conocimiento vial a las personas que integren este programa.

<b>OBJETIVOS</b>	Formar actores viales responsables desde el conocimiento vial adquirido en las instituciones respectivas y el cumplimiento de la documentación reglamentaria para su tránsito por las vías del Municipio
<b>META 10 AÑOS</b>	Realizar un curso al año
<b>RESPONSABLE</b>	Alcaldía de Albania INSTRANS Secretaría de Educación y Cultura Escuelas de Conducción

Fuente: Elaboración Propia

#### 11.8.3.4 ACCIÓN No. 9 – Planes de movilidad escolar

A continuación, en la tabla incluida en este numeral se expondrán los respectivos componentes para la realización de la acción señalada, la cual se enfoca desde el programa de Formación y Educación en Seguridad Vial para el Municipio.

**Tabla 60. Acción No. 9 – Planes de Movilidad Escolar**

<b>ÁREA DE ACCIÓN DE COMPORTAMIENTOS SEGUROS</b>	
<b>PROGRAMA: FORMACIÓN Y EDUCACIÓN EN SEGURIDAD VIAL</b>	
<b>ACCIÓN</b>	Planes de Movilidad Escolar.
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Identificar los colegios que presentan mayor vulnerabilidad en cuanto a la seguridad vial y realizar un Plan de Movilidad Escolar que identifique los retos en la accesibilidad y las medidas tendientes a disminuir el nivel de riesgo en la movilidad para esta comunidad.
<b>OBJETIVOS</b>	Realizar Planes de Movilidad Escolar desde un enfoque de conocimiento, seguridad y responsabilidad al momento de movilizarse en los espacios viales del Municipio.
<b>META 10 AÑOS</b>	Formular un Plan de Movilidad Escolar por año.
<b>RESPONSABLE</b>	Alcaldía de Albania INSTRANS Secretaría de Educación y Cultura

Fuente: Elaboración Propia

#### 11.8.3.5 ACCIÓN No. 10 – Promoción de la seguridad vial en instituciones educativas, enfocados en la seguridad vial

A partir del programa de Formación y Educación en Seguridad Vial se establece la presente acción, la cual expone en la siguiente tabla, los respectivos componentes para su realización en el territorio.

**Tabla 61. Acción No. 10 – Promoción de la seguridad vial en instituciones educativas**

<b>ÁREA DE ACCIÓN DE COMPORTAMIENTOS SEGUROS</b>	
<b>PROGRAMA: FORMACIÓN Y EDUCACIÓN EN SEGURIDAD VIAL</b>	
<b>ACCIÓN</b>	Promoción de la seguridad vial en instituciones educativas, enfocados en la seguridad vial.

<b>DESCRIPCIÓN</b>	Realización de acciones pedagógicas específicas, relacionadas con estrategias y actividades dirigidas a la comunidad escolar.
<b>OBJETIVOS</b>	Mejorar los niveles de percepción de los niños y jóvenes de los riesgos, las condiciones de vulnerabilidad y las amenazas que ofrece el sistema de movilidad y generar actitudes hacia la protección de la vida.
<b>META 10 AÑOS</b>	Reducción en las cifras de menores de edad fallecidos y heridos por accidentes de tránsito en el territorio.
<b>RESPONSIBLE</b>	Alcaldía de Albania INSTRANS Secretaría de Educación y Cultura Instituciones Educativas Municipales

Fuente: Elaboración Propia

#### 11.8.4 PROGRAMA RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL CON LA SEGURIDAD VIAL

Siendo la siniestralidad vial uno de los factores que ralentizan el crecimiento de los países, el sector privado debe mostrar su preocupación e interés, desarrollando acciones e iniciativas dirigidas a ponerles solución, razón por la cual este programa esta enmarcado en la Ley 1503 de 2011 ofrece asistencia técnica a los procesos de formulación, implementación y evaluación de los planes estratégicos al interior de las organizaciones, entidades y empresas del sector privado. En el mismo sentido, se prevé realizar mesas de trabajo y eventos con el sector privado y la sociedad civil de Albania en pro de la seguridad vial.

En este programa, en el Pilar de Comportamiento Humano, se tienen las acciones denominadas (i) legalización de alianzas en pro de la seguridad vial, involucrando a actores privados y sociedad civil y (ii) seguridad Vial con el sector empresarial.

##### 11.8.4.1 ACCIÓN No. 11 – Legalización de alianzas en pro de la seguridad vial, involucrando a actores privados y sociedad civil

A continuación, en la tabla incluida en este numeral se expondrán los respectivos componentes para la realización de la acción señalada, la cual se enfoca desde el programa de Responsabilidad Social Empresarial con la Seguridad Vial del territorio.

**Tabla 62. Acción No. 11 - Legalización de alianzas en pro de la seguridad vial, involucrando a actores privados y sociedad civil**

<b>ÁREA DE ACCIÓN DE COMPORTAMIENTOS SEGUROS</b>	
<b>PROGRAMA: RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL CON LA SEGURIDAD VIAL</b>	
<b>ACCIÓN</b>	Legalización de alianzas en pro de la seguridad vial, involucrando a actores privados y sociedad civil.
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Realizar mesas de trabajo y suscribir acuerdos y/o convenios con actores civiles y empresas del sector privado que estén interesados en aunar esfuerzos con el municipio en los temas de seguridad vial.



<b>OBJETIVOS</b>	Concientizar al sector privado sobre su responsabilidad social en la seguridad vial.
<b>META 10 AÑOS</b>	Lograr 10 eventos, acuerdos o convenios.
<b>RESPONSABLE</b>	Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania.

Fuente: Elaboración Propia

#### 11.8.4.2 ACCIÓN No. 12 – Seguridad Vial con el sector empresarial

Esta acción tiene como propósito el fomento de la seguridad vial en el sector público y privado. Se busca mejorar las actitudes y comportamientos de los conductores de las empresas municipales y privadas al momento de transitar por las vías, dado que las imprudencias o el desacato de la señalización respectiva en Albania, es la hipótesis desde el comportamiento humano, ya que representa el 39% de los siniestros en el municipio, dejando 71 siniestros con solo daños y 116 siniestros con víctimas.

**Tabla 63. Acción No. 12 - Seguridad Vial con el sector empresarial**

ÁREA DE ACCIÓN DE COMPORTAMIENTOS SEGUROS	
PROGRAMA: RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL CON LA SEGURIDAD VIAL	
<b>ACCIÓN</b>	Seguridad Vial con el sector empresarial.
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Revisar, apoyar, gestionar y hacer seguimiento a los planes estratégicos de seguridad vial empresarial, de la mano al desarrollo de actividades pedagógicas encaminadas en el comportamiento vial, la conciencia hacia un vehículo seguro, el conocimiento de las normas y la reglamentación vial, partiendo desde mesas de trabajo y acuerdos y/o convenios entre las empresas que operan en el territorio y del sector municipal.
<b>OBJETIVOS</b>	Formar una nueva conciencia vial en los conductores de las empresas del Municipio, desde el respeto por el otro y la responsabilidad social desde su función.
<b>META 10 AÑOS</b>	Desde las acciones planteadas en la responsabilidad social de las empresas, contribuir en la seguridad vial de Albania.
<b>RESPONSABLE</b>	Alcaldía de Albania INSTRANS Secretaría de Educación y Cultura

Fuente: Elaboración Propia

#### 11.9 PROGRAMAS Y ACCIONES DEL AREA DE ACCION ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS

Tal y como lo señala el PNSV, el pilar estratégico de Atención y Rehabilitación de Víctimas busca el restablecimiento integral de las condiciones físicas y psicosociales de las mismas, así como de sus familiares

Este pilar busca garantizar el derecho a la atención prehospitalaria, hospitalaria y a la rehabilitación a nivel físico, mental y psicosocial, permitiendo la dignificación y la recuperación por los traumatismos causados por los accidentes de tránsito.



El PNSV establece que este pilar se fundamenta en tres grandes componentes específicos: El acompañamiento de las víctimas, la atención prehospitalaria y finalmente la atención hospitalaria.

Esto requiere para su consolidación la adopción de una ruta de atención integral a víctimas de siniestros viales que permita estructurar y orientar la actuación de los distintos actores y sectores involucrados en el marco de sus responsabilidades y competencias, lo que permitirá el fortalecimiento de las capacidades institucionales y comunitarias para brindar la mejor atención posible a las personas afectadas.

Parte importante para el desarrollo del pilar de atención a víctimas se desarrolla alrededor del fortalecimiento de las capacidades comunitarias e institucionales para la atención prehospitalaria con el fin de avanzar hacia las mejores prácticas para la atención, por lo que es muy importante que la población general conozca cómo actuar ante un siniestro vial para proteger la vida de las víctimas y evitar mayores riesgos.

Se propone los siguientes programas y acciones para este Pilar de Atención a Víctimas:

**Tabla 64. Programas y acciones Pilar Atención y Rehabilitación de víctimas**

PROGRAMA	ACCIÓN
Acompañamiento a Víctimas	Implementar el sistema de vigilancia en salud pública de Siniestros viales
Atención Pre-hospitalaria	Crear el número único de atención de seguridad y emergencias y que se encargue del direccionamiento de pacientes.
Atención Hospitalaria	Implementación del Sistema de Emergencias Médicas acorde con lo establecido en la Resolución 926 del 2017 del Ministerio de Salud y Protección Social.

Fuente: Elaboración Propia

### 11.9.1 PROGRAMA ACOMPAÑAMIENTO A VICTIMAS

El programa vigilancia en salud pública, busca la inclusión social, laboral y formativa de las víctimas de siniestros viales y tiene como propósito realizar las actividades necesarias para el acompañamiento de las víctimas en los procesos de atención, rehabilitación y reincorporación. Este programa se debe articular con la Ley 361 de 1997 la cual establece los mecanismos de integración social de las personas con discapacidad.

El programa cuenta con una acción que se presenta a continuación.

#### 11.9.1.1 ACCIÓN No. 1 - Implementar el sistema de vigilancia en salud pública de accidentes de tránsito.

Esta acción corresponde a las actividades que desarrollan del conjunto de personas e instituciones integrantes del sistema general de seguridad social en salud, posibilitando el intercambio de información para el conocimiento y análisis de los problemas de salud, el sostenimiento institucional del sistema de vigilancia, el apoyo a las acciones en salud pública que se deriven del sistema, la evaluación de la atención prehospitalaria y hospitalaria en atención traumatológica, la unificación



de los datos y cifras de las víctimas por siniestros asociados al tránsito en el Municipio, entre otras acciones.

**Tabla 64. Acción No. 1 - Implementar el sistema de vigilancia en salud pública de Siniestros viales**

AREA DE ACCION ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS	
PROGRAMA:	PROGRAMA ACOMPAÑAMIENTO A VICTIMAS
ACCIÓN	Implementar el sistema de vigilancia en salud pública de accidentes de tránsito.
DESCRIPCIÓN	Implementar una estrategia de intercambio de información para el conocimiento, abordaje y análisis de los problemas de salud derivados de accidentes de tránsito., que permita hacer la trazabilidad al proceso de atención a las víctimas en todas sus fases.
OBJETIVOS	Definir un proceso de identificación y seguimiento de las víctimas en accidentes de tránsito e identificar lecciones aprendidas.
META 10 AÑOS	Implementar Un sistema de vigilancia en salud pública de accidentes de tránsito en el Municipio de Albania
RESPONSABLE	Secretaría de Gobierno y Participación Ciudadana e Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Albania.

Fuente: Elaboración Propia

### 11.9.2 PROGRAMA ATENCIÓN PRE-HOSPITALARIA

En el desarrollo de este programa se pretende el fortalecimiento de la atención de emergencias en accidentes de tránsito ya que ha evidenciado que el municipio de Albania no cuenta con ningún tipo de evaluación respecto a la atención pre y hospitalaria a víctimas de accidentes, tampoco cuenta con un sistema de información que permita seguir la trazabilidad en el manejo de la atención de víctimas en accidentes de tránsito, o un número único de atención de emergencias y un sistema de direccionamiento de víctimas en accidentes de tránsito.

Es innegable que los costos que afectan al sistema de salud como consecuencia de los siniestros viales, evidencian la conveniencia de este programa, ya que estos generan elevados gastos para la atención en salud y la creación del número único de atención de seguridad y emergencias que se encargue del direccionamiento de pacientes y asignación de ambulancias, podrá fortalecer su eficiencia en el municipio.

#### 11.9.2.1 ACCIÓN No. 2 - Crear el número único de atención de seguridad y emergencias y que se encargue del direccionamiento de pacientes.

Se pretende con el desarrollo de esta acción, el fortalecimiento de la atención de emergencias en siniestros viales y la mejora en la eficiencia y eficacia de asignación de recursos en Albania.



**Tabla 65. Acción No. 2 – Crear el número único de atención de seguridad y emergencias y que se encargue del direccionamiento de pacientes**

AREA DE ACCION ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS	
PROGRAMA: ATENCIÓN PREHOSPITALARIA	
<b>ACCIÓN</b>	Crear el número único de atención de seguridad y emergencias y que se encargue del direccionamiento de pacientes.
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Dotar de un número de emergencias único de fácil recordación con la comunidad que favorezca la atención oportuna de las víctimas.
<b>OBJETIVOS</b>	Mejorar el nivel de respuesta en la hora dorada de las víctimas en accidentes de tránsito y mitigar la severidad de los efectos causados.
<b>META 10 AÑOS</b>	Contar para el municipio de Albania de un Sistema de atención de emergencias.
<b>RESPONSABLE</b>	Secretaria de Salud / Secretaría de Gobierno y Participación Ciudadana

Fuente: Elaboración Propia

### 11.9.3 PROGRAMA ATENCIÓN HOSPITALARIA

Con el claro objetivo de mejorar el pronóstico de las víctimas de siniestros viales, mediante un traslado eficiente y oportuno al centro asistencial, este programa busca el fortalecimiento de la atención de emergencias y la socialización de rutas de atención en salud de los accidentes de tránsito que se registren en el municipio de Albania.

La acción diseñada por la consultoría para este programa se detalla a continuación:

**11.9.3.1 ACCIÓN No. 3 - Implementación del Sistema de Emergencias Médicas acorde con lo establecido en las Resoluciones 1220 de 2010 y 926 del 2017 del Ministerio de Salud y Protección Social.**

Con la realización de esta acción en el Municipio, se tiene como propósito el desarrollo de un programa sistemático de formación de primeros respondientes ante los siniestros viales. Esto partiendo de la línea base que en Albania no se tiene establecido el sistema de atención de emergencias.

**Tabla 66. Acción No. 3 - Implementación del Sistema de Emergencias Médicas acorde con lo establecido en las Resoluciones 120 de 2010 y 926 del 2017 del Ministerio de Salud y Protección Social.**

AREA DE ACCION ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS	
PROGRAMA: ATENCIÓN HOSPITALARIA	
<b>ACCIÓN</b>	Implementación del Sistema de Emergencias Médicas acorde con lo establecido en las Resoluciones 120 de 2010 y 926 del 2017 del Ministerio de Salud y Protección Social.

<b>DESCRIPCIÓN</b>	El sistema de emergencia es una herramienta básica que busca hacer más eficiente y efectivo la atención de emergencias médicas en los territorios.
<b>OBJETIVOS</b>	Dotar al municipio de Albania de un Sistema de atención de emergencias que logre disminuir el tiempo de atención de víctimas en siniestros viales y mitigue el impacto Causado sobre la integridad humana.
<b>META 10 AÑOS</b>	Tener implementado el 100% el SEM que involucre la atención
<b>RESPONSABLE</b>	Secretaria de Salud/Secretaría de Gobierno y Participación-Ciudadana

Fuente: Elaboración Propia

### 11.10 ESTRUCTURA DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL

De acuerdo con lo anterior, a continuación, se presenta la estructura del Plan de Seguridad Vial del municipio de Albania para los próximos 10 años.

**Tabla 67. Estructura del Plan Local de Seguridad Vial**

PLAN DE ACCION	PROGRAMAS
Velocidades seguras	Estudio técnico para la instalación de señalización y reductores de velocidad.
Vehículos seguros	Medidas y acciones de control efectivas
Infraestructura vial segura	Auditorías, evaluación y seguimiento de seguridad vial
	Intervención en Sitios Críticos
	Infraestructura segura para Usuarios Vulnerables
Comportamientos seguros	Medidas y acciones de control efectivas
	Campañas de Concientización para usuarios vulnerables
	Formación y educación en seguridad vial
	Responsabilidad social empresarial con la seguridad vial
Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial	Campañas institucionales informativas referentes al cumplimiento de las normas de tránsito.
Atención integral a víctimas	Acompañamiento a Víctimas
	Atención Pre-hospitalaria
	Atención Hospitalaria
Gobernanza	Fortalecimiento sector transporte
Gestión de conocimiento	Definir los instrumentos, herramientas y acciones que intervienen en el proceso de gestión en seguridad vial en el Municipio

Fuente: Elaboración Propia



## **12. PRESENTACIÓN DE LA FORMULACIÓN DEL PLSV ANTE EL COMITÉ LOCAL DE SEGURIDAD VIAL Y SU ADOPCION**

El 19 de noviembre de 2024 se realizó la socialización de la formulación del PLSV realizado por la consultoría, ante el Comité Local de Seguridad Vial. En el anexo No. 12, se adjuntan los soportes de esta reunión: listado de asistencia y acta de la reunión.

Mediante el decreto 220 del 03 de diciembre de 2024, "Por medio del cual se adopta el Plan local de seguridad vial del Municipio de Albania - La Guajira", la alcaldesa Neira Robles adoptó e implementa este documento por una vigencia de 10 años.



### 13. INDICADORES

Dentro del componente de seguimiento y evaluación del Plan de seguridad Vial hacen parte fundamental el establecimiento de los indicadores. Para la identificación y definición de los indicadores, se ha seguido la metodología establecida en la Guía Metodológica para la Formulación de Indicadores, elaborada por el Departamento nacional de Planeación, así como las recomendaciones establecidas en la Guía Metodológica Para la Elaboración de Planes de Seguridad Vial.

Se define a un indicador como “una representación cuantitativa de una variable o relación entre variables, verificable objetivamente, a partir de la cual se registra, procesa y presenta la información necesaria para medir el avance o retroceso en el logro de un determinado objetivo”. Los indicadores siempre están asociados a un objetivo de una política, programa o acción el cual se asocia.

Los indicadores son útiles para realizar la gestión pública de seguimiento y evaluación. El seguimiento se define como el progreso o evolución de una política, programa o acción, mientras que la evaluación es una valoración puntual de una intervención y sus efectos, que busca determinar una relación de causalidad entre estos.

Los objetivos fueron validados utilizando los criterios utilizados por la metodología de validación de objetivos SMART. Esta metodología establece que los objetivos deben ser (i) específicos, (ii) medibles, (iv) realizables, (iv) realistas y (v) limitados en el tiempo.

El proceso de definición de indicadores partió de la elaboración de una lista de posibles, la cual fue validada utilizando los criterios establecidos por la metodología desarrollada por el Banco Mundial denominada CREMA. Los parámetros establecidos por CREMA, definen las propiedades que debe tener un indicador, lo cuales deben ser: (i) claros, (ii) relevantes, (iii) económicos, (iv) medibles y (v) adecuados.

Existen diversas variables que pueden ser consideradas indicadores apropiados para realizar el seguimiento del Plan de Seguridad Vial. Se han planteado dos tipos de indicadores:

- **Indicador de Impacto:** su objeto es hacer seguimiento transversal al logro del objetivo general planteado. Mide la gestión de todo el sistema a nivel general y muestra el grado de alcance del objetivo plantado.
- **Indicador de gestión o de resultado:** su objeto es medir el resultado de las acciones realizadas en función de las metas propuestas a nivel de acción.



## ESTUDIO PLAN VIAL DEL MUNICIPIO DE ALBANIA

### ALCALDIA DE ALBANIA INSTITUTO MUNICIPAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE ALBANIA – INSTRANS

**NOVIEMBRE DE 2024**



## Tabla de contenido

1.	INTRODUCCION .....	3
2.	ESTADO ACTUAL DE LA MALLA VIAL DE ALBANIA.....	4
2.1.	Jerarquía vial Actual del Municipio de Albania .....	4
2.2.	Secciones viales .....	6
2.3.	Estado del pavimento.....	6
2.4.	Señalización.....	7
2.5.	Intersecciones .....	8
2.6.	Estudio funcional y de tráfico – Integración regional .....	9
3.	ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN Y PROYECTOS .....	11
3.1.	Programa de gestión para la infraestructura vial.....	12
3.2.	Programa de señalización y seguridad vial .....	12
4.	ESTRATEGIAS DE ACUERDO AL LOS PROYECTOS DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL .....	12
4.1.	Transporte no motorizado .....	12
4.1.1.	Infraestructura peatonal .....	13
4.1.2.	Peatonalización de vías en el centro del municipio .....	13
4.1.3.	Ciclorruta- propuesta zona urbana Albania .....	15
4.2.	Transporte motorizado .....	17
4.2.1.	Sentido Vial .....	18
4.2.2.	Transporte de carga .....	19
4.3.	Implementación de programa de señalización .....	21
4.3.1.	Señalización zona centro.....	22
4.3.2.	Señalización zona residencial .....	26
4.3.3.	Señalización zona Rural – Municipio de Albania .....	65
4.4.	programa de señalización .....	128
4.5.	Programa de Reduccion de velocidad .....	134



## 1. INTRODUCCION

El plan vial del municipio de Albania se desarrolla con el fin de resolver las necesidades de movilidad de la población, en este informe se presenta un análisis de funcionalidad, condicionantes urbanos y ambientales, los cuales permiten plantear y definir los proyectos que el municipio necesita para dar soluciones a la problemática vial actual.

