

PLAN DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL

2019-2021



GOBERNACIÓN DEL QUINDÍO



INSTITUTO DEPARTAMENTAL DE TRANSITO
Y TRANSPORTE

CARLOS EDUARDO OSORIO BURITICÁ
GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO
2016 – 2019



TABLA DE CONTENIDO

1. PRESENTACIÓN..... 5

2. INTRODUCCIÓN 6

3. GLOSARIO 8

4. INFORMACION GENERAL DEPARTAMENTO DEL QUINDÍO 13

 4.1 Ubicación, Extensión y Límites:..... 13

 4.2 División Administrativa:..... 13

 4.3 Fisiografía:..... 13

 4.4 Hidrografía: 14

 4.5 Clima: 15

 4.6 Economía:..... 15

 4.7 Vías de Comunicación: 16

 4.8 Turismo:..... 16

5. FUNDAMENTACIÓN DEL PLAN DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL 17

6. VALORES 17

7. OBJETIVOS 18

 7.1 Objetivo General..... 18

 7.2 Objetivos Específicos..... 18

8. MARCO NORMATIVO DE LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA..... 19

9. DIAGNÓSTICO DE SEGURIDAD VIAL EN EL DEPARTAMENTO DEL QUINDÍO 21

 9.1 Análisis de causa raíz: Diagrama de espina de pescado 21

 9.2 Análisis estadístico de accidentalidad en el departamento del Quindío..... 21

 9.3 Caracterización demográfica de los fallecidos en siniestros viales 24

 9.4 Caracterización espacio temporal de los fallecidos en siniestros viales..... 26

 9.5 Caracterización de los fallecidos en siniestros viales según área de ocurrencia..... 28

 9.6 Lesionados en siniestros viales en el Quindío 29

 9.7 Caracterización demográfica de los lesionados en siniestros viales 31

 9.8 Caracterización espacio temporal de los lesionados en siniestros viales..... 34

 9.9 Caracterización de los lesionados en siniestros viales según área de ocurrencia..... 36

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) 36

10. CLASIFICACION DE LAS ACTIVIDADES SEGÚN PILARES ESTRATEGICOS 37

 10.1 GESTION INSTITUCIONAL 38

 10.1.1 Estrategia 38

 10.1.2 Acciones 38

 10.2 COMPORTAMIENTO HUMANO 39



Gobernación del Quindío



PLAN DEPARTAMENTAL DE
SEGURIDAD VIAL

PDSV

10.2.1	Estrategia	39
10.2.2	Acciones	39
10.3	INFRAESTRUCTURA.....	40
10.3.1	Estrategias.....	40
10.3.2	Acciones	40
10.4	ATENCIÓN A VÍCTIMAS	42
10.4.1	Estrategia	42
10.4.2	Acciones	42
10.5	VEHÍCULOS.....	43
10.5.1	Estrategia	43
10.5.2	Acciones	43
11.	EVALUACIÓN Y MEJORA.....	44
	Indicadores del Plan Departamental de Seguridad Vial.....	44
11.1	Indicadores generales del plan.....	45
11.1.1	Número de víctimas fatales por siniestros viales en el Departamento del Quindío.	45
11.1.2	Número de víctimas fatales en condición de motociclista (conductor o pasajero) por siniestro vial en el Departamento del Quindío.	45
11.1.3	Número de víctimas fatales en condición de peatón por siniestro vial en el Departamento del Quindío.	45
11.1.4	Número de víctimas fatales en condición de conductor o pasajero de vehículo, tipo automóvil y otros-no moto- por siniestros viales en el departamento del Quindío.....	46
11.1.5	Número de víctimas lesionadas en condición de peatón, por siniestros viales en el departamento del Quindío.	46
11.1.6	Número de víctimas lesionadas en condición de motociclista, por siniestros viales en el departamento del Quindío.....	46
11.1.7	Número de víctimas lesionadas en condición conductor o pasajero vehículo, por siniestros viales en el departamento del Quindío.....	47
11.2	Indicadores específicos del plan	48
11.2.1	Indicadores pilar estratégico de gestión institucional.	48
11.2.2	Indicadores pilar comportamiento humano.....	49
11.2.3	Indicadores pilar Infraestructura.	51
11.2.4	Indicador pilar atención a víctimas.	54
11.2.5	Indicador pilar Vehículos.....	55
12.	BIBLIOGRAFIA	56