Albania requiere un entorno de convivencia social basado en un espacio público donde los servicios y actividades permitan satisfacer las necesidades de los albaneses, de la mano del fortalecimiento del comercio, y el desarrollo social.

El objetivo de la formulación del plan vial es brindar los lineamientos estratégicos para fortalecer la competitividad nacional a través de una red vial adecuada y acorde a los lineamientos de desarrollo establecidos por el plan de desarrollo municipal, y el esquema de ordenamiento territorial.

El documento se presenta en dos fases, en la primera se realiza el diagnóstico a partir de la información secundaria y el proceso de toma de información primaria con el fin de identificar el estado de la red vial del municipio. En la segunda fase realiza al planteamiento de proyectos de infraestructura, reorganización del sistema vial y estructuración administrativa.



## 2. ESTADO ACTUAL DE LA MALLA VIAL DE ALBANIA

El sistema vial de Albania está compuesto de dos áreas, la primera limitada a la zona urbana del municipio y la segunda a la integración entre el área urbana y el área rural del municipio.

El área urbana contiene usos de tipo residencial, comercial, institucional, de conservación ambiental y uso industrial además cuenta con una infraestructura vial y con redes de acueducto y alcantarillado que no proporcionan cobertura total al municipio. El área rural está conformada por terrenos no aptos para uso urbano y para la realización de actividades agropecuarias. Además está rodeada de la Mina de Carbón del cerrejón con numerables vías privadas de acceso.

Las zonas de reserva o de protección pueden pertenecer a cualquiera de las anteriores clasificaciones pero tienen restricción para su urbanización. En Albania, las zonas de protección se conforman por zonas de fragilidad ecológica y de protección de recursos naturales.

### 2.1. Jerarquía vial Actual del Municipio de Albania

La necesidad del establecimiento de una jerarquía vial en la ciudad, radica en las funciones que cumplen las vías, ya que tienen que canalizar los tráficos de diferentes modos y mantener buenas condiciones de accesibilidad a todos los habitantes. Estas vías deben estar configuradas de tal forma que puedan ser funcionales y seguras para todos los usuarios del espacio público, incluyendo peatones y personas en condiciones de discapacidad, que suplan las necesidades propias de la movilidad y cumplan con los objetivos de desarrollo del municipio. Durante el levantamiento se identificaron numerosas variaciones en las secciones transversales de la vía, que posteriormente se clasificaron en 5 perfiles tipo tomando como referencia el ancho de la calzada.

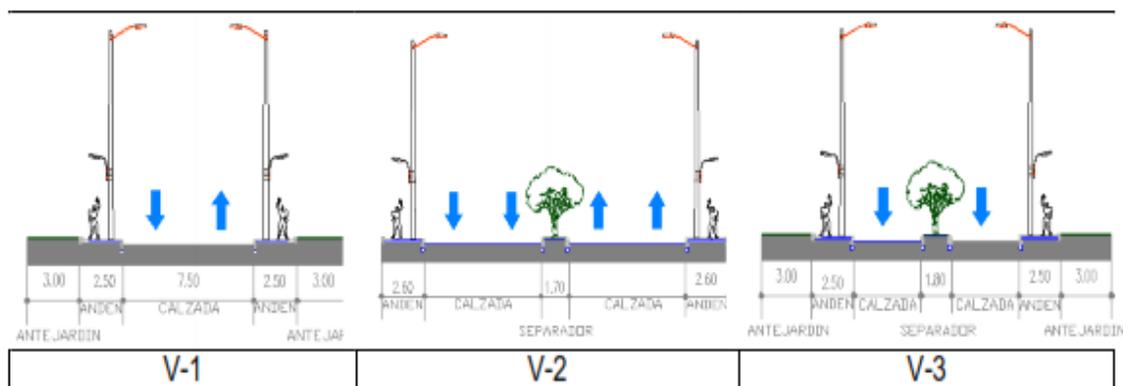
**Figura 1. Perfiles viales existentes en Albania**



Fuente: Sistema de información vial - INVIAS

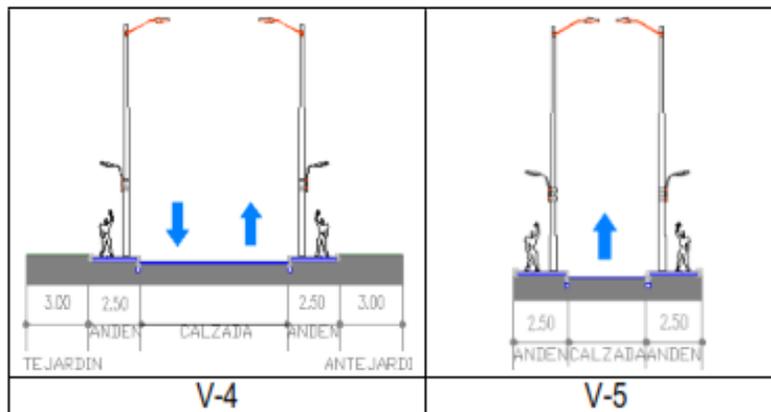
El municipio cuenta con perfiles viales con anchos que permiten el tránsito vehicular y peatonal, sin embargo el problema identificado es la invasión de espacio público y mal uso que le dan a la vía lo cual limita la movilidad en cualquier modo.

Figura 2. Perfiles viales V-1, V-2 y V-3



Fuente: Elaboración propia

Figura 3. Perfiles viales V-4 y V-5



Fuente: Elaboración propia

A continuación, se describe cada uno de estos perfiles:

- El perfil V1 corresponde a la vía 8801 que comunica el municipio con el municipio de Maicao y municipios del sur del departamento, y que representa una calzada de 7.5 m.
- El perfil V2 representa una calzada entre 8 m y 15 m con separador.
- El perfil V3 representa una calzada entre 6 m y 8 m con separador.
- El perfil V4 representa una calzada entre 6 m y 15 m.
- El perfil V5 representa una calzada entre 3.3 m y 6 m.

Los perfiles viales cuentan con un ancho que admite el tránsito vehicular y peatonal por lo cual en este plan vial se propone una nueva jerarquización e intervención de la red vial sin generar ningún tipo de afectación a los predios aledaños, con el fin de reorganizar la movilidad en el municipio.

## 2.2. Secciones viales

el inventario vial del municipio, en total 205 tramos de vía, donde se logró caracterizar 8,6 km de la red vial del municipio, con anchos de sección transversal que varían desde 1.00 m a 22.00 m de ancho, donde el 81% de las vías se encuentran en el rango de 5 a 11 m.

En el caso del centro, si bien existen zonas con ancho de andén (7.6 metros), éste se encuentra ocupado por puestos comerciales informales que impiden el tránsito peatonal por los mismos, forzando la circulación por la vía. Ejemplo de esto es la Calle 4ª y carrera 3ª, con un tránsito promedio de 178 peatones/hora, con máximos de hasta 545 peatones/hora en hora pico peatonal (15:45 – 16:45), para los cuales, aún si se contara con el andén despejado la infraestructura es deficiente.

## 2.3. Estado del pavimento

Según la información contenida en el Esquema de Ordenamiento Territorial vigente, el estado de las vías en la cabecera municipal es de 13% en buen estado, 75% en regular estado y el 12 % restante en mal estado, lo cual no coincide con la información obtenida a través del levantamiento de campo



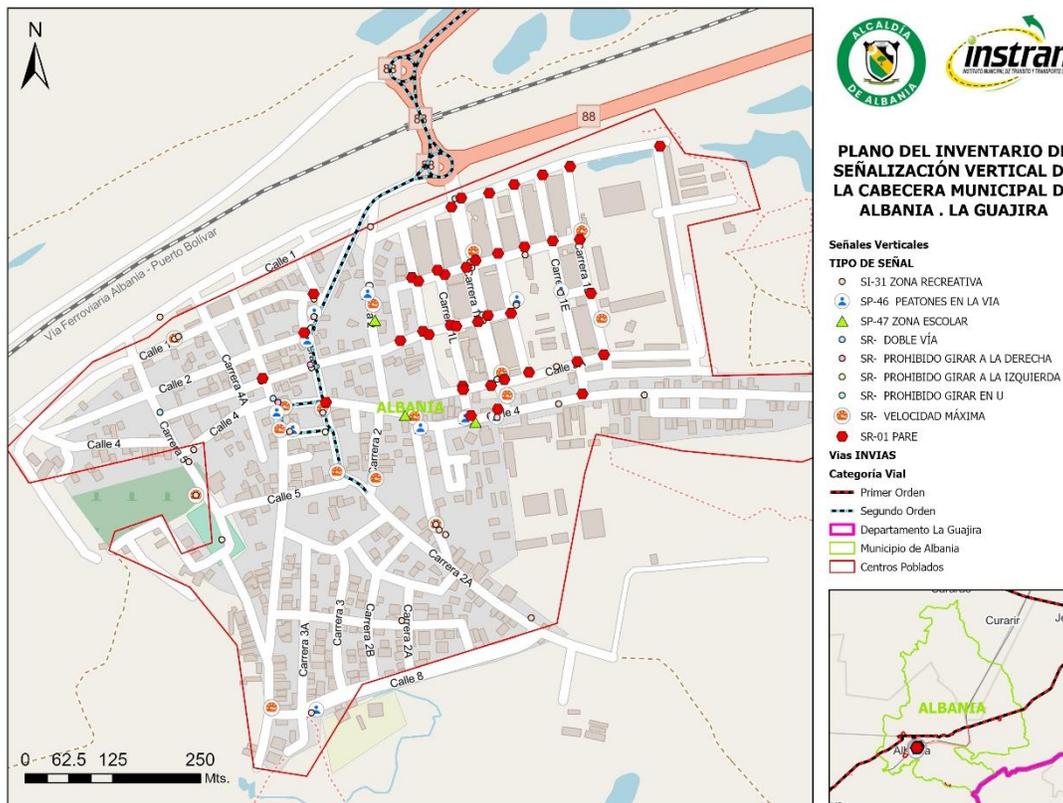
que se realizó en 97% de la malla vial del municipio, correspondiente a 8,6 Km. (el levantamiento se realizó según la metodología descrita en el Plan de Trabajo de este estudio).

se muestra la clasificación del estado de malla vial, con la respectiva clasificación según los niveles funcionales. Los resultados obtenidos muestran que el 60.74% (5,2 km) de la malla inventariada tiene un nivel funcional Bueno, y el 39.26% (3,4 km) Regular.

## 2.4. Señalización

La señalización de Albania en términos generales es deficiente, ya que sólo la vía 8801 y su derivación a la Vía Maicao – Albania (Administrada por la concesión Santa Marta Paraguachon) Vía privada - Albania tienen señalización horizontal y la zona central de Albania, y los barrios Sergio Hernández, casa dúplex, villa One y barrios aledaños a esta zona cuentan con poca señalización vertical mientras que hacia la periferia ésta es nula. La poca señalización no está acorde con el manual de señalización, se encuentra mal ubicada y en algunos casos en mal estado. Además, no brinda la información necesaria a los usuarios para facilitar la movilidad y disminuir la accidentalidad. En la Figura 2-6 se encuentra el mapa con ubicación de las señales y su tipo encontrada en el levantamiento realizado. En la vía 8801 vía nacional PR 0 – PR 2 – Vía 8801 PR 55 – PR 53 no hay presencia de señalización horizontal reflectiva, tampoco se cuenta con señalización que priorice los peatones o ciclistas frente a los altos volúmenes vehiculares que se presentan a lo largo del día. A continuación, se muestra en la gráfica la señalización vertical y horizontal encontrada en el levantamiento.

**Figura 6. Señalización vertical de Albania**



Fuente: Plano de inventario Señalización vertical existente Albania – ArcGIS

## 2.5. Intersecciones

La malla vial actual de Albania tiene 168 intersecciones a nivel, de las cuales 4 se ubican sobre la Via 8801, dando acceso a la zona urbana del municipio hacia el Norte y Sur de municipio. De estas intersecciones, 1 se encuentran sin pavimentar por lo cual se deben intervenir a corto o mediano plazo para que el municipio cuente con una malla vial que brinde conectividad y accesibilidad a todos los barrios del municipio. En esta vía existe dos rotondas, la cual dan acceso al Casco Urbano y la segunda a el corredor habitacional y de oficina del cerrejón.

En el área del centro se realizarán intervenciones de todas las intersecciones. Se priorizará el tránsito peatonal con la implementación de supermanzanas que en su interior contienen vía de uso exclusivo peatonal, además de la peatonalización de la carrera 3 y carrera 4ª desde la calle 4ª A y calle 4. Lo cual disminuirá la accidentalidad en las intersecciones de mayor conflicto.

Actualmente dentro del municipio no se encuentra ninguna intersección semaforizada funcionando, se encuentran ubicados algunos semáforos que no están funcionando. De acuerdo con los proyectos planteados en la formulación del plan de movilidad, se deben realizar los estudios específicos pertinentes para priorizar algunas de estas intersecciones.



## 2.6. Estudio funcional y de tráfico – Integración regional

La integración regional se enfoca en consolidar una malla vial municipal, la creación de un Sistema Integrado de Transporte Multimodal a largo plazo, el fortalecimiento de la Industria agropecuaria en el sector rural y la consolidación de un corredor de desarrollo industrial y comercial entre Albania y los municipios del Sur, Riohacha y Maicao con centros de acopio e industria limpia, además del fortalecimiento agropecuario.

Con este contexto y evaluando las condiciones existentes en el municipio, se encuentra que Albania es un centro estratégico de conexión con centros de actividad comercial e industrial importantes y que debido a lo que se persigue y a toda la problemática identificada en el ítem correspondiente al estudio funcional y de tráfico a nivel urbano y rural respecto a la vía 8801 – conexión privada cerrejón, única vía de tránsito nacional del Municipio, el crecimiento que se podría generar impondría una presión adicional sobre la misma en términos de tránsito de vehículos y actividad comercial en las zonas circundantes, incurriendo en un aumento de los riesgos para los usuarios de las vías, especialmente para los actores viales vulnerables, y haciendo más fuerte la separación del norte y sur del departamento por esta vía al carecer de infraestructura protegida y de intersecciones adecuadas que den conectividad entre los mismos.

Siguiendo este enfoque, y teniendo en cuenta los tratamientos urbanos definidos por el documento de revisión EOT que se muestran en la Figura 2-1, se considera inapropiado considerar la vía 8801 – conexión privada como única vía de conexión regional entre los puntos de desarrollo comercial e industrial mencionados, teniendo en cuenta que el Municipio cuenta con la vía de primer orden 8801 PR 72 hasta el PR 46, la cual se encuentra en mal estado, vía sin pavimentar entre los puntos PR 65 y PR 56 + 900 y la variante de la vía 8801 PR 0 – PR 2 entrada al Casco Urbano de Albania.

**Figura 7. Tratamientos urbanos - Clasificación del suelo**





### 3. ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN Y PROYECTOS

Dentro del Plan de Desarrollo Municipal: CAMBIEMOS POR ALBANIA 2024 – 2027, se encuentra la Línea 4. Cambiemos para lograr una Albania productiva, competitiva, tecnológica con una adecuada infraestructura, y los proyectos planteados en el Plan Local de Seguridad vial y este documento anexo del municipio se establece el mejoramiento de la movilidad para los peatones y vehículos que transitan en la localidad.

Se plantea la construcción de una red vial que contenga la malla vial principal nacional, la principal urbana, la red vial intermedia y la malla vial local totalmente pavimentada, con red de saneamiento básico (acueducto, alcantarillado sanitario y pluvial) y cobertura de acueducto a todo el municipio. Para lograrlo, se plantea la realización de varios proyectos que fortalezcan la infraestructura para los actores más vulnerables de la movilidad.

La red vial debe diseñarse de forma integrada con el espacio urbano y el resto de los elementos que lo componen en función de las distintas actividades que en ellos se realizan.

En es de gran importancia la interacción entre los siguientes:

- La estructura y jerarquía de los elementos viales y la localización de las actividades generadoras de viajes.
- La configuración de la red, con los espacios privados que define, y las tipologías edificatorias previstas.
- Los ambientes de las distintas áreas de actividad y el tipo y características de los elementos viales que las atraviesan.
- Cambios de los sentidos viales.

De acuerdo con el diagnóstico el municipio de Albania no cuenta con infraestructura vial en buen estado por lo cual es necesario plantear soluciones viables desde el punto de vista técnico, operativo, jurídico y administrativo.

Para el desarrollo de esta actividad se realizó un análisis acerca de las siguientes condiciones del municipio:

**Infraestructura:** Se refiere a la necesidad de ejecutar proyectos de construcción y/o rehabilitación y/o mantenimiento de la malla vial urbana. Con el fin de mejorar las condiciones de circulación del parque automotor.

**Movilidad:** Se refiere a la necesidad de ejecutar proyectos o programas que permitan descongestionar la malla vial, con el fin de aumentar su capacidad y mejorar las condiciones de movilidad.

**Señalización:** Se refiere a la necesidad de ejecutar proyectos o programas que permitan mejorar las condiciones de seguridad vial, con el fin de suministrar las herramientas necesarias para que el usuario pueda identificar con antelación las limitaciones, prohibiciones o restricciones del uso de la malla vial urbana.



Con base en lo anterior, se realizó el planteamiento de los siguientes proyectos:

### 3.1. Programa de gestión para la infraestructura vial

A nivel nacional hay diferentes esquemas de intervención para la rehabilitación y mantenimiento de la red vial existente con el fin de ofrecer un servicio óptimo de la red de transporte en general, dada su alta incidencia en los costos de operación vehicular, en los tiempos de viaje y en la accidentalidad.

El deterioro del pavimento es una de las principales causas del incremento en los costos de operación vehicular, debido a que utilizar vías en mal estado ocasiona que los vehículos consuman más neumáticos y gasolina. Es así, como se hace imprescindible mantener en óptimas condiciones las vías existentes.

### 3.2. Programa de señalización y seguridad vial

El objetivo principal de este programa dentro del PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL, en el área de acción de infraestructura segura, es atender, las necesidades prioritarias que actualmente tienen las vías de la red vial del municipio, en materia de señalización horizontal y señalización vertical, con el fin mejorar de manera sustancial las condiciones de seguridad vial y minimizar los riesgos de accidentalidad de los usuarios.

Los objetivos del plan de movilidad están estrechamente unidos con los de este proyecto, en el sentido de mantener la infraestructura vial en buen estado, mejorando las condiciones de señalización vertical y horizontal, de tal manera que priorice al peatón sobre todos los actores de movilidad y se brinde a los usuarios la información que les permita desplazamientos más seguros al transitar por la malla vial urbana.

## 4. ESTRATEGIAS DE ACUERDO AL LOS PROYECTOS DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL

Para atender las necesidades que requieren los albaneses y atender todos los actores de la movilidad se plantean los programas según su funcionalidad.

### 4.1. Transporte no motorizado

Debido a la actividad comercial y la poca extensión del área urbana del municipio se propone implementar estrategias donde se dé mayor importancia a las redes de transporte no motorizado,



es decir infraestructura peatonal y ciclorrutas, priorizando los proyectos que contemplan la peatonalización vial.

#### 4.1.1. Infraestructura peatonal

En el centro del municipio existen tramos de vía con andén de 5 metros de ancho, los cuales se encuentran invadidos por puestos comerciales ambulantes y casetas que obstaculizan el tránsito peatonal, situación que está forzando la circulación peatonal por la vía. Ejemplo de esto es la Calle 4ª y carrera 3ª, con un tránsito promedio de 178 peatones/hora, con máximos de hasta 545 peatones/hora en hora pico peatonal (15:45 – 16:45), para los cuales, aún si se contara con el andén despejado la infraestructura es deficiente. Por lo anterior, se plantea la intervención del perfil vial del centro, de la calle 4a y además de peatonalizar algunos segmentos viales.

En total son 1.23 kilómetros de vías intermedias que requieren intervención en la infraestructura peatonal (andenes a ambos costados) que brinde espacio público que beneficie al peatón, faciliten la movilidad y brinden garantías de seguridad.

#### 4.1.2. Peatonalización de vías en el centro del municipio

Por tanto, con la peatonalización de estas calles se da prioridad a uno de los sistemas de transporte más sostenible como el transporte no motorizado, logrando la promoción del transporte no motorizado de peatones y ciclo usuarios para que los habitantes del municipio de Albania incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar. A su vez, se busca definir, delimitar y regular técnica y económicamente el uso del espacio público, y establecer los respectivos controles de las entidades, minimizando el impacto de la movilidad de los peatones y ciclistas por la venta informal; conciliando el derecho constitucional al trabajo de los vendedores, con el derecho colectivo de los demás ciudadanos al uso, goce y disfrute del espacio público.

continuación se definen los tramos que se plantean sean de uso peatonal

**Tabla 1 Vías peatonales propuestas**

VIA	DESDE	HASTA
Carrera 3	Calle 4	Calle 4 a

Fuente: Elaboración Propia

Con la peatonalización de estas vías se pretende mejorar las condiciones de movilidad de los peatones, garantizar su seguridad y fortalecer la actividad comercial, darle dinamismo a la plaza principal y conectar como plazoleta con iglesia san Rafael.

En la imagen se observa un esquema del área comercial del centro del municipio comprendida entre las carreras 4ª y 4ª A y las calles 4ª y 4ª A De acuerdo a lo planteado en el plan maestro de movilidad las vías marcadas en rojo tendrán uso exclusivo peatonal

Figura 9. Vías Peatonales propuestas



Fuente: elaboración Propia

Esta zona comprende la plaza principal, el centro administrativo de la alcaldía de Albania, iglesia san Rafael y zona comercial, según el nuevo diseño de la Plaza principal es necesario implementar la zona peatonal unificando la carrera 3ª.

Se caracteriza por estar invadida por ventas informales, vehículos estacionados y por la circulación de vehículos de impulsión humana, lo que obliga a los peatones a circular por la calzada, aumentando el riesgo potencial de accidentes de tránsito por la generación de conflictos entre los vehículos y peatones. La mejor forma de reducir los peligros para los peatones, es eliminar la circulación de vehículos, separando el flujo peatonal del vehicular y organizando las ventas dando a los peatones áreas de circulación adecuadas.

Todos estos factores, la convierten en un gran atractor de desplazamientos, efectuados en su gran mayoría a pie, llegando a concentrarse cerca de 200 peatones circulando por este eje entre las 16:15 y 17:15 horas. En consecuencia, un proyecto de reorganización con miras a ordenar sus actividades comerciales y darle prioridad al principal modo empleado en la zona se hace necesaria la implementación en un corto plazo (3 años). Adicionalmente, con la peatonalización se garantiza a corto, mediano y largo plazo el reconocimiento del peatón sobre una infraestructura adecuada que facilite la movilidad con seguridad e incentive el comercio y el turismo en el municipio.

La intervención en el eje de esta zona como bulevar urbano se constituye en la columna vertebral del centro. Por sus características espaciales y su localización se convierte en un centro de la actividad comercial y de espacio público mejorado en el municipio, punto de atracción de turistas, compradores y peatones. Su adecuación y mejoramiento urbanístico y paisajístico serán los generadores de la reorganización del comercio, la recuperación del espacio público, el

mejoramiento de las condiciones de movilidad y de los impactos ambientales en el centro y el mejoramiento del paisaje urbano.

**Figura 10. Zona de referencia catedral riohacha**



**Fuente: Google maps**

La infraestructura debe ser confortable, incluir rampas para que sea accesible a toda la población en condiciones de seguridad, y autonomía.

#### 4.1.3. Ciclorruta- propuesta zona urbana Albania

La ciclorruta se concibe como uno de los proyectos fundamentales para modificar el perfil de la zona urbana con el fin de mejorar las condiciones de seguridad vial a los ciclistas del municipio.

Este sistema alternativo de transporte que se plantea inicialmente para viajes sobre el eje principal del municipio de manera barata, eficiente, limpia con el medio ambiente y que permita brindar a los ciclousuarios una infraestructura más acorde a sus necesidades.

**Figura 11. Trazado preliminar de Ciclovía**



Fuente: Google Maps- elaboración propia

Figura 12. Trazado preliminar de Ciclovía



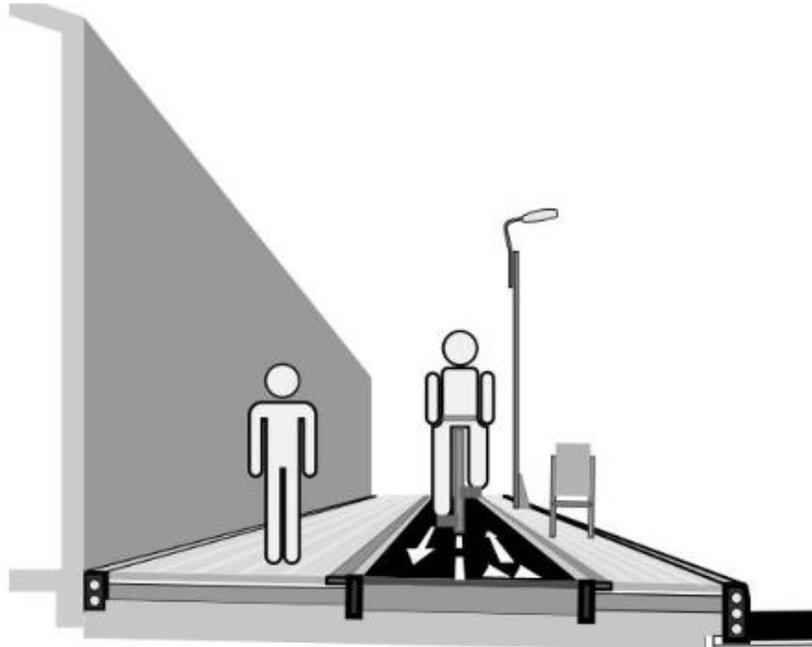
Fuente: Google Maps- elaboración propia

Se recomienda que el diseño de la ciclorruta con una longitud aproximada de 3.6 km tenga un ancho de 1.50 m para permitir que el ciclista se desplace con seguridad y comodidad en un solo carril (ver figura a continuación). Como se pretende que haya desplazamiento de ciclistas en las dos direcciones el diseño debe tener un ancho de mínimo 2.0 m.

La velocidad de diseño permite determinar el radio y el peralte de las curvas, distancias de señalización y el ancho de la misma. Bajo condiciones óptimas la velocidad de diseño recomendada es 30 Km/h.

Esta ruta se diseñó teniendo en cuenta la entrada principal y la avenida de los estudiantes, cercanía a la IE San Rafael, zona centro, zonas recreativas y deportivas.

**Figura 12 Andén típico con Ciclovía**



Fuente: Guía práctica de movilidad peatonal urbana. Instituto de Desarrollo Urbano

#### 4.2. Transporte motorizado

Por las condiciones físicas del municipio, el transporte motorizado informal se hace presente con mayores volúmenes en la zona centro. El medio más predominante es la moto.

Es importante considerar que los vehículos no se pueden movilizar por toda la malla vial local debido a que las vías se encuentran en su mayoría sin pavimentar y en un estado malo o regular. Situación que eleva considerablemente los costos de transporte terrestre de pasajeros y de carga, que inciden directamente en el mejoramiento de las condiciones de producción y competitividad de sectores básicos del Desarrollo económico del municipio.

En materia de transporte terrestre, la calle 4 y 3, como la carrera 3, carrera 5 es la que adsorbe el mayor flujo vehicular que transita sobre el municipio, ya que recorre el municipio de Norte a Sur, también es la vía que permite la comunicación entre Albania y Cuestecita.

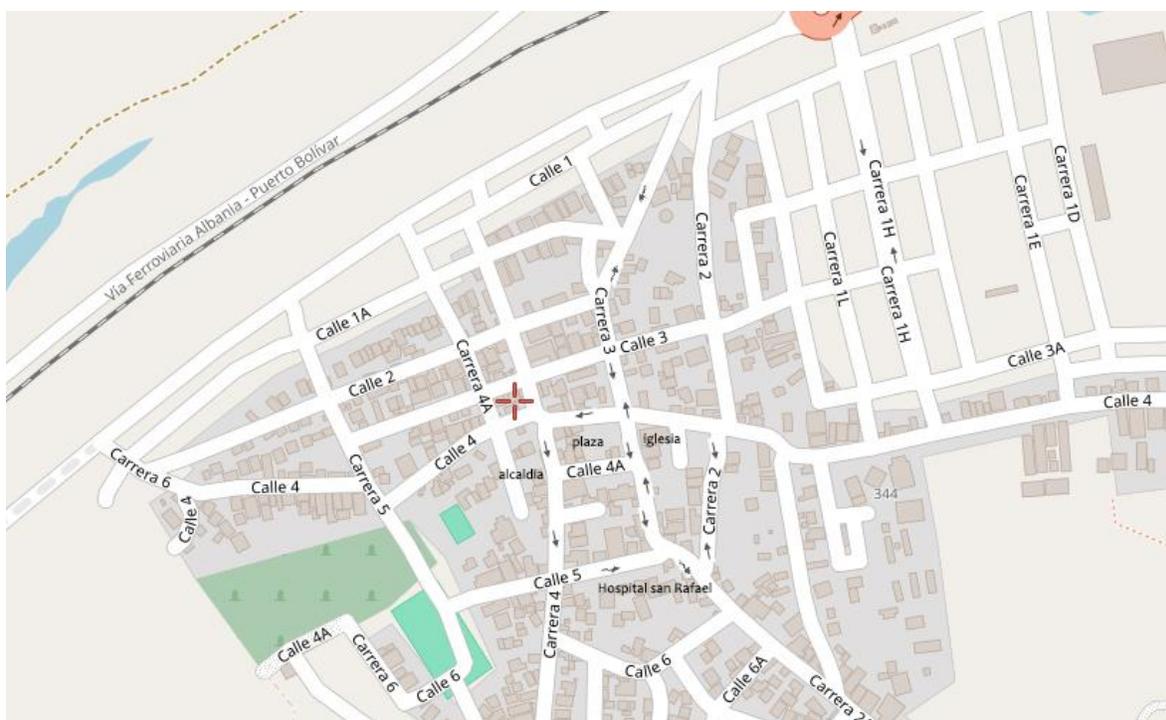
En segundo orden, se encuentran las vías de acceso al municipio como son la carrera 1H, la carrera 2, y la carrera 3.

Toda la infraestructura se debe mejorar o construir en toda la malla vial del municipio, con el fin de fortalecer el transporte motorizado de manera organizada y generando accesibilidad a la población albanesa.

#### 4.2.1. Sentido Vial

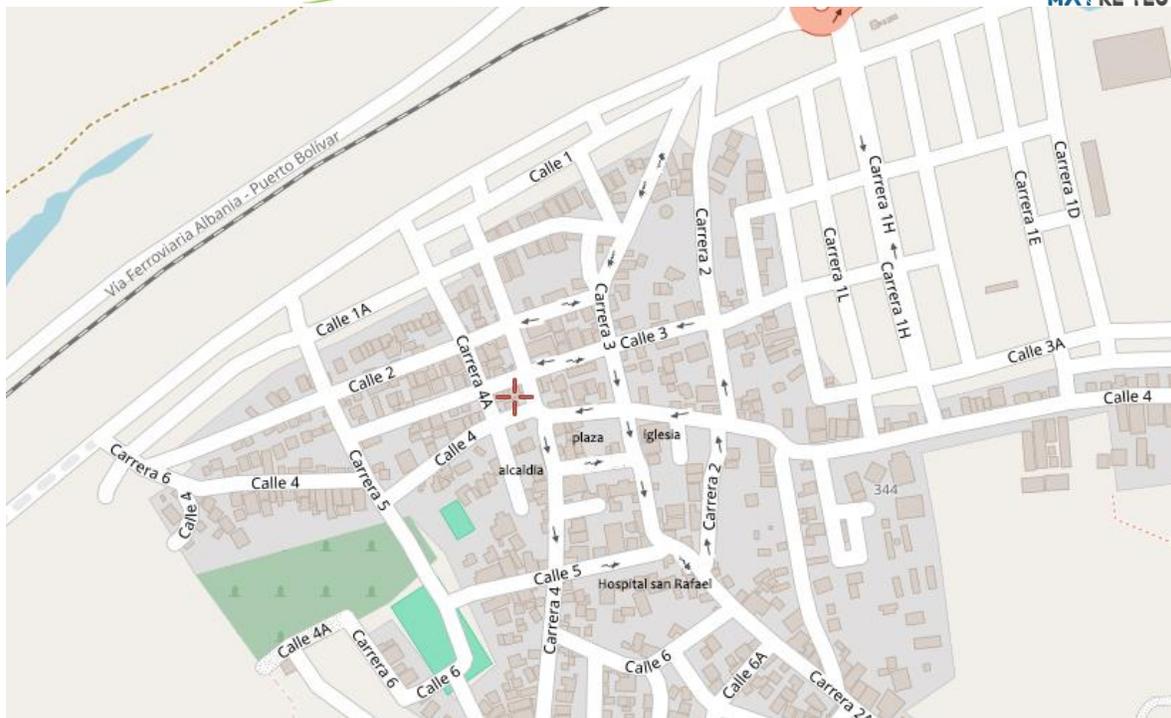
Debido a la peatonalización de algunos tramos de vías, se realizará el cambio de sentidos viales vehiculares con el fin de permitir un tránsito circular para la delimitación del centro, de acuerdo con las zonas establecidas. Las vías tendrán los siguientes sentidos proporcionando los pares viales:

**Figura 13. Sentidos viales centro actuales**



Fuente: elaboración propia

**Figura 14. Sentidos viales centro Propuestos**



Fuente: elaboración propia

Tabla 2. Cambios sentido vial centro

Via	Desde	Hasta	Sentido Vial Actual	Sentido Vial propuesto
Carrera 3ª	Calle 1ª	Calle 5ª	Norte Sur doble sentido	Norte sur un solo sentido desde la calle 3 hasta la calle 5ª
Calle 4ª	Carrera 3ª	Carrera 4ª	Este Oeste un Solo sentido	Este Oeste un Solo sentido
Carrera 4ª	Calle 4ª	Calle 4ª A	Norte sur doble sentido	Norte sur un solo sentido
Carrera 4ª	Calle 4ª	Calle 4ª A	Sur Norte doble sentido	Norte sur un solo sentido
Calle 4ª A	Carrera 3ª	Carrera 4ª	Oeste este un solo sentido	Oeste este un solo sentido

Para el sentido propuesto no se puede girar en la calle 4ª A hacia la carrera 3ª Norte – sur, solo se puede girar a la izquierda Sur norte en dirección hacia el hospital san Rafael.

#### 4.2.2. Transporte de carga

##### Variante perimetral de Albania – Vía de orden Nacional 8801

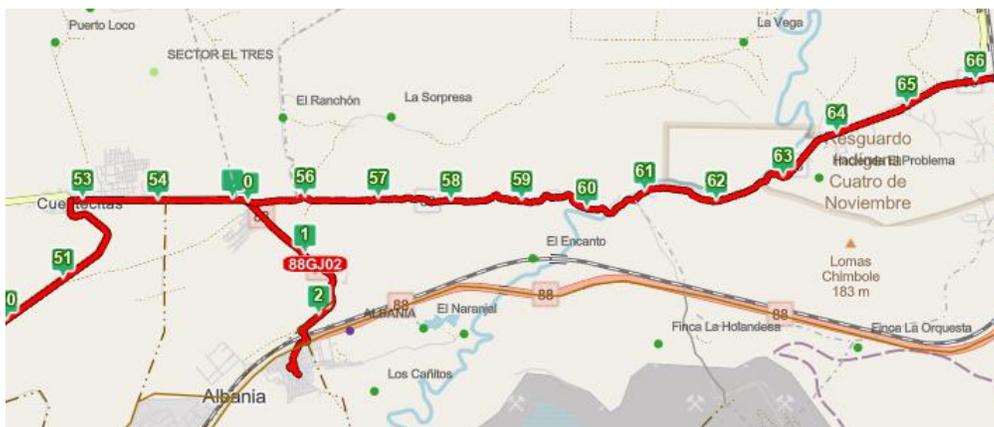
Conformada por la vía nacional de primer orden 8801 propuesta como variante cuyo diseño y estudios de construcción se encuentran contemplados dentro del Plan de Vías Nacionales, en el Esquema de ordenamiento territorial del 2014 y en los proyectos planteados en el plan maestro de movilidad del Departamento de la Guajira.

El diseño y construcción de esta variante es fundamental para la integración del Municipio al contexto vial nacional y mejorar las condiciones de movilidad por las vías al interior del municipio. La variante además de brindar condiciones de seguridad vial.

Adicionalmente, la variante disminuiría el tránsito de vehículos de carga por el área urbana de Albania, vía Albania cuestecita y contribuirá al transporte seguro promoviendo el desarrollo sostenible económico y social de la región. Con esta vía VO se plantea cubrir el transporte de carga de larga distancia, de manera que no se presenten conflictos de movilidad dentro del municipio y contribuya con el mejoramiento de la seguridad vial del corredor Transversal Carmen - Bosconia - Valledupar – Albania - Maicao - Puerto Bolívar. (Nombre de la Ruta - INVIAS).

La variante propuesta se presenta un trazado preliminar de 10.46 km aproximadamente como se muestra en la siguiente figura.

**Figura 15. Diseño Variante via 8801 Albania**



**Fuente: Sistema de Información vial – INVIAS**

El estado actual de la vía es bueno pero atraviesa el municipio por el área urbana generando problemas de seguridad vial considerables y tráfico pesado por las vías urbanas del municipio de Albania, por lo cual surge la necesidad de construcción de una variante de extensión.

Las secciones mínimas que debe tener este tipo de vías (VO), es de 7.0 metros de ancho de calzada, dos carriles de 3.5 metros, bermas de 1.5 metros y cunetas a cada costado de la vía.

Actualmente en el área de influencia de la variante habitan comunidades indígenas, aquellas guardan estrecha relación sociocultural por su ubicación ambientalmente sensible, por lo cual la construcción de la variante debe minimizar los impactos ambientales.

En cuanto a condiciones de tránsito, aunque parezca un recorrido más largo al suponer un trazado alrededor de la ciudad, es decir mayor distancia, el tiempo requerido para la circunvalar es menor,



puesto que la velocidad máxima de una carretera es mucho mayor que a través de una vía con características urbanas como lo es actualmente la vía privada cerrejón y la ruta 8801 PR 0 – PR 2 y PR 55 – PR 53

En cuanto al área ambiental, la variante permitirá promover la preservación de las áreas protegidas de la región a través de un mejor ordenamiento territorial, del desarrollo social y productivo de las comunidades de su zona de influencia y del control de la expansión del uso inadecuado de los recursos.

### 4.3. Implementación de programa de señalización

A través de una infraestructura vial adecuada se brinda a los usuarios seguridad con lo cual contribuye al desarrollo socioeconómico y se mejora la calidad de vida de los habitantes del municipio.

En Albania hay deficiencia del sistema de señalización, del inventario de señales realizado se encontró que el 48% son reglamentarias, el 44% son preventivas y el 8% restante son informativas. En este aspecto Albania cuenta con una doble problemática, adicionalmente al hecho de que las señales solo se encuentran concentradas en la zona central del casco urbano, estas señales en su mayoría se encuentran en regular estado. Adicionalmente, en algunas zonas residenciales y de comercios estas señales no son visibles debido a la contaminación visual y a la invasión del espacio y arboles sin podar, lo que conduce a pensar en una reorganización y mejora de este aspecto.

Con este plan se pretende atender las necesidades que actualmente tienen las vías de la red vial urbana del municipio en cuanto de señalización horizontal y señalización vertical, con el fin mejorar las condiciones de seguridad vial, disminuir la accidentalidad y dar prioridad a los actores más vulnerables. La señalización brinda información a todos los actores de la movilidad permitiendo los desplazamientos más seguros al transitar por las vías del municipio.

Los proyectos a desarrollar deben estar acordes con los lineamientos del Plan Nacional de Seguridad Vial del Ministerio de Transporte y cuyo objetivo primordial es “reducir la probabilidad en la ocurrencia de los accidentes, mediante la unión de esfuerzos del sector público y privado, de una manera sistemática y coordinada, que permita ofrecer una protección a los usuarios y controlar las amenazas existentes en el sistema vial, con el propósito de alcanzar una movilidad segura de todos los ciudadanos en el territorio nacional, generando los mecanismos y estrategias, y promoviendo la generación de comunidades seguras a través de la gestión del riesgo mediante programas de prevención, atención y tratamiento de la seguridad vial, que involucran aspectos relacionados con los usuarios vulnerables, entorno ambiental, infraestructura vial, vehículos, normatividad, y entidades encargadas de la atención, regulación y control”.

De acuerdo al diagnóstico realizado para la formulación de este plan vial se requiere realizar un diseño de señalización y un estudio de seguridad vial, para ofrecer a los actores de la movilidad vías seguras y disminuir siniestros viales ocasionados por la deficiencia de la señalización o la mala ubicación de esta. En ese orden de ideas este programa se enfoca en lo siguiente:

- Educación en seguridad vial y normas de tránsito.



- Campañas de cultura ciudadana.
- Normalización y regulación de los entes encargados en velar por el cumplimiento de las normas de tránsito.
- Campañas de cultura ciudadana en colegios, universidades e instituciones educativas, para garantizar que las futuras generaciones tengan un mejor comportamiento como actores de la movilidad.
- Divulgación de los proyectos y campañas de seguridad vial a toda la ciudadanía de Albania.
- Capacitación a conductores de empresas de transporte.
- Ajustar la señalización existente a lo dispuesto por el Manual de Señalización.
- Implementar nuevas señales verticales y horizontales en los puntos donde por índices de accidentalidad es necesaria.
- Fortalecer la señalización en zonas peatonales.
- Generar un sistema que permita reportar los datos
- Reorganizar y dotar de señalización vial para zonas de parqueo

La señalización vial del municipio se debe realizar a corto plazo, y se propone el remplazo de la totalidad de señales del municipio ya que las actuales no cuentan con material reflectivo y ya cumplieron su vida útil. La priorización de los proyectos se realizó de acuerdo a las deficiencias encontradas y se presenta a continuación:

#### 4.3.1. Señalización zona centro

El centro de Albania se presenta un volumen muy alto de peatones, por lo cual se plantea la peatonalización de algunas vías, las cuales requieren la señalización adecuada para garantizar la seguridad vial a los peatones, los puntos más críticos a tratar son las intersecciones ya que son los sitios donde se presenta la interacción de todos los modos.