TABLA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1.	Ubicación geográfica departamento del Quindío.....	13
Ilustración 2	Mapa Cuencas hidrográficas del Quindío	14
Ilustración 3.	Mapa temperaturas Quindío	15

LISTADO DE TABLAS

Tabla 1.	Cifras de fallecidos de acuerdo a la condición agrupada del actor vial para el período ene - dic 2017 - 2018.....	22
Tabla 2.	Fallecidos 2018 rango de agrupación y edad	24



Tabla 3. Comparativo ene - dic 2017 - 2018 de cifras de fallecidos según municipio de ocurrencia del hecho.....28

Tabla 4. Cifras de lesionados de acuerdo a la condición agrupada del actor vial para el periodo ene - dic 2017 – 201829

Tabla 5. Lesionado 2018 rango de agrupación y edad32

Tabla 6. Comparativo de cifras de lesionados según municipio de ocurrencia del hecho (2017 - 2018)36

TABLA DE GRÁFICAS

Gráfica 1. Porcentaje de fallecidos según condición del actor vial22

Gráfica 2. Cifra de fallecidos según condición agrupada del actor vial.....23

Gráfica 3. Fallecidos según condición desagrupada del actor vial23

Gráfica 4. Caracterización demográfica de los fallecidos en siniestros viales25

Gráfica 5. Cifras de fallecidos según condición agrupada y rango de edad de la víctima25

Gráfica 6 Cifras de fallecidos según condición agrupada y rango de edad de la víctima26

Gráfica 7. Cifra de fallecidos según mes del año26

Gráfica 8. Cifra de fallecidos según día de la semana27

Gráfica 9. Cifra de fallecidos según hora del día27

Gráfica 10. Cifra de fallecidos según municipio28

Gráfica 11. Porcentaje de lesionados según condición del actor vial30

Gráfica 12. Cifra de lesionados según condición agrupada del actor vial30

Gráfica 13 Comparativo ene - dic 2018 - 2017 de las cifras de lesionados en siniestros viales según condición desagrupada de la víctima.....31

Gráfica 14. Comparativo ene - dic 2017 - 2018 de las cifras de lesionados en siniestros viales según sexo de la víctima.33

Gráfica 15. Cifras de lesionados según condición agrupada y rango de edad de la víctima33

Gráfica 16. Cifras de lesionados según condición agrupada y rango de edad de la víctima34

Gráfica 17. Cifra de fallecidos según mes del año34

Gráfica 18. Cifra de lesionados en siniestros viales según día de la semana.....35

Gráfica 19. Cifra de lesionados en siniestros viales según hora del día35

Gráfica 20. Cifra de lesionados según municipio36



1. PRESENTACIÓN

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), en su informe sobre la situación mundial de seguridad vial 2015, cada año fallecen alrededor de 1,25 millones de personas como resultado de los accidentes de tránsito; es decir, más de 3.000 muertes diarias, paradójicamente más de la mitad de estas víctimas no se transportaban en automóvil al momento del accidente. Según el mismo informe, 68 países registraron incrementos en las muertes por accidentes de tránsito desde el año 2010, siendo el 84% de éstas de ocurrencia en países de ingresos bajos o medios, aun cuando en estos países se concentra únicamente el 54% de los vehículos del mundo. En 79 países se presentó disminución en la tasa de mortalidad.

Manifiesta también el informe que, entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, constituyéndose estos en una de las principales causas de discapacidad en el mundo. Entre las tres principales causas de defunciones de personas entre 5 a 44 años figuran los traumatismos causados por los siniestros o accidentes de tránsito, y la principal causa de muerte entre personas de edades comprendidas entre los 15 y los 29 años. Según las previsiones de la Organización Mundial de la Salud, si no se adoptan medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán, en el mundo, en la causa de muerte de unos 2,4 millones de fallecimientos anuales. Se debe, en parte, al rápido aumento del mercado de vehículos de motor sin que haya mejoras suficientes en las estrategias sobre seguridad vial, ni la planificación del uso del territorio.