Adicionalmente en el centro se observó la ocupación del espacio público, andenes y calzada de vías, por puestos de comercio informal, disminuyendo significativamente el espacio para el tránsito de peatones y vehículos, generando congestión por la disminución de la capacidad de la vía y no por falta de sección vial (hay secciones de hasta 14 m de ancho). Adicional a lo anterior, el problema de movilidad del centro es acrecentado con el estacionamiento descontrolado y desorganizado de todo tipo de vehículos, camiones, vehículos de transporte intermunicipal y motocicletas que sumado a los vehículos de tracción humana (Carretillas de venta de toda clase de productos) que circulan por las vías a una velocidad significativamente menor, generan problemas de movilidad en toda esta zona.

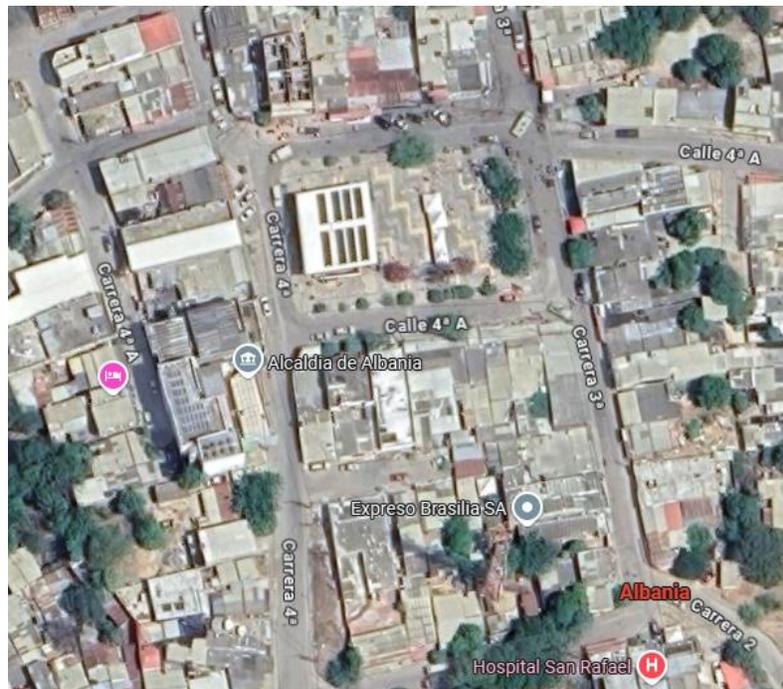
Cada tramo o segmento vial debería contar con la implementación de mínimo dos señales horizontales (líneas de demarcación y flechas o líneas de dirección). En las zonas de estacionamiento en vía se debe realizar la demarcación de la zona y la ubicación de señalización vertical. También se hace necesario señalar tanto las zonas de parqueo exclusivo de carretilleros como el carril en las zonas peatonal por el cual transitaran.

Para evitar el ingreso a las zonas peatonales se deben implementar barreras que impidan el paso. Toda la señalización que se implemente en el centro del municipio debe hacerse de acuerdo a un estudio bajo la normativa Manual de Señalización del Ministerio de transporte.

Para tal fin se realizó un diagnóstico de señalización el cual queda plasmado en el Anexo Informe de inventario de señalización existente y las necesidades para la zona centro del Municipio de Albania.

Recorrido diagnóstico de señalización zona centro.

### Diagnóstico de señalización centro – Albania



Vista aérea barrio centro







Como se evidencia en este diagnóstico realizado, el centro necesita reacomodar la señalización existente, e instalar nuevas señales verticales y demarcar las zonas de parqueo determinadas para tal fin, dentro del informe de señalización del Municipio de Albania se plasman las intersecciones que deben ser intervenidas con señalización vertical.

Se tiene previsto en el siguiente capítulo los cambios de los sentidos viales para esta zona.

#### 4.3.2. Señalización zona residencial

La zona residencial del Municipio de Albania se realizó un recorrido en todo el municipio donde se determinó que la mayor cantidad de la señalización vertical se encuentra ubicada en la zona ESTE del Municipio específicamente en los barrios Sergio Hernández, Villa One, y casa Duplex.

Se evidenció en estos barrios zona escolar, zona recreativa, zonas deportivas, a su vez, se encuentra una calle doble calzada, la cual se denomina avenida de los estudiantes, que según estudios y caracterización es de alto riesgo para siniestros viales, dado que es una de las entradas al casco urbano, a su vez, no presenta ningún dispositivo de reducción de velocidad, solo presenta tres señales reglamentarias velocidad máxima, dada su cercanía a la I.E. San Rafael.

Se evidenció que en la zona del parque Princesa Negra no existe dispositivo de reducción de velocidad.

Cada tramo o segmento vial debería contar con la implementación de mínimo dos señales horizontales (líneas de demarcación y flechas o líneas de dirección).

##### 4.3.2.1. Señalización Barrio Sergio Hernández

Como se evidencia en este diagnóstico realizado al barrio Sergio Hernández, se necesita reacomodar la señalización existente, e instalar nuevas señales verticales y demarcar las zonas de intersección, además de la instalación de reductores de velocidad, en algunos puntos de la Avenida de Los Estudiantes. Nos indican en el recorrido, como caso común en otros barrios, el aumento gradual de los piques y carreras ilegales en motocicletas, con alta velocidad y en algunos casos bajo los efectos de alcohol, se determinó esta zona de alto índice de accidentalidad, en este barrio está ubicada la primera entrada al municipio por carrera 1ª F (Avenida de los Estudiantes). No se evidencia dispositivos de reducción de velocidad.



Vista área barrio Sergio Hernández



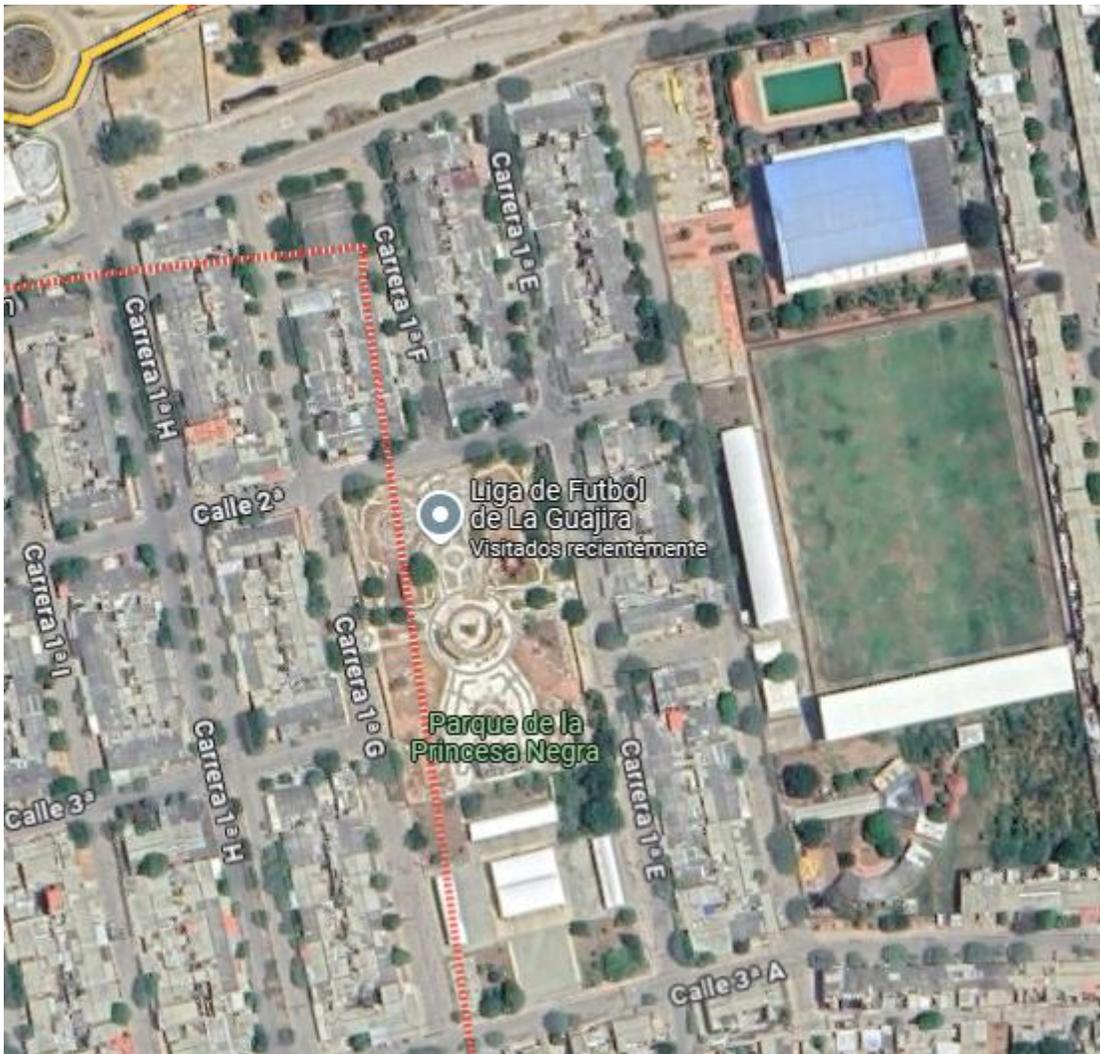






#### 4.3.2.2. Señalización Barrio Villa One

Como se evidencia en este diagnóstico realizado al barrio Villa One, se necesita reacomodar la señalización existente, e instalar nuevas señales verticales y demarcar las zonas de intersección, en esta zona se encuentra el parque de la princesa Negra (actualmente en remodelación), la casa del abuelo, y el polideportivo, además de zona de influencia de la I.E. San Rafael, zonas que se encuentran parcialmente señalizadas, y no cuentan con reductores de velocidad adecuados, y poca señal de velocidad, es necesario instalar estos dispositivos y señalización como lo determina la área de acción de velocidad segura, para zonas de alto flujo peatonal (parques infantiles, recreacionales, zonas especiales, entre otro)



Vista Aérea Barrio Villa One







#### 4.3.2.3. Señalización Barrio Casa Duplex

Como se evidencia en este diagnóstico realizado al barrio Casa Duplex, se necesita reacomodar la señalización existente, e instalar nuevas señales verticales y demarcar las zonas de intersección, así mismo instalar en algunos puntos específicos reductores de velocidad, por ser zona residencial reducida, tiene unas vías de tránsito y el parqueadero principal de los buses de cerrejón, el cual no presenta señalización indicando entrada y salida de vehículos en esta zona.



**Vista aérea Barrio Casa Duplex**

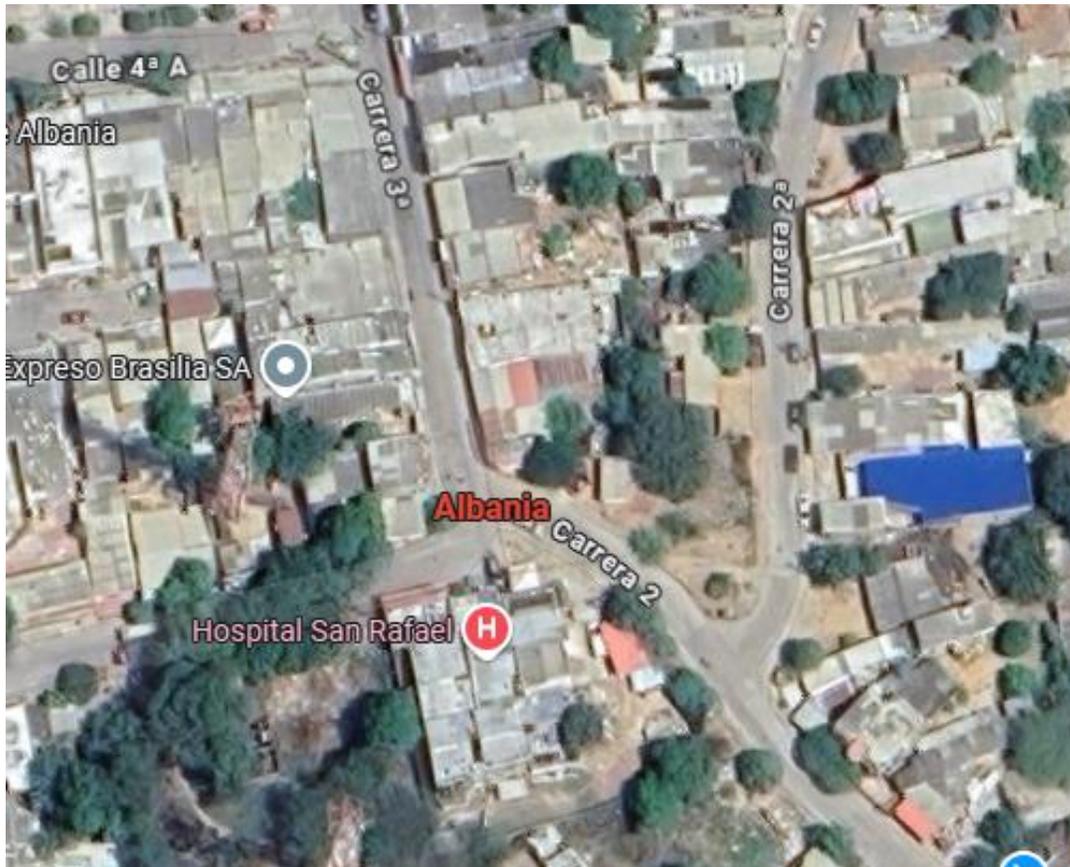




#### 4.3.2.4. Señalización Barrio el silencio

Como se evidencia en este diagnóstico realizado al barrio el silencio, se necesita reacomodar la señalización existente, e instalar nuevas señales verticales y demarcar las zonas de intersección, así mismo instalar en algunos puntos específicos reductores de velocidad, por ser zona residencial reducida, en este barrio se encuentra la vía de acceso y salida al Hospital San Rafael, donde se encuentra una vía con pendiente, intersección de tres esquinas y curva peligrosa, la cual no se encuentra demarcada ni señalizada, además de la poca iluminación de la zona, este punto se determina como de alto índice de accidentalidad por su condición e infraestructura, además, las ambulancias del Hospital en caso de emergencias toman esta vía con alta velocidad.

También se evidencia tres puntos de semáforos los cuales están sin funcionamiento, En el recorrido se encuentra el ARA, donde se evidenció que los vehículos que prestan servicio de transporte, así mismo, los clientes de esta tienda se estacionan en ambos lados de la vía, tanto en las carreras como en las calles aledañas, sumado a que tienen zona de cargue y descargue, se evidencia que a partir de la calle 4 carrera 1ª M es zona escolar, esta el colegio camino al futuro y la IE. San Rafael, donde existe una curva, esta zona se encuentra parcialmente señalizada.



Vista aérea Barrio el silencio









#### 4.3.2.5. Señalización Barrio Divino Niño

Como se evidencia en este diagnóstico realizado al barrio Divino Niño, se necesita reacomodar la señalización existente, e instalar nuevas señales verticales y demarcar las zonas de intersección, así mismo instalar en algunos puntos específicos reductores de velocidad, por ser zona residencial reducida, se evidencia Tres parques lineales sobre las calle 1ª y 1ª A entre carreras 3ª y 6ª , cual no se encuentra señalizada, además, no se evidencia reductores de velocidad u otro elemento de seguridad vial para la reducción de la velocidad en este punto, nos indican en el recorrido, como caso común en otros barrios, el aumento gradual de los piques y carreras ilegales en motocicletas, con alta velocidad y en algunos casos bajos los efectos de alcohol, se determino esta zona de alto índice de accidentalidad, dado que se evidencia además de los tres parques antes mencionados, están estacionados en ambos lados vehículos de contratista de cerrejón, además en esta zona se evidencia el parqueadero de los buses que transportan a los empleados de esta empresa.

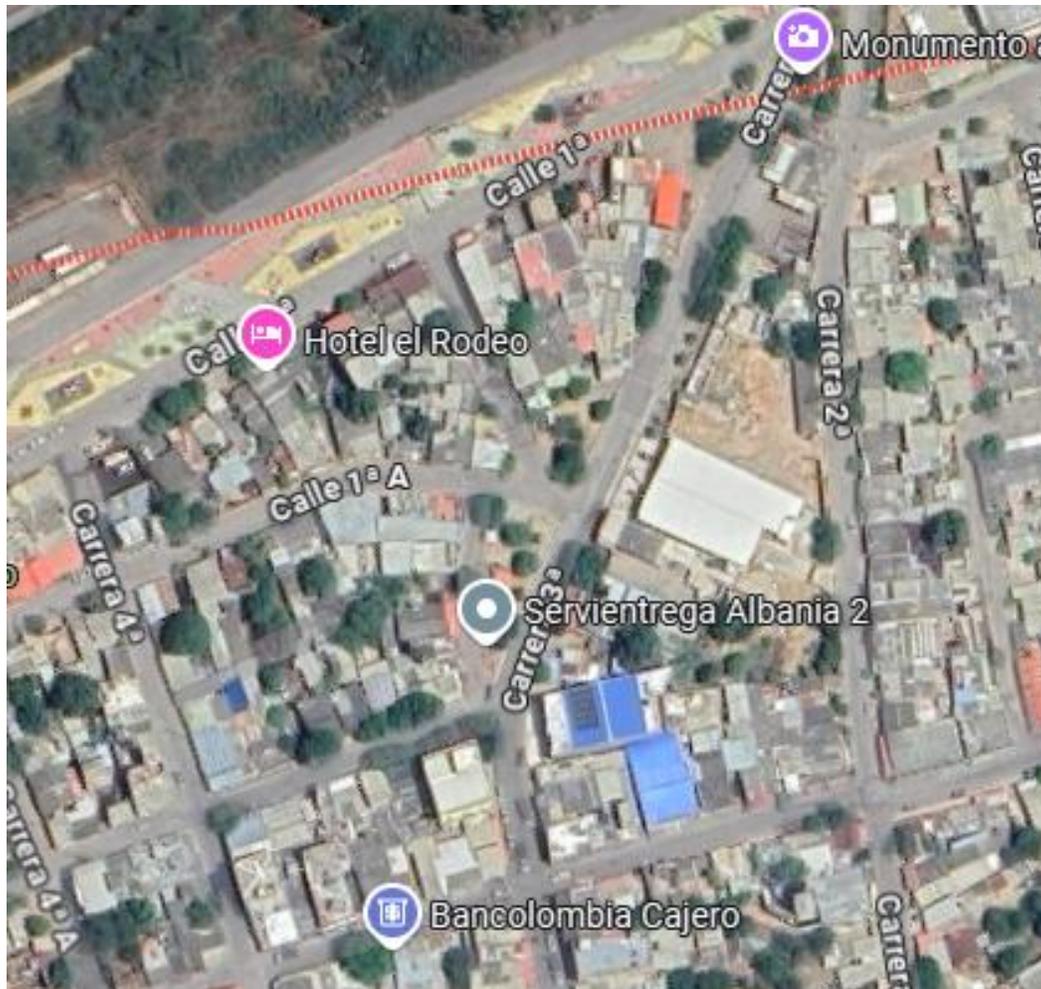


**Vista aérea ubicación parques del barrio divino niño**

En este barrio se encuentra una de las entradas al municipio de Albania por la carrera 3ª , estación de Policía, el cual se encuentra parcialmente señalizada, donde, se evidencia, un reductor de velocidad, en el recorrido por esta carrera se encuentran que los vehículos se estacionan en ambos lados de la vía, entre estos, vehículos de carga de mercancía, en esta zona se encuentra la Tienda Olimpica, aunque tenga zona de parqueo, esta es insuficiente.

En esta zona también se encuentran vehículos afiliadas a empresas de transporte de pasajeros.

Esta carrera es diseñada para circular en doble sentido, el cual, por el crecimiento del flujo vehicular en el municipio se recomienda configurarla en un solo sentido de entrada al municipio, en el capítulo de Sentidos Viales se recomienda este cambio.



Vista aérea barrio divino niño





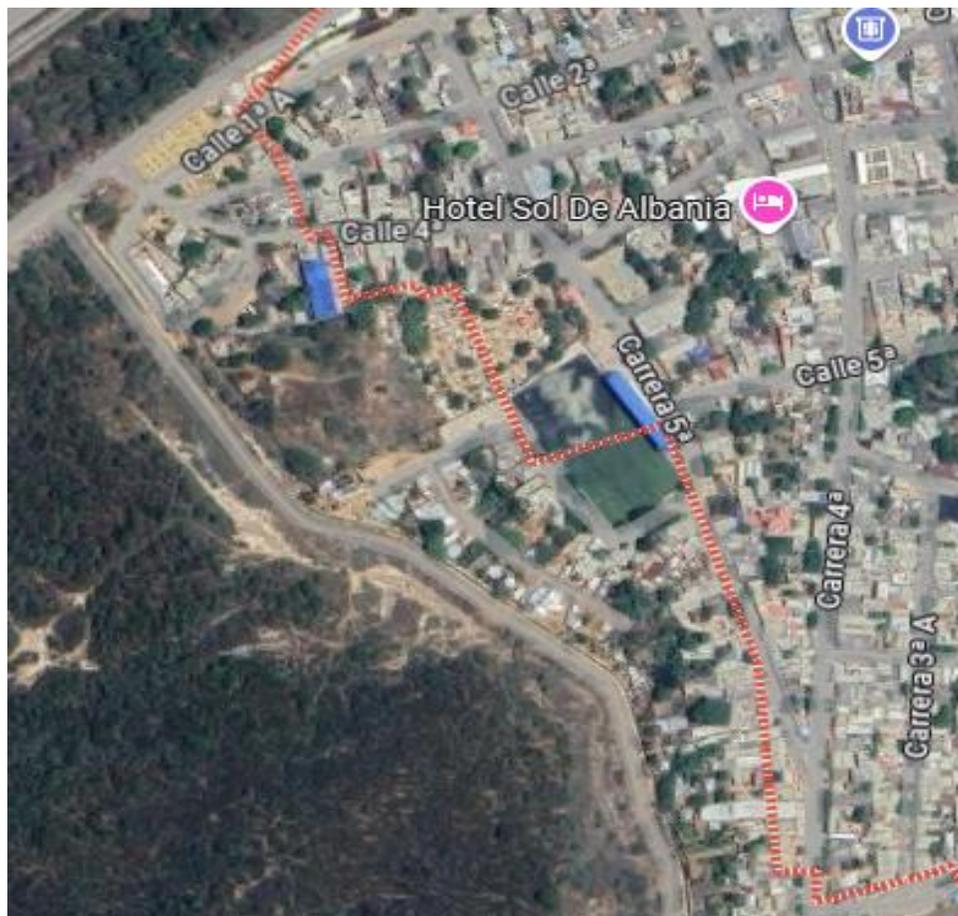






#### 4.3.2.6. Señalización Barrio 26 de febrero

Como se evidencia en este diagnóstico realizado al barrio 26 de febrero, se necesita reacomodar la señalización existente, e instalar nuevas señales verticales y demarcar las zonas de intersección, así mismo instalar en algunos puntos específicos reductores de velocidad, por ser zona residencial reducida, en este barrio se encuentra ubicado el cementerio central y la cancha de fútbol 26 de febrero, además de ser una zona alto flujo vehicular dado que es una ruta de acceso hacia el hospital san Rafael y los barrios aledaños como san Martín y el Carmen. Se evidencia el parque el sombrero, donde se encuentra una intersección en Y que sobrasale en la vía, sin ningún dispositivo de seguridad vial, además insuficiente señalización.



Vista aérea barrio 26 de febrero





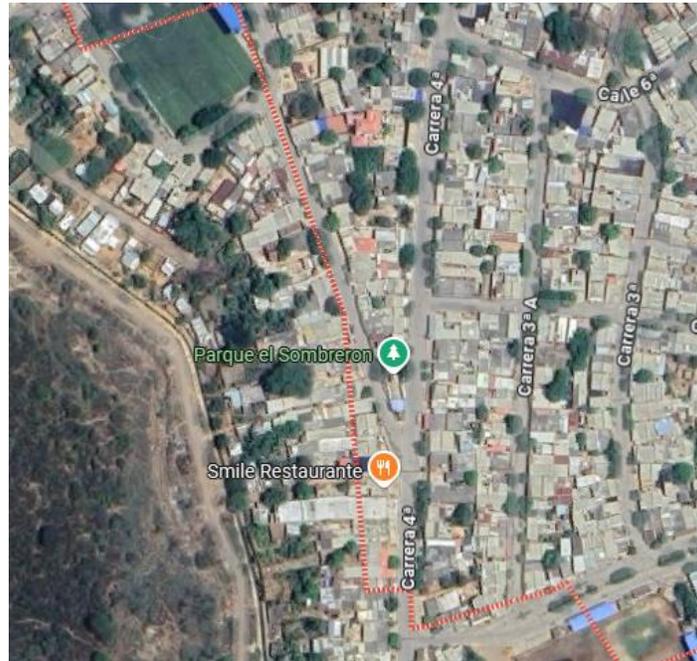






#### 4.3.2.7. Señalización Barrio San Martín

Como se evidencia en este diagnóstico realizado al barrio San Martín, se necesita reacomodar la señalización existente, e instalar nuevas señales verticales y demarcar las zonas de intersección, así mismo instalar en algunos puntos específicos reductores de velocidad, por ser zona residencial reducida, en este barrio se encuentra ubicado la parte de atrás del cementerio central y la cancha de fútbol 26 de febrero, además de ser una zona alto flujo vehicular dado que es una ruta de acceso hacia el hospital san Rafael y los barrios aledaños y a la cancha de softbol y al polideportivo nuevo. Se evidencia el parque el sombrero, donde se encuentra una intersección en Y que sobrasale en la vía, sin ningún dispositivo de seguridad vial, además insuficiente señalización.



Vista aérea barrio San Martín





Parque el Sombrero – Barrio Divino Niño







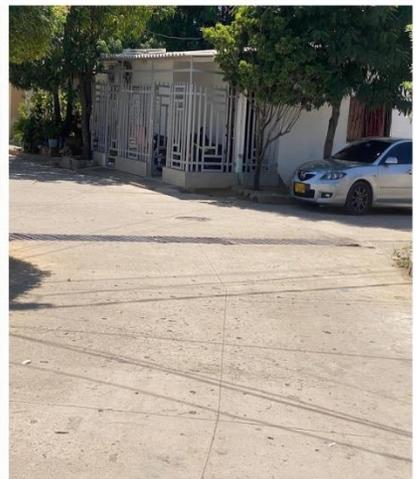
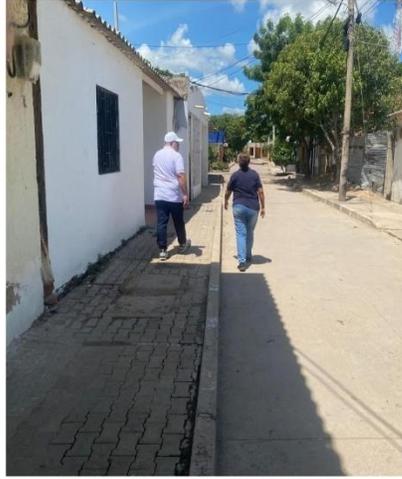
#### 4.3.2.8. Señalización Barrio El Carmen

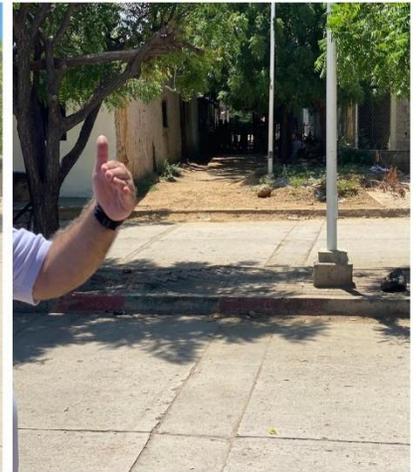
Como se evidencia en este diagnóstico realizado al barrio San Martín, se necesita reacomodar la señalización existente, e instalar nuevas señales verticales y demarcar las zonas de intersección, así mismo instalar en algunos puntos específicos reductores de velocidad, por ser zona residencial reducida, en este barrio se encuentra ubicado la cancha de softbol, se evidencia una avenida de doble carril de 6,5 metros de ancho cada carril, que interconecta con el nuevo polideportivo.



Vista área del Barrio El Carmen







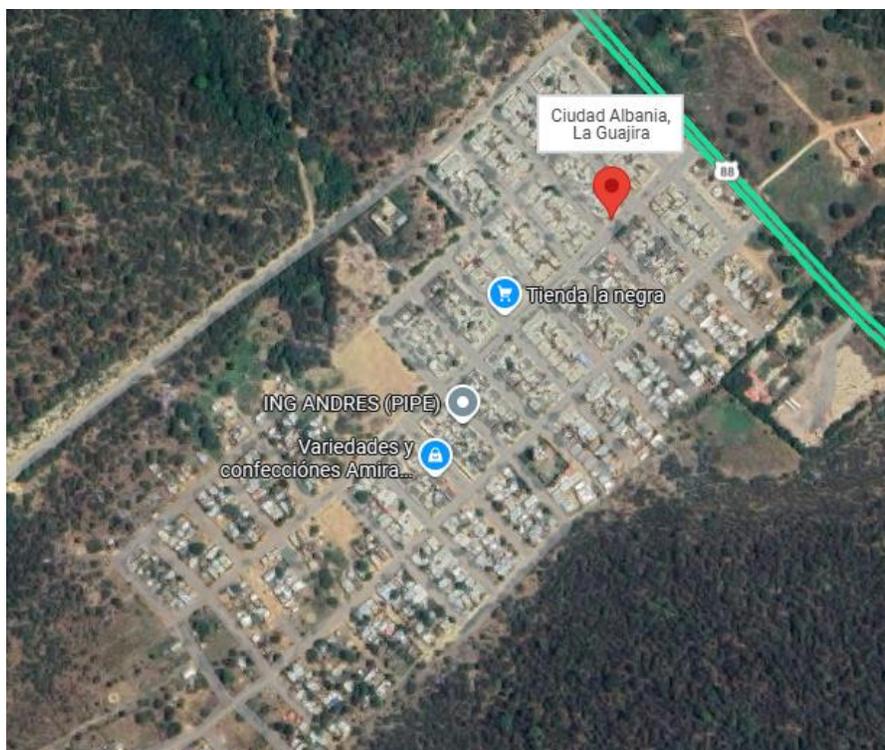
### 4.3.3. Señalización zona Rural – Municipio de Albania

La zona rural del Municipio de Albania hace parte integral de la estructura administrativa, conformado por los corregimientos de Porciosa, Ware ware, Cuestecitas y Nueva América. Albania cuenta con la vía 8801 desde el PR 72 hasta PR 46 +150 MT jurisdicción de Albania

En esta consultoría se realiza diagnóstico de las vías de la zona rural del Municipio de Albania con el fin de determinar cuales son las necesidades de infraestructura vial, el estado actual de las vías y el comportamiento humano en relación a la seguridad vial y movilidad.

#### 4.3.3.1 Señalización Ciudad Albania

Como se evidencia en este diagnóstico realizado al barrio Ciudad Albania, es necesario instalar nuevas señales verticales dado la falta de estas en las intersecciones y demarcar las zonas de intersección, así mismo instalar en algunos puntos específicos reductores de velocidad, por ser zona residencial reducida, tiene rejillas en mal estado en su calle principal lo cual ocasiona accidentes viales. En la entrada del Barrio sobre la vía 8801 PR 0 + 200 Mts se han presentado siniestros viales con víctimas, por las condiciones de la vía, además, influye mucho el alto flujo vehicular, alta velocidad, falta de dispositivo de reducción de velocidad, falta de señalización en la zona.



Vista aérea Ciudad Albania



Via 8801 altura PR 0 + 350 mts - [11.179358,-72.595511](#)



Via 8801 altura PR 0 + 350 mts - [11.179358,-72.595511](#)



Via 8801 altura PR 0 + 350 mts - [11.179358, -72.595511](#)



Via 8801 altura PR 0 + 350 mts PR 0 [11.181190, -72.597167](#)









#### 4.3.3.2. Señalización Digna Rosa

El barrio digna rosa se encuentra en Cuestecita, es el primer barrio en ubicación sobre la vía 8801 PR 53 + 695mts, 11.181727, -72.611466, presenta cuatro entradas a este grupo de barrios que conforma esta localidad (Digna Rosa, Luna del Rio, Villa reina y san francisco), por estar a orillas de esta vía principal, se determina como de alto índice de accidentalidad, por el alto flujo vehicular, mal estado de la vía, falta de infraestructura vial y de dispositivos de reducción de velocidad, sumado a esto, al alto tránsito de vehículos de contratistas de cerrejón dentro del barrio y alto tránsito de tractocamiones por la zona, se evidencia una estación de servicio con una cantera o triturador de materiales agregados para la construcción, donde no indica entrada y salida de tractocamiones, con cercanías de 78 mts a la plaza la almojonera. Por tanto es necesario la instalación de señalización vertical y demarcación horizontal en sus intercesiones, instalación de dispositivos de reducción de velocidad en puntos de alto flujo vehicular.



Vista aérea barrio digna rosa



Entrada barrio digna rosa



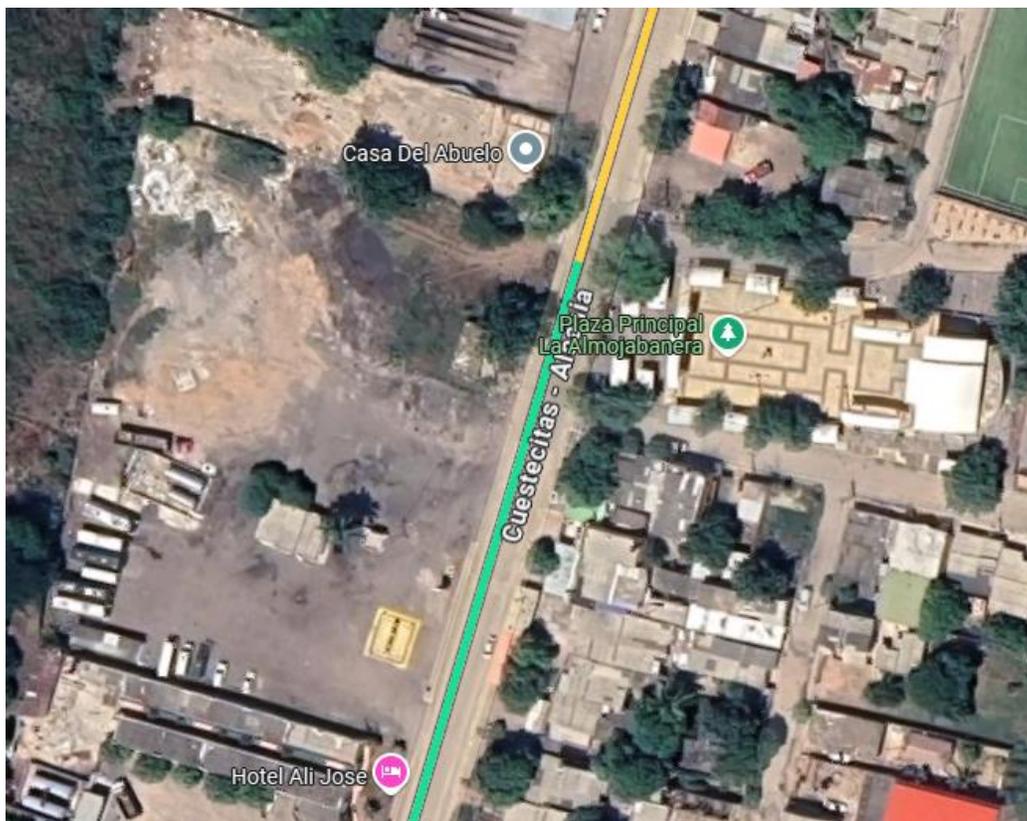
**Entrada barrio digna rosa**



**Entrada y salidas de vehículos sin señalización – taller barrio digna rosa**



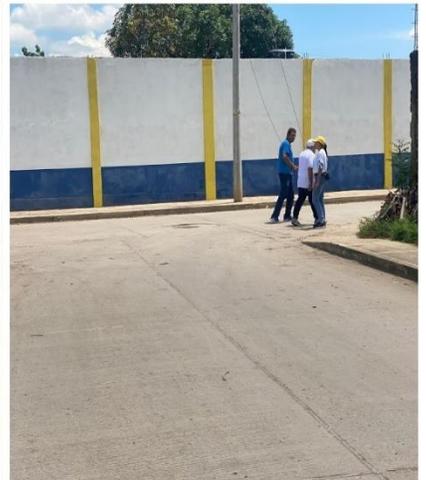
estación de servicio con una cantera o triturador de materiales agregados para la construcción



Vista aérea zona señalada como alto índice de accidentalidad – vía 8801 PR 53 + 300 Mts 11.181646, -72.614960











#### 4.3.3.3. Señalización Luna del Rio

Como se evidencia en este diagnóstico realizado al barrio Luna del Rio, se necesita instalar nuevas señales verticales y demarcar las zonas de intersección, así mismo instalar en algunos puntos específicos reductores de velocidad, señalar la ubicación de los puentes existentes en esta zona.



Vista aérea Barrio Luna del Rio – Cuestecitas







#### 4.3.3.4. Señalización San Francisco

Como se evidencia en este diagnóstico realizado al barrio San Francisco, se necesita instalar nuevas señales verticales y demarcar las zonas de intersección, así mismo instalar en algunos puntos específicos reductores de velocidad, señalar la ubicación de los puentes existentes en esta zona. Se evidencia en este barrio la existencia de un cancha o polideportivo que comparte con el barrio villareina, también tiene una entrada y salida de vehículos hacia un PTAR.

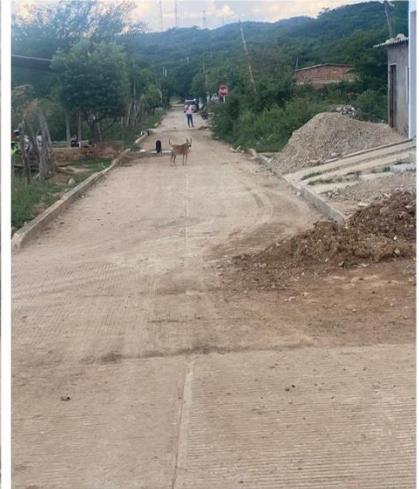


Vista aérea Barrio San Francisco



Entrada al PTAR y parte de las vías alrededor de la cancha villa reina



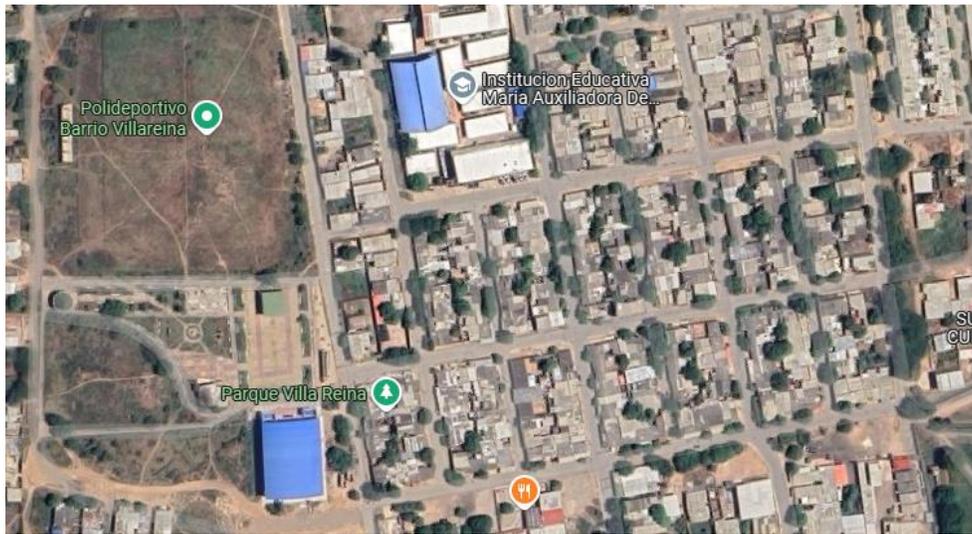




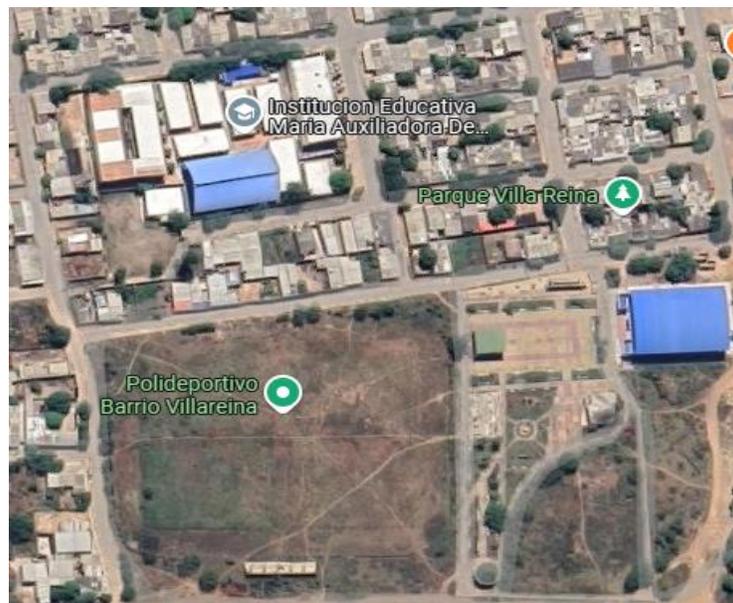


#### 4.3.3.5. Señalización Villa reina

Como se evidencia en este diagnóstico realizado al barrio San Francisco, se necesita instalar nuevas señales verticales y demarcar las zonas de intersección, así mismo instalar en algunos puntos específicos reductores de velocidad, se ubica y comparte con el barrio san francisco de la I.E.R María Auxiliadora, la cual se encuentra con deficiencia de señalización y demarcación escolares, las existentes no cumplen con la normatividad del ministerio de transporte, por tanto, es necesario la reubicación y cambio e instalación de señalización escolar. También es necesario señalar la zona del parque villa reina.