Ante estas cifras, la siniestralidad vial se constituye en problemática de salud pública de orden mundial. La Organización Mundial de la Salud emitió en el año 2011 el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, una de sus funciones es servir de documento de orientación para los países y facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de las metas y objetivos.¹

En Colombia el panorama no es más alentador, según la información publicada en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, en el país, a partir del año 2005 se presenta aproximadamente 13 muertes por cada 100.000 habitantes a causa de un accidente de tránsito. En el período comprendido entre el año 2002 y el año 2012, se presentaron alrededor de 62.000 muertes y más de 443.000 heridos en accidentes de tránsito. Constituyendo para el año 2010, estos accidentes, en la segunda causa de muerte violenta en el país, esto según el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses y el Fondo de Prevención Vial, y la primera causa de muerte de población joven menor de 30 años.

El Gobierno Nacional alineando sus objetivos con los planteados por la Organización Mundial de la Salud en el Plan de Acción del Decenio para la acción en seguridad vial, y en aras de reducir las muertes por accidentes de tránsito, adopta el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021", y se propone un abordaje integral de la problemática incluyendo dentro del mismo a los diferentes actores viales y la articulación de los diferentes sectores y entidades competentes en la Seguridad Vial.

¹ Organización Mundial de la Salud – OMS- Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. 2015



Gobernación del Quindío



PLAN DEPARTAMENTAL DE
SEGURIDAD VIAL

PDSV

2. INTRODUCCIÓN

En el ámbito internacional la Organización Mundial para la Salud en el año 2015 realizó un informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, en el cual manifiesta:

“En septiembre de 2015, los Jefes de Estado que asistieron a la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptaron la histórica Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Una de las nuevas metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) (3.6) es reducir a la mitad el número mundial de muertes y traumatismos por accidente de tránsito de aquí a 2020”.

La inclusión de una meta tan ambiciosa constituye un avance significativo para la seguridad vial, es el reconocimiento que toma en la actualidad los traumatismos causados por los siniestros viales en las políticas públicas: tales siniestros son una de las causas de muerte más importantes en el mundo, y la principal causa de muerte en personas de edades comprendidas entre los 15 y los 29 años; también constituye una aceptación de la pesada carga que los siniestros viales imponen a la economía nacional y a las familias, y, por tanto, de su pertinencia en los programas de desarrollo y de medio ambiente que se abordan en los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Se dispone de una gran cantidad de datos que permiten saber cuáles son las intervenciones más eficaces para mejorar la seguridad vial. Los países que han llevado a cabo esas intervenciones con éxito han logrado reducir el número de víctimas mortales en carretera. El despliegue de esas intervenciones a nivel mundial ofrece un gran potencial para mitigar daños futuros y salvar la vida de muchas personas. En el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, se exhorta a los países a que apliquen las medidas establecidas a nivel internacional para mejorar la seguridad de las carreteras.

La Asamblea General de las Naciones Unidas pidió a la Organización Mundial de la Salud que hiciera un seguimiento de los progresos realizados por medio de su serie titulada Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Este informe es el tercero de la serie y ofrece un resumen de la situación de la seguridad vial en el mundo, destacando las deficiencias, a fin de alentar a los países y a la comunidad internacional a que tomen conciencia de la necesidad de movilizarse para actuar con más agilidad y contundencia.

El número de muertes por accidente de tránsito (1,25 millones en 2013) se está estabilizando, pese al aumento mundial de la población y del uso de vehículos de motor. Entre 2010 y 2013, la población ha aumentado en un 4% y los vehículos en un 16%, lo cual indica que las intervenciones puestas en práctica en los últimos años para mejorar la seguridad vial en el mundo han salvado vidas humanas. En el presente informe se indica que 68 países han registrado un aumento en el número de muertes por accidentes de tránsito desde 2010; de esos países el 84% son países de ingresos bajos o medios. Setenta y nueve 79 países han registrado un descenso en el número absoluto de defunciones; de ellos el 56% son países de ingresos bajos y medios.

Sin embargo, las tasas de mortalidad de los países de ingresos bajos ascienden a más del doble de las registradas en los países de ingresos altos, y hay un número desproporcionado de muertes con relación a su nivel de motorización: el 90% de las



Gobernación del Quindío



PLAN DEPARTAMENTAL DE
SEGURIDAD VIAL

PDSV

muerres por accidentes de tránsito se producen en países de ingresos bajos y medios, pese a que esos países únicamente concentren el 54% de los vehículos del mundo.