Vista aérea Barrio Villa reina



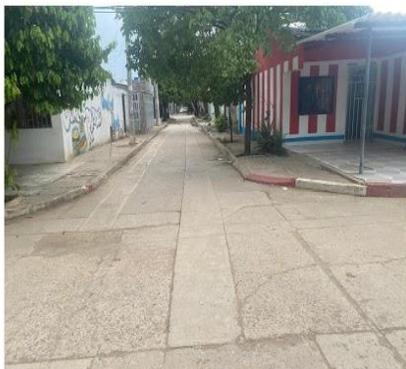
Vista aérea Parque, cancha de villa reina, IER María Auxiliadora

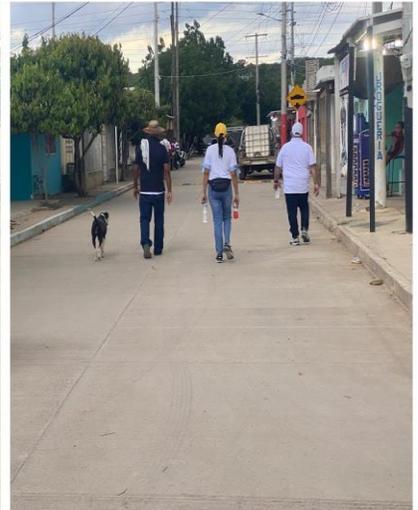


Frente - IER Maria Auxiliadora



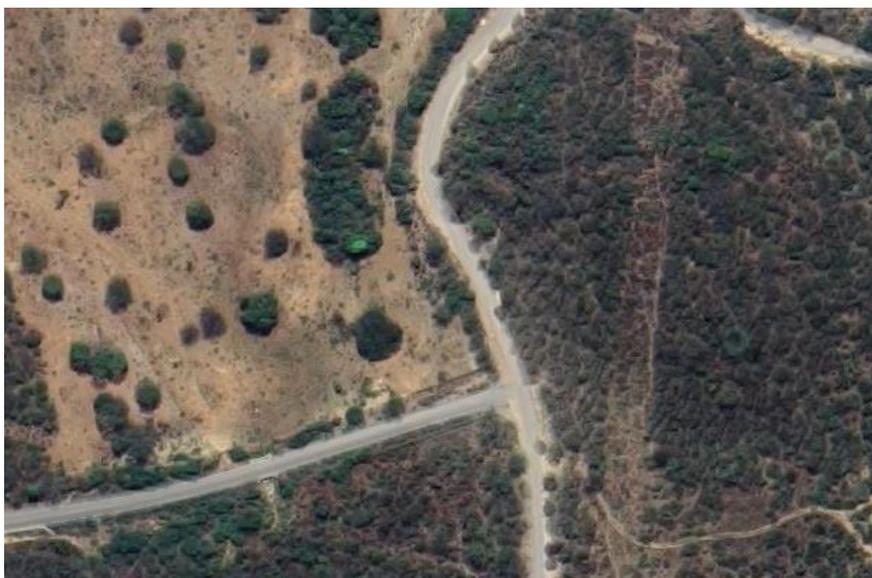
Vias de acceso IER Maria Auxiliadora



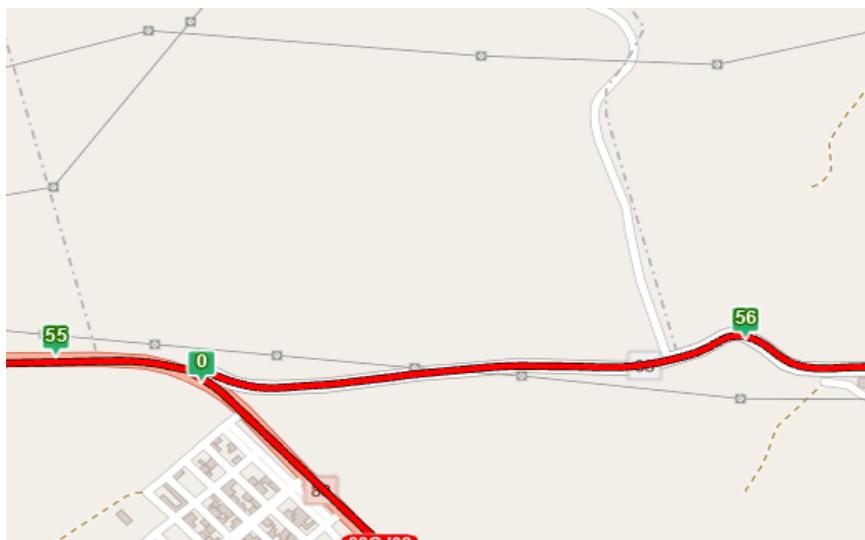


#### 4.3.3.6. Señalización Nueva América

La vereda nueva América se encuentra en la zona rural del Municipio de Albania en las coordenadas 11.214029, -72.580927, para llegar a esta comunidad se toma la vía 8801 desde el tramo 88GJ02 PR 0 intercesión con la vía 8801 hasta el PR 55 + 890 Mts, esta vía se encuentra sin pavimento hasta este punto, ya desde la entrada hacia la vereda se encuentra en pavimento en buen estado, sin embargo en el recorrido se evidencio que la carretera tiene las bermas cubierta de matorrales, lo que impide la buena visibilidad tanto de día como de noche y en curvas, esta situación puede ocasionar accidentes en la vía con animales y con vehículos que circulen en esta vía. En esta via se encuentra la entrada IER de nueva América.



Entrada PR 55 + 890 Mts a la vía vereda nueva america - 11.181791, -72.591606



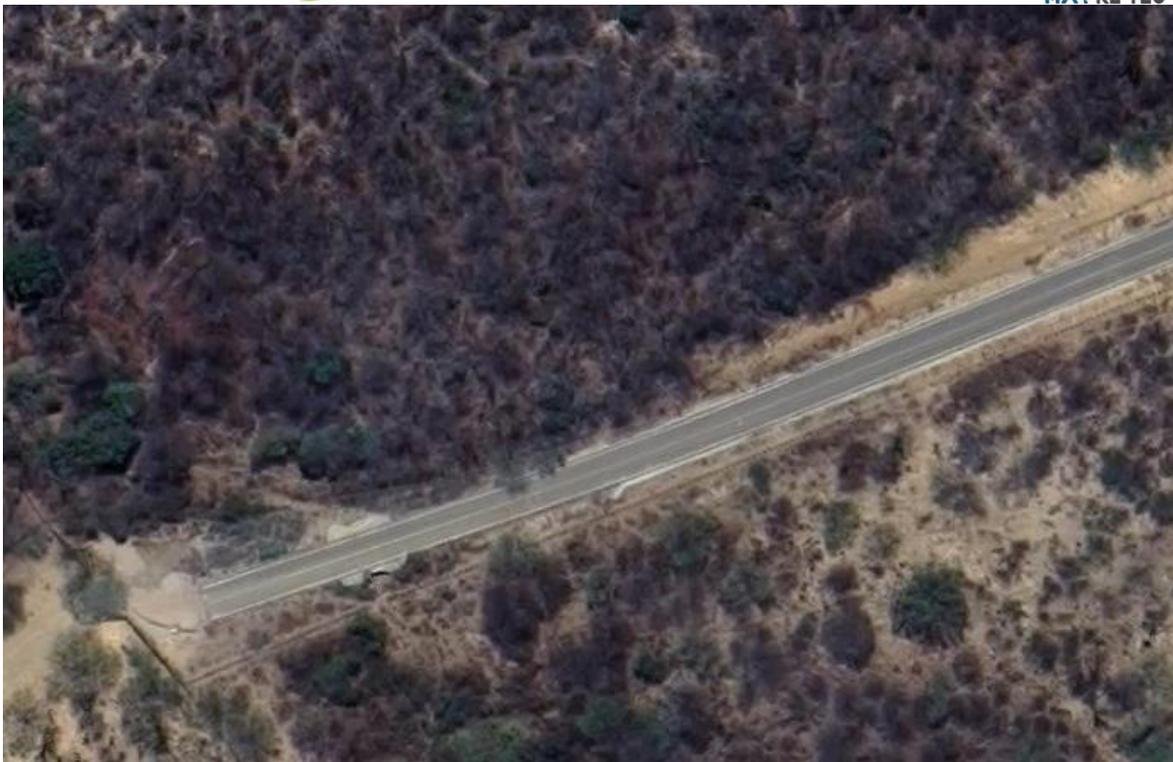
Entrada PR 55 + 890 Mts a la vía vereda nueva america - 11.181791, -72.591606



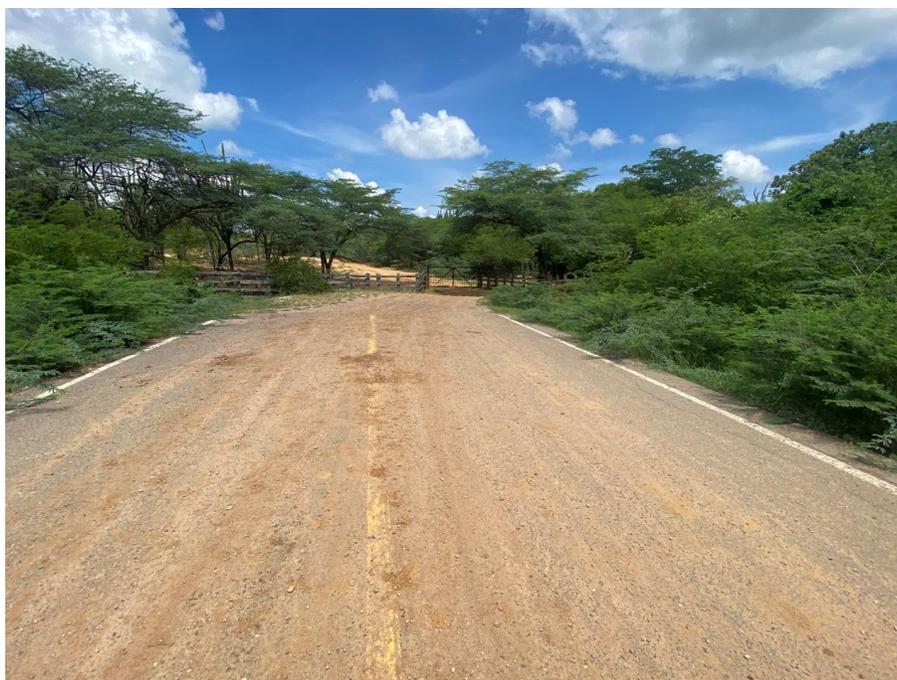
Vista aérea de la ubicación de la IER de nueva América



Vista aérea Nueva América

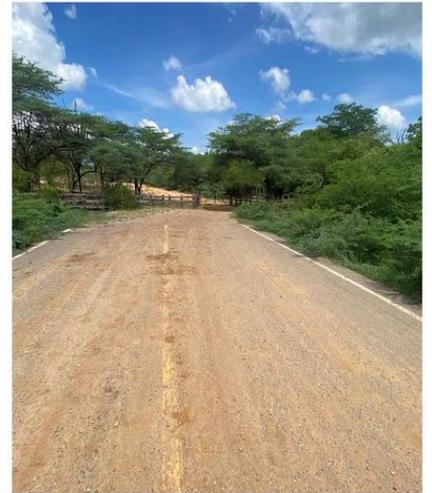


**Vista aérea Fin de pavimento nueva América**



**Fin del pavimento nueva America**

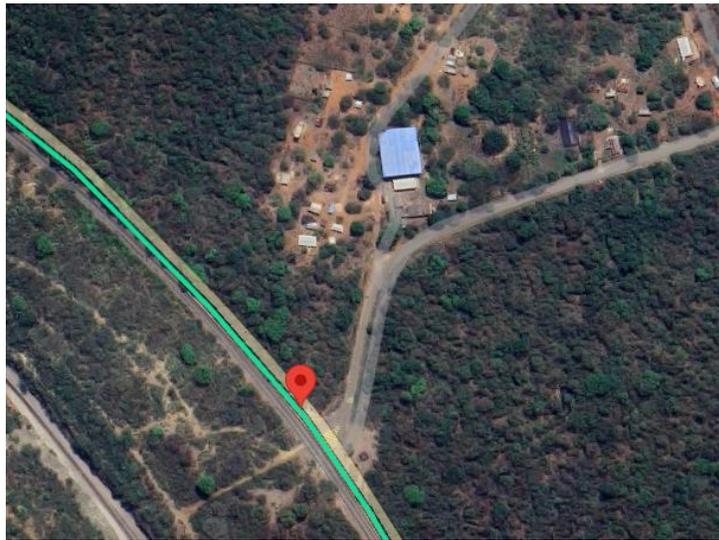






#### 4.3.3.7. Señalización corregimiento de Los remedios

El corregimiento de los remedios se encuentra ubicado en las coordenadas 11.101238, -72.542626, la entrada hacia el corregimiento se encuentra vía privada cerrejón paradero – Albania o Tranv. Buena Vista-Puerto Bolívar 11.167455, -72.503874, la cual se encuentra señalizada parcialmente, pero no indica que es la entrada al corregimiento de los remedios, en el recorrido se evidencia una IE. San Rafael de la horqueta, la cual no evidencia señalización y demarcación escolar, ya desde la entrada hacia al corregimiento se encuentra en pavimento en buen estado, sin embargo, en el recorrido se evidenció que la carretera tiene las bermas cubiertas de matorrales, lo que impide la buena visibilidad tanto de día como de noche y en curvas, esta situación puede ocasionar accidentes en la vía con animales y con vehículos que circulen en esta vía.



Vista aérea entrada y escuela los remedios



Entrada al corregimiento de los remedios



Vista aérea ubicación escuela san Rafael de horqueta – Los remedios



Escuela san Rafael de horqueta – Los remedios



Vista aérea corregimiento de los remedios



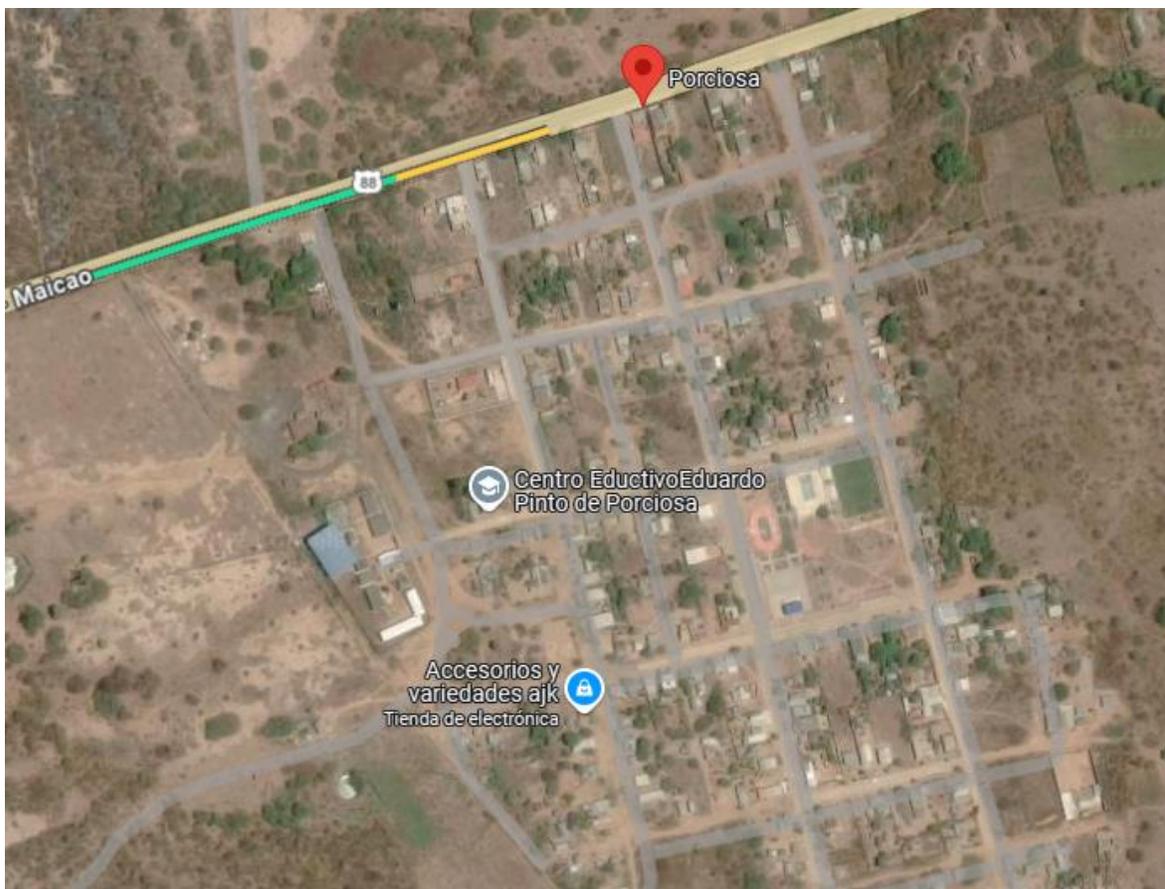
Entrada a la plaza principal del corregimiento de los remedios





#### 4.3.3.8. Señalización corregimiento de Porciosa

El corregimiento de porciosa se encuentra ubicado en las coordenadas 11.101238, -72.542626, en la vía 8801 PR 78, la cual es administrada por la ANI concesión Santa Marta – Paraguchon, se encuentra señalizada en su totalidad, y como esta la C.E. Eduardo Pinto, se encuentra debidamente señalizado y demarcado como lo indica el ministerio de transporte para las zonas escolares aledañas al paso de estudiantes y/o peatones.



Vista aérea Corregimiento de porciosa



Via de entrada C.E Eduardo Pinto de Porciosa



Via de entrada C.E. Eduardo Pinto de Porciosa



**C.E. Eduardo Pinto de Porciosa**



**Via de acceso C.E. Eduardo Pinto de Porciosa**

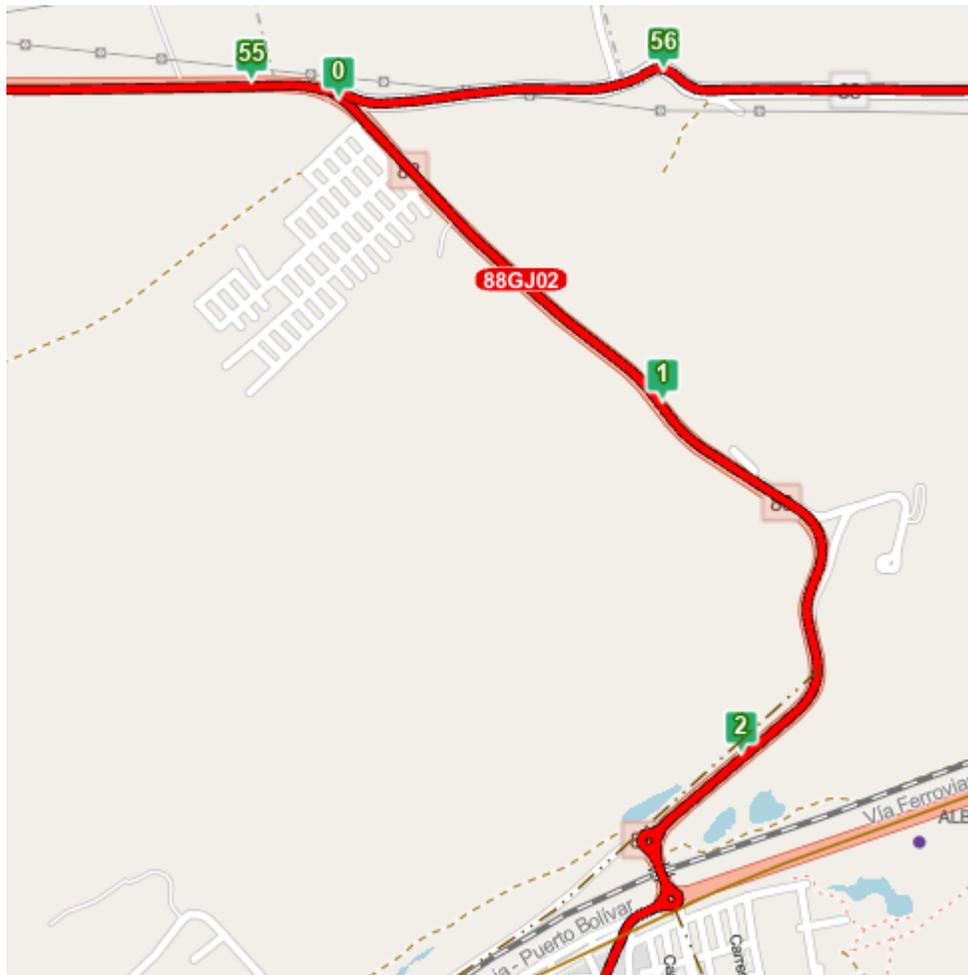






#### 4.3.3.9. Caracterización y diagnóstico tramo 88GJ02 PR 0 – PR 2 – vía Albania Cuestecita

El tramo 88GJ02 PR 0 – PR 2 – vía Albania Cuestecita, es una vía de acceso que conecta Albania con Riohacha y el sur de la guajira por la vía 8801, con intersección en PR 0 Y PR 55.

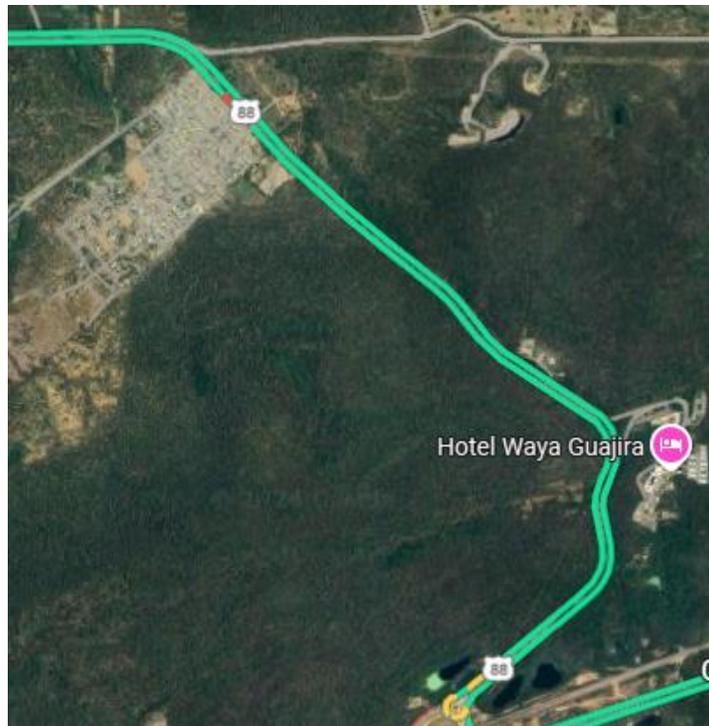


tramo 88GJ02 PR 0 – PR 2 – vía Albania Cuestecita

De acuerdo al análisis del tramo con mayor número de siniestros equivalentes del municipio con datos como, la localización, las características de la red vial adyacente, los siniestros ocurridos en el año 2023 y las principales causas asociadas

Se determino que este tramo es considerado de alto índice de accidentalidad, esta vía se caracteriza por tener curvas en su recorrido, además de pendientes entre 7° y 10°, además en los PR 1 +250 Mts y PR 1 + 714 mts, se encuentran las entradas al hotel Waya Guajira. Esta via se encuentra parcialmente señalizada y poca demarcación horizontal, además de no tener dispositivos de

seguridad vial tales como tachas luminosas, reflectivos en sus barandas entre otros aspectos, se evidenció que en la noche esta vía es de total oscuridad lo que la hace más difícil de maniobrar, además su alto flujo vehicular influye en que se presenten siniestros viales.



Vista aérea tramo 88GJ02 PR 0 – PR 2 – via Albania Cuestecita



tramo 88GJ02 PR 0 – PR 2 – via Albania Cuestecita



tramo 88GJ02 PR 0 – PR 2 – via Albania Cuestecita



tramo 88GJ02 PR 0 – PR 2 – via Albania Cuestecita



**Entrada hotel waya Guajira - PR 1 + 714 mts**



**tramo 88GJ02 PR 0 – PR 2 – vía Albania Cuestecita**



Entrada hotel waya Guajira - PR 1 +250



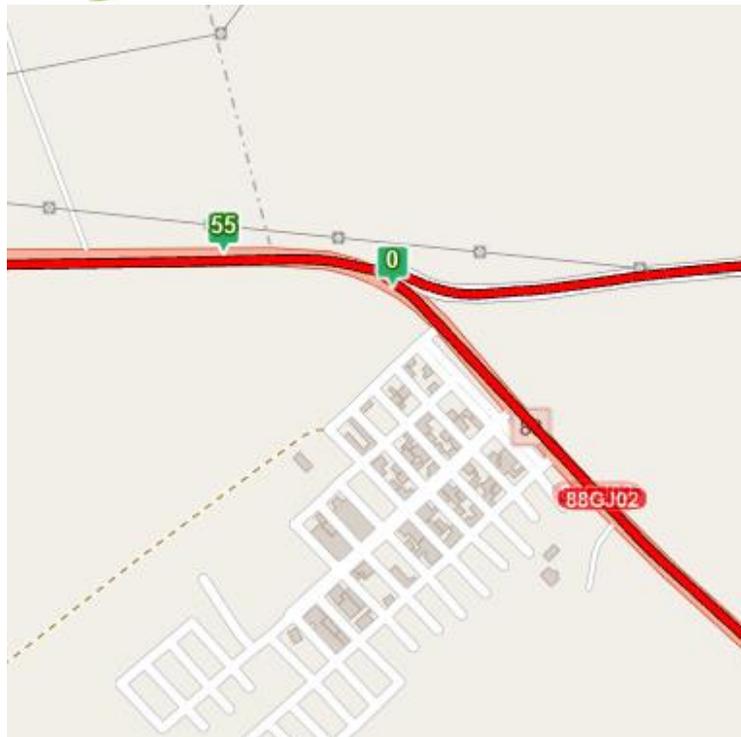
Entrada hotel waya Guajira - PR 1 +250 – Sentido contrario



tramo 88GJ02 PR 0 – PR 2 – via Albania Cuestecita



tramo 88GJ02 PR 0 – PR 2 – via Albania Cuestecita entrada a ciudad albania



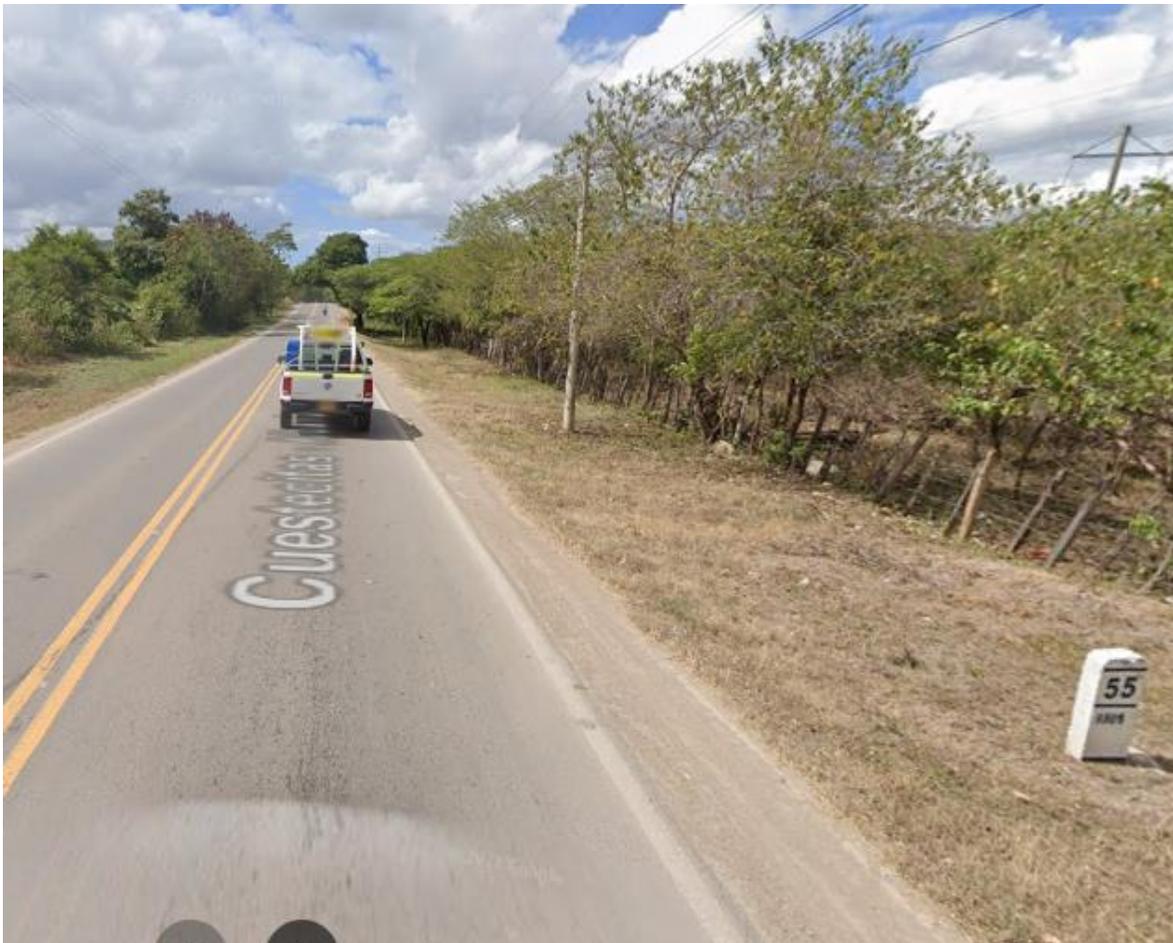
tramo 88GJ02 PR 0 – PR 2 – vía Albania Cuestecita intersección vía 8801



tramo 88GJ02 PR 0 – PR 2 – vía Albania Cuestecita – intersección vía 8801

#### 4.3.3.10. *Caracterización y diagnóstico tramo 88GJ02 PR 55 – PR 51 – sector Cuestecitas – Paradero*

Este tramo de la vía 8801 cuestecitas – paradero presenta algunas características especiales que lo hace de alto índice de accidentalidad, presenta un tipo de calzada sencilla, además pasa por el corregimiento de cuestecitas, entre el PR 53 Y PR 52 se presenta una condición de pendiente en curva que supera los  $10^{\circ}$ , en este punto se han presentado 4 siniestros viales con víctimas, así mismo, en la entrada a este punto se presenta embotellamiento o congestión vehicular, debido a que su infraestructura vial no es la adecuada para el flujo vehicular, tractocamiones, camiones entre otros tipos de vehículos que transita en este sector.



**Vía 8801 PR 55 – PR 51 – vía Albania Cuestecita**



Vía 8801 PR 55 – PR 51 – vía Albania Cuestecita – altura subestación eléctrica



Vía 8801 PR 55 – PR 51 – vía Albania Cuestecita – vehículo tracto camión en la berma Hotel



Vía 8801 PR 55 – PR 51 – vía Albania Cuestecita – vehículo tracto camión estacionados en las bermas



Vía 8801 PR 55 – PR 51 – vía Albania Cuestecita – vehículos estacionados en las bermas



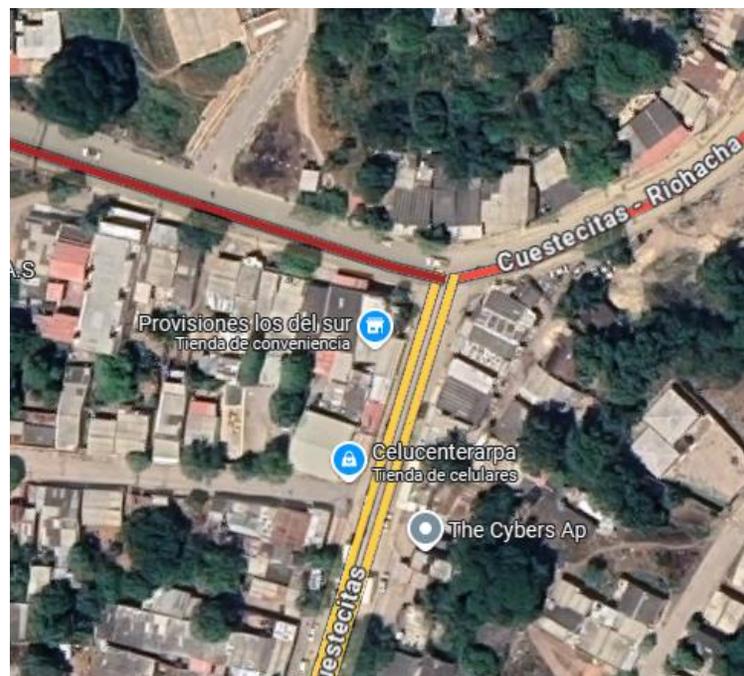
Vía 8801 PR 55 – PR 51 – vía Albania Cuestecita – vehículos estacionados en las bermas  
Empresas de transporte de pasajeros intermunicipales



Vía 8801 PR 55 – PR 51 – vía Albania Cuestecita – vehículos estacionados en las bermas



Vía 8801 PR 55 – PR 51 – vía Albania Cuestecita – vehículos estacionados en las bermas  
Empresas de transporte de pasajeros intermunicipales



Intercesión "Y" sur de la guajira y Salida a Riohacha



**Intersección “Y” salida al sur de la guajira y Salida a Riohacha**



**salida al sur de la guajira**



Punto de descenso PR 52 + 900 MTS – Alto índice de accidentalidad  
Curva cerrada en pendiente

En este punto se han presentado 4 siniestros viales con víctimas, involucrados tractocamiones en descenso, la hipótesis del accidente fue fallas vehiculares.



Vista aérea curva en descenso PR 52 + 900 MTS vía 8801



PR 52 + 900 MTS via 8801



PR 52 + 700 MTS via 8801 – Curva hacia la derecha

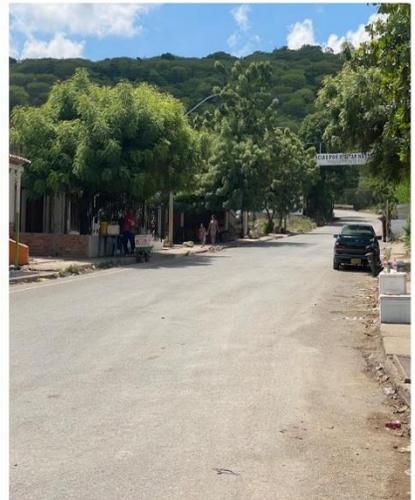


PR 52 vía 8801 entrada nueva subestación 11.176932, -72.614851



PR 52 vía 8801 – inicio de descenso peligroso





#### 4.4. programa de señalización

Por lo anterior se plantean proyectos de señalización que mitigaran los riesgos de accidentes para los ciudadanos de Albania, especialmente en la zona centro.

El Manual de Señalización expedido por el INVIAS entidad adscrita al ministerio de transporte es la guía para los diseños de señalización en el país y por esta razón se plantea la necesidad del ajustar la señalización existente a los diseños planteados en dicho documento.

La señalización comprende un papel importante para generar el desplazamiento ordenado del tránsito en la red vial, que permite informar a los usuarios, reglamentar usos y prevenir riesgos.

##### **Medidas de tráfico calmado**

Las medidas de tráfico calmado se implementan para la disminución de velocidades de circulación de vehículos automotores. Debido a la actividad comercial y cultural que se presenta en el Municipio de Albania, se plantea con esta medida mejorar la movilidad en la red vial del centro permitiendo el tránsito vehicular con una velocidad de circulación apropiada y priorizando el tránsito no motorizado, además de contribuir con la disminución de la accidentalidad vial.

Las técnicas para lograr un tráfico calmado se pueden dividir en cuatro categorías:

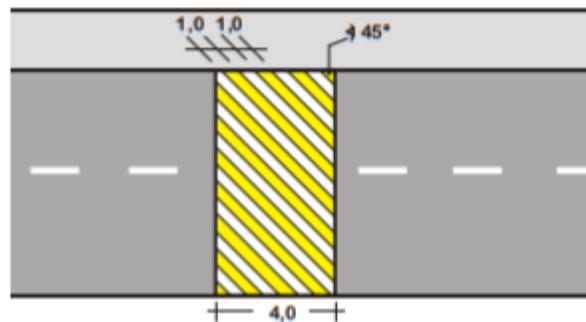
- **Normatividad, vigilancia y control**

Principalmente consiste controlar el tránsito por medio de restricciones de movimientos, de estacionamiento y de velocidad con señalización vertical y horizontal. Apoyado en un control y vigilancia para el cumplimiento.

- **Tratamiento superficial del pavimento con elementos que inciden en percepción**

Este tratamiento consiste en cambiar la textura o el color del pavimento, advirtiendo que la prioridad no es del transporte motorizado, ocasionando al conductor una disminución de la velocidad por la percepción de sus sentidos.

**Resalto Virtual**



- **Control por deflexión vertical**

Este tipo de control se realiza por medio de la modificación de la trayectoria de los vehículos por medio de cambios en la geometría de la vía en el sentido vertical, usualmente son diseñados para la velocidad máxima permitida. La ventaja que ofrece este tipo de infraestructura es que cuando se supera la velocidad de diseño el conductor siente un movimiento brusco del vehículo.

**Control por deflexión vertical**



- **Control por deflexión horizontal**

Este tipo de control modifica horizontalmente la geometría de la vía, se diseñan islas o barreras que obligan al vehículo a disminuir su velocidad para transitar.

**Control por deflexión horizontal**



### **Señalización vertical**

Este tipo de señalización guía el tránsito de los para los conductores con el fin de reglamentar, prevenir o informar en puntos específicos donde es requerida. Para la instalación de este tipo de señales se debe realizar un estudio y diseño específico en cada punto donde sea necesaria la instalación. Este tipo de señalización permite alertar al usuario de la vía sobre la presencia de factores que puedan generar riesgos de accidente.

La señal más utilizada es la SR-01 señal reglamentaria de PARE, tiene una gran importancia para la regulación del tráfico y la detención de los vehículos cerca a las intersecciones. Su uso es indispensable en zonas escolares y los centros de alto tránsito peatonal.

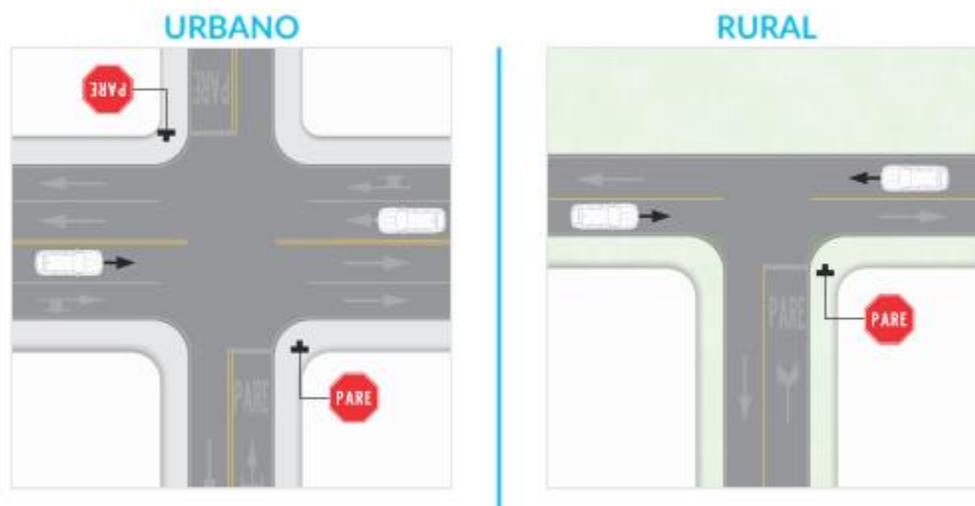
Las señales verticales se clasifican en reglamentarias, preventivas e informativas, cada una tiene características diferentes. Adicionalmente las señales deben cumplir con ciertas especificaciones técnicas de estado y conservación, visibilidad, ubicación lateral y longitudinal, altura y materiales, todas descritas en el manual de señalización.

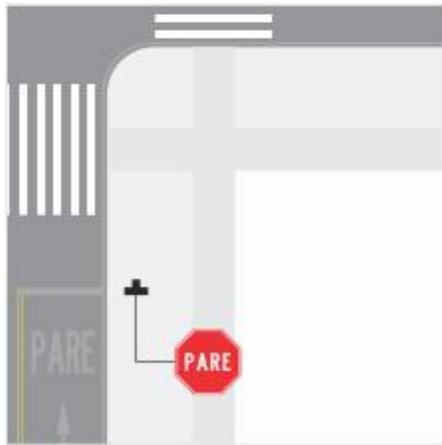
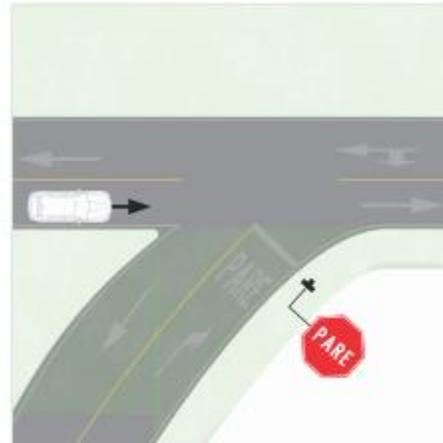
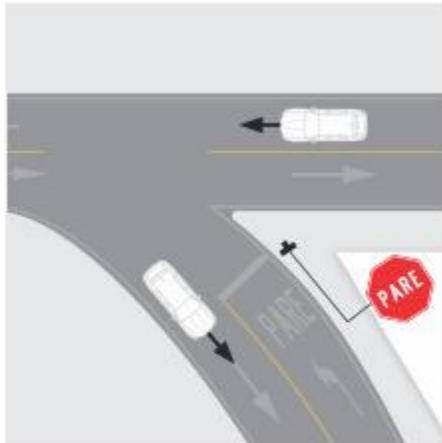
Para este programa se instalarán mayormente la SR-01 señal reglamentaria de PARE, Esta señal se emplea para notificar al conductor que debe detener completamente el vehículo, y solo reanudar la marcha cuando pueda hacerlo en condiciones que eviten totalmente la posibilidad de siniestro vial. Su objetivo es generar una detención total en el punto de la vía que le permita tener visibilidad para la incorporación segura a la intersección.

Dada su importancia en la seguridad vial, esta señal debe fabricarse con características de retrorreflexividad superiores a las Tipo IV y cumplir siempre con los niveles mínimos de retrorreflexión que se establecen en la Norma NTC 4739 vigente, o aquella norma que la complemente, sustituya o actualice, para el tipo de material utilizado, por lo que se deben medir periódicamente los niveles de retrorreflexión, para programar oportuna mente el reemplazo de estas señales.

En zonas urbanas su ubicación lateral debe estar a mínimo 0,30 m y máximo 2,0 m del borde de calzada, mientras que en zonas rurales se deberá cumplir lo dispuesto en el numeral 2.1.4.2. Ubicación Lateral (mínimo de retrorreflexión, 1,8 m y máximo 3,6 m). En intersecciones donde el ángulo formado entre las dos vías sea agudo, se recomienda ajustar la ubicación de la señal, a fin de evitar su visibilidad por parte de los actores que transitan en La vía priorizada.

#### Ubicación típica de señal SR-01 PARE





Nota: Siempre que la capa de rodadura se encuentre pavimentada, se debe complementar la señal, con la demarcación correspondiente de línea de parada.

### Señalización horizontal

La señalización horizontal es la demarcación de la capa de rodadura del pavimento con el fin de guiar el tránsito vehicular. En el manual de señalización describe la función de demarcación de la siguiente forma:

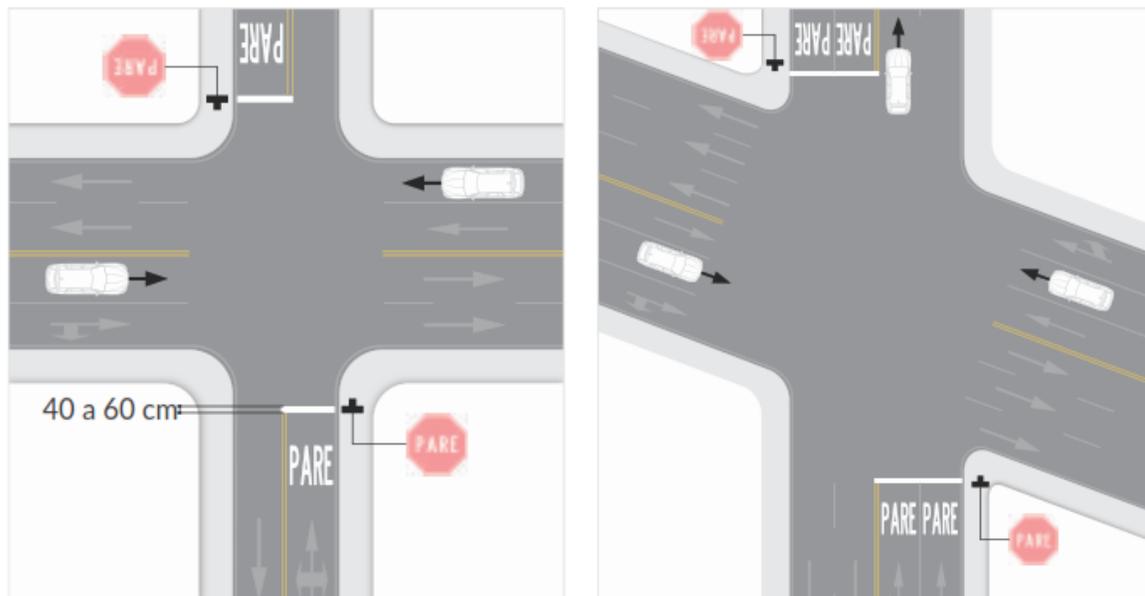
“La demarcación desempeña funciones definidas e importantes en un adecuado esquema de regulación del tránsito. En algunos casos, son usadas para complementar las órdenes o advertencias de otros dispositivos, tales como las señales verticales y semáforos; en otros, transmiten instrucciones que no pueden ser presentadas mediante el uso de ningún otro dispositivo, siendo un modo muy efectivo de hacerlas entendibles”.

Para que la señalización horizontal cumpla la función para la cual se usa, se requiere que se tenga una uniformidad respecto a las dimensiones, diseño, símbolos, caracteres, colores, frecuencia de uso, circunstancias en que se emplea y tipo de material usado

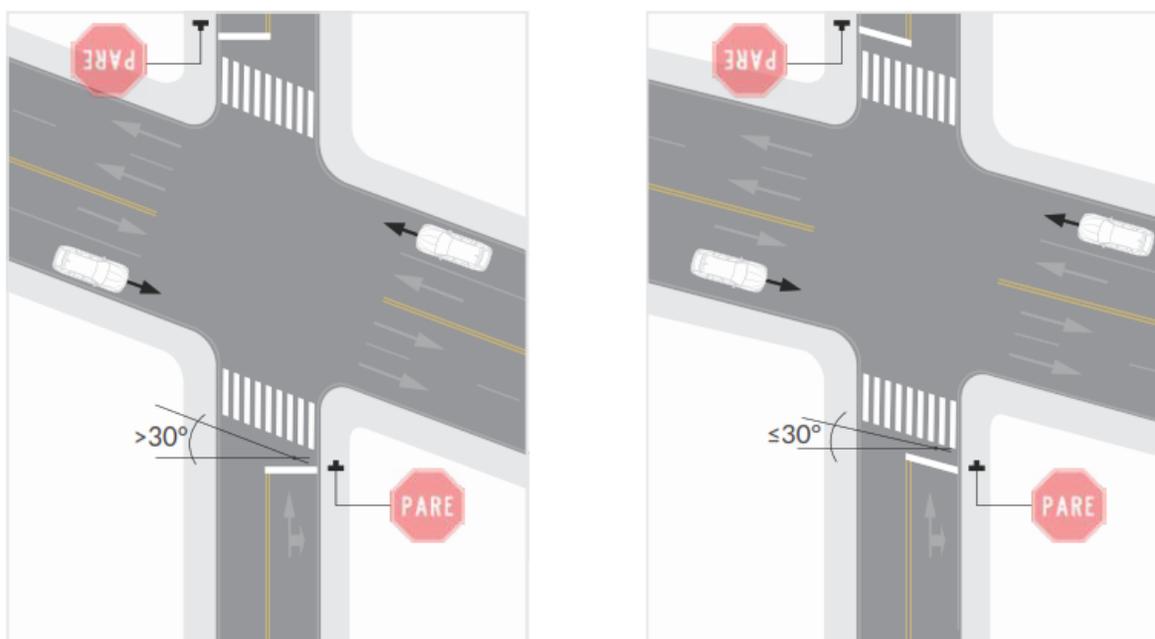
En Albania la demarcación es deficiente incluso en las vías principales. Desde el punto de vista de seguridad vial se requiere demarcación en las zonas escolares y en las intersecciones semaforizadas que prioricen el tránsito peatonal.

### Diseños tipo de señalización en intersecciones

#### Intersección controlada por señal SR-01 PARE



#### Alineación de la línea de detención vs alineación de Cebra

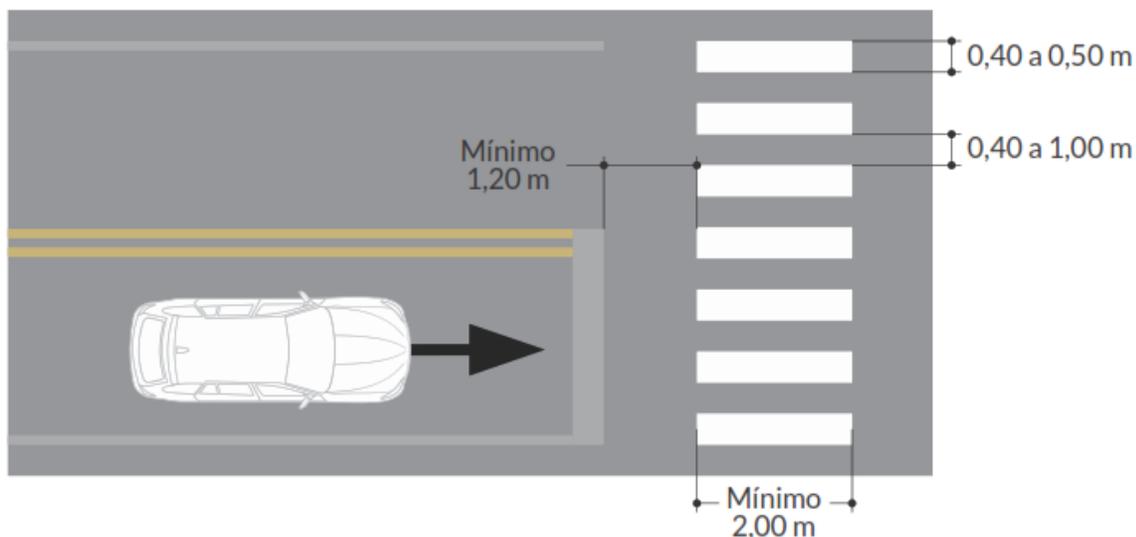


## Demarcación Cruce Peatonal

Las demarcaciones transversales de los cruces o pasos peatonales son tipo cebra y se emplean para indicar el lugar y la trayectoria que deben seguir los peatones al atravesar una calzada, y definir el área donde un conductor podría anticipar la presencia de un peatón. Estas marcas son de color blanco, y pueden ser de uno de los cuatro tipos que se describen a continuación:

- Paso Cebra regular.
- Paso cebra todo rojo.
- Paso cebra con resalto tipo trapezoidal o pompeyano.
- Paso cebra de cruce escolar.

### Paso cebra



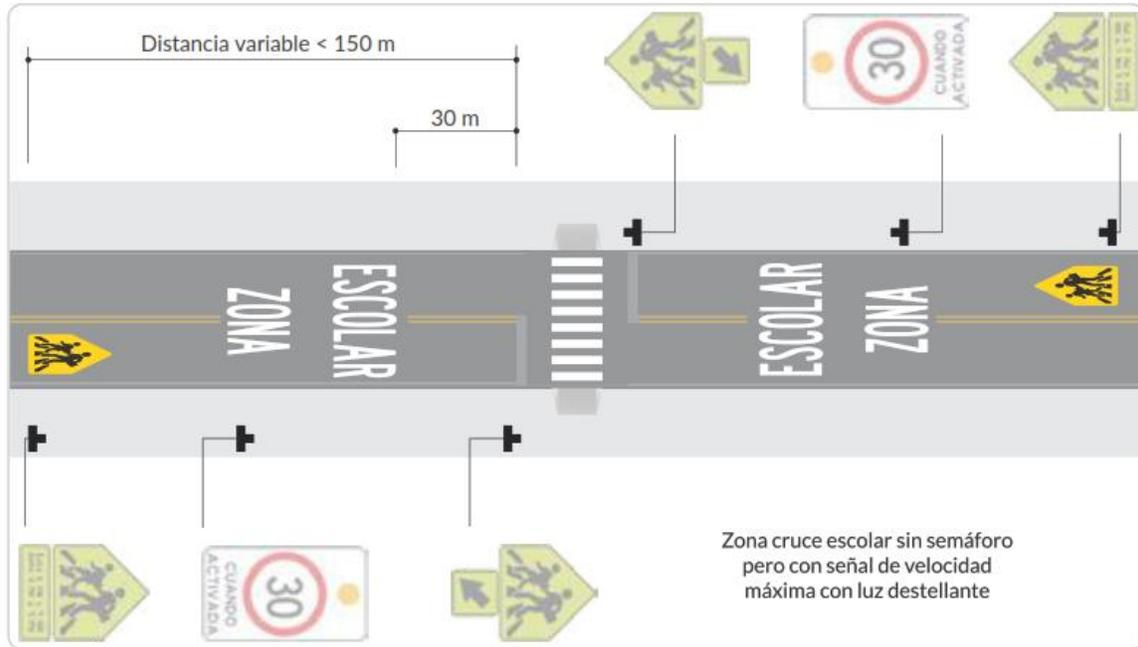
### Paso cebra en cruce escolar

Si bien el cruce escolar tiene muchos elementos en común con cualquier otro cruce de peatones, se distingue por dos factores especiales que deben ser considerados en su diseño e implementación:

- El primero es el horario, es decir, se deben aplicar restricciones al uso de la vía acorde con el horario de uso del cruce. Para lograr esto, se podrá agregar un panel o placa de horario adosado a la señal SP-47A PROXIMIDAD A CRUCE ESCOLAR.

El horario de la operación del cruce escolar también se indica en la señal SR-30 VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA indicando una velocidad de 30 km/h con una baliza destellante, la cual es activada y desactivada por personal responsable perteneciente a la institución de educación, y con el texto CUANDO ACTIVADA; en la que debe adosarse en la parte inferior una placa con el texto "X DÍAS HÁBILES" y el horario de la restricción.

### Cruce escolar



#### 4.5. Programa de Reducción de velocidad

El exceso de velocidad en las vías del Municipio de Albania es un factor que incide directamente en el riesgo, ocurrencia y severidad de siniestros viales; por esto, la implementación de dispositivos que generen una reducción efectiva de la velocidad de los vehículos, especialmente los motorizados, es una medida recomendada para fomentar la seguridad de todos los usuarios viales y establecer la prioridad de los actores vulnerables.

Para este fin, se tendrá en cuentas medidas o dispositivos de acuerdo a la necesidad del área a intervenir.

- **Reductores tipo resalto:** trapezoidal o pompeyano, parabólico, portátil y tipo cojín.

El exceso de velocidad, relacionado con ciertas condiciones de la vía y del entorno, es uno de los principales factores que contribuyen al riesgo, ocurrencia y gravedad de los siniestros viales. Existen diversidad de dispositivos diseñados con el propósito de inducir al conductor a reducir su velocidad de operación. En la presente sección se describen aquellos dispositivos que pueden ser más convenientes para el uso en tramos y puntos críticos de las vías, siempre que se sustente técnicamente su necesidad, a partir de la evidencia que la señalización vertical y horizontal no ha sido suficiente para disminuir la velocidad de operación en la vía.



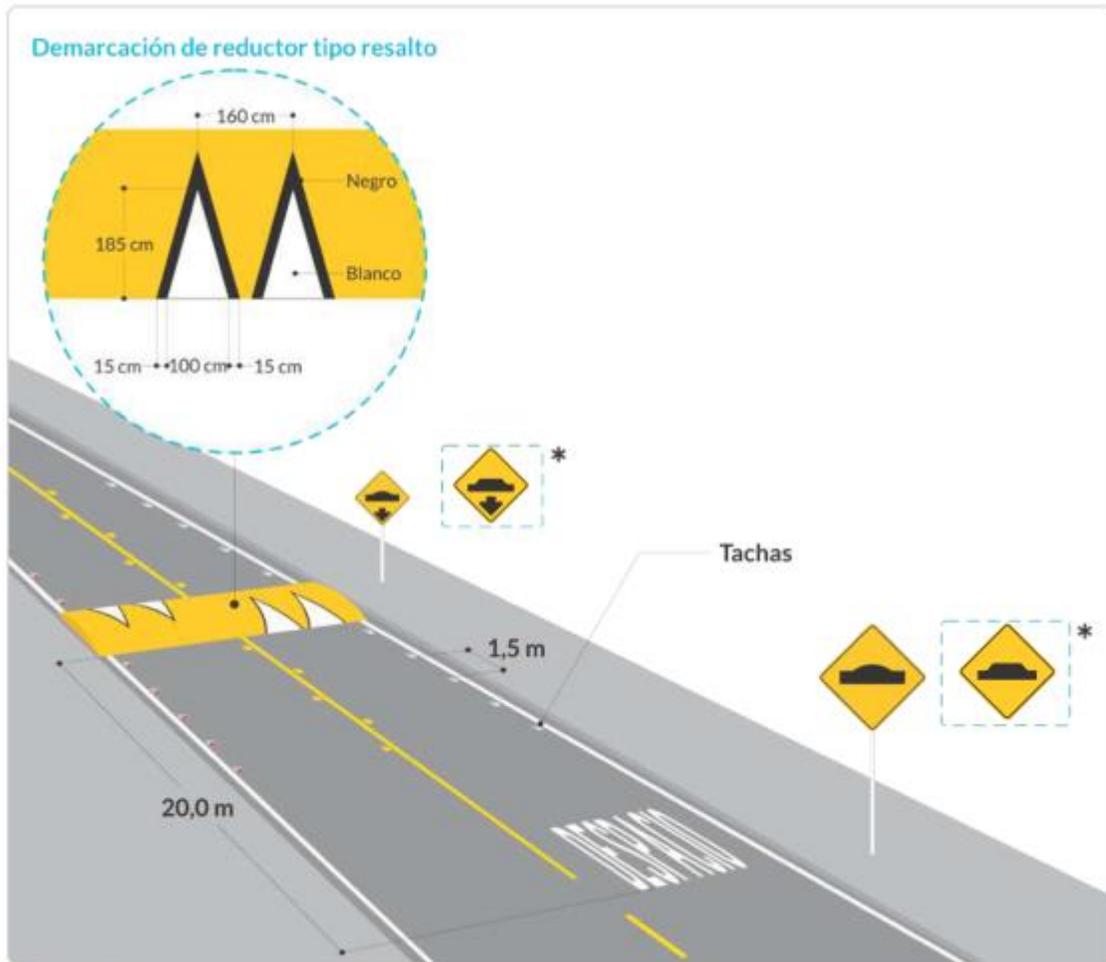
Las ondulaciones transversales a la vía, conocidas como resaltos, se constituyen en el elemento más coercitivo para obtener una reducción de velocidad y aumentar la seguridad de las franjas de circulación de usuarios vulnerables, en intersecciones, zonas escolares, entre otros.

El resalto es un dispositivo ideado para gestionar la velocidad de los distintos actores viales de manera efectiva en tramos de la vía (sucesión de resaltos) o sitios puntuales (resaltos aislados); para este fin, y según su diseño, este tipo de dispositivos es capaz de reducir la velocidad promedio hasta a 30 km/h, lo que los hace especialmente aptos para generar velocidades seguras, preferiblemente en vías urbanas y de uso de suelo predominantemente residencial o donde se ubican establecimientos educacionales, o en toda vía donde se requiera gestionar y regular la velocidad.

Estos dispositivos han sido utilizados exitosamente en vías y en accesos a intersecciones con tasas de siniestralidad o registros que incluyen más de un siniestro con lesionados o fallecidos en el último año, así como en intersecciones donde es necesario proteger el flujo peatonal y en diversos tipos de vía donde es necesario disminuir las velocidades de operación vehicular.

Para el diseño e instalación de este tipo de dispositivos reductores de velocidad se hace necesaria la realización de un estudio técnico de soporte, que sustente de manera integral y fundamentada su necesidad, frente a la situación de riesgo de seguridad vial presentado en el tramo de estudio. Dicho estudio debe elaborarse conforme a los criterios que establezca el Gobierno nacional o a falta de este, según el criterio del profesional idóneo. En el desarrollo de este, se considerarán entre otras variables el entorno, la geometría, los usuarios y las condiciones particulares del contexto donde se pretende instalar, así como el tipo de resalto. De manera particular, se puede considerar su uso en los siguientes casos:

- En vías urbanas donde se requiere circular a bajas velocidades (velocidades iguales o inferiores a 30km/h) por la presencia permanente de peatones que cruzan la vía.
- En vías urbanas donde se identifique la necesidad permanente de cruce peatonal, generada por usos de suelo urbanos y actividades socioeconómicas.
- En vías que presentan alta siniestralidad vial, con víctima fatal y no fatal.
- En vías con sección transversal igual o menor de dos carriles con cruces peatonales regulados a nivel.
- En vías con adecuada visibilidad, sin limitaciones de curvas horizontales o verticales que requiera una disminución permanente de velocidad.



Para el caso del Municipio de Albania se instalarán los resaltos Portátiles, los cuales son dispositivos elaborados en caucho, plástico o cualquier otro tipo de material sintético, de bajo peso y de alta resistencia al impacto, instalados sobre la superficie de la vía como reductores de velocidad temporales.

Las dimensiones de estos dispositivos son:

- Largo: mayor o igual a un 70% del ancho del carril de uso.
- Ancho: variable entre 0,3 m y 0,5 m.
- Alto: variable entre 0,02 m y 0,08 m.

Para una altura de 0,02 m el ancho debe ser de 0,3 m; para una altura de 0,08 m, el ancho debe ser de 0,5 m.

Resalto portátil