En el ámbito nacional, nuestro país no ha sido ajeno a este sentir internacional sobre aunar esfuerzos para reducir la accidentalidad en materia de tránsito, razón por la cual existe el Plan Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Transporte recibió diversas sugerencias y comentarios sobre algunas debilidades encontradas en el documento final del Plan, que según académicos y autoridades dificultaban su gestión. Entre las observaciones más frecuentes figuraban la poca participación y la falta de construcción consensuada de este documento, es así como en el primer semestre del 2013, el Ministerio realizó diversas mesas de acercamiento con los actores/agentes implicados en el desarrollo del proceso, con el fin de conocer sus sugerencias y recomendaciones sobre el Plan. En ese sentido, se hizo evidente la necesidad de iniciar un procedimiento que permitiera la interacción, el conocimiento y la experticia de dichos actores/agentes, para fortalecer el Plan Nacional de Seguridad Vial, los insumos utilizados para dar inicio al proceso de ajuste fueron el documento del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 - 2016, así como una matriz multicriterio elaborada a partir de las sugerencias y comentarios realizados por distintos actores. Adicionalmente, se revisaron los referentes y lineamientos de política internacional sobre seguridad vial, los cuales fueron utilizados durante el ejercicio de ajuste, en sus distintas fases.

En este orden de ideas el Estado Colombiano crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial por medio de la Ley 1702 de 2013 y se reglamenta por medio del Decreto 787 de 2015, reemplazando de este modo la extinta corporación de fondo de prevención vial.

La creación de dicha Agencia y la formulación de una Política Nacional en materia de Seguridad Vial, muestra la relevancia dada por el Gobierno Nacional a la necesidad de generar un cambio comportamental en seguridad vial a través de la implementación de esa política, por lo que se hace necesario que a nivel territorial se aterrice con la realidad de las localidades; es por esto que el Gobierno Departamental trazará unos lineamientos dentro del contexto local a través de la formulación del Plan Departamental de Seguridad Vial.



3. GLOSARIO

Actor de la vía: Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse de un lugar a otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2011).

Agencia Nacional de Seguridad Vial: La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidos con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito (Ley 1702, 2013).

Acera o andén: Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta (Ley 769, 2002).

Acompañante: Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor (Ley 769, 2002).

Atención Prehospitalaria: Conjunto de actividades, procedimientos, recursos, intervenciones y terapéutica prehospitalaria encaminadas a prestar atención en salud a aquellas personas que han sufrido una alteración aguda de su integridad física o mental, causada por trauma o enfermedad de cualquier etiología, tendiente a preservar la vida y a disminuir las complicaciones y los riesgos de invalidez y muerte, en el sitio de ocurrencia del evento y durante su traslado hasta la admisión en la institución asistencial, que puede incluir acciones de salvamento y rescate (Resolución 1441, 2010).

Auditoría de Seguridad Vial: Un examen formal de un proyecto vial, o de tránsito, existente o futuro, o de cualquier proyecto que tenga influencia sobre una vía, en donde un equipo de profesionales calificado e independiente informa sobre el riesgo de ocurrencia de accidentes y del comportamiento del proyecto desde la perspectiva de la seguridad vial (Asociación transporte vial y autoridades de tránsito de Australia y Nueva Zelanda-Austroroads- en "Auditoría en Seguridad Vial", segunda versión 2002).

Autopista: Vía de calzadas separadas, cada una con dos (2) o más carriles, control total de acceso y salida, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y salidas directas a otras carreteras y con control de velocidades mínimas y máximas por carril (Ley 769, 2002).

Bahía de estacionamiento: Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos (Ley 769, 2002).



Gobernación del Quindío



PLAN DEPARTAMENTAL DE
SEGURIDAD VIAL

PDSV

Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales (Ley 769, 2002).

Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos (Ley 769, 2002).

Capacidad de pasajeros: Es el número de personas autorizado para ser transportados en un vehículo (Ley 769, 2002).

Capacidad de carga: Es el máximo tonelaje autorizado en un vehículo, de tal forma que el peso bruto vehicular no exceda los límites establecidos (Ley 769, 2002).

Carretera: Vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad (Ley 769, 2002).

Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos (Ley 769, 2002).

Casco: Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de las normas Icontec 4533 "Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos", o la norma que la modifique o sustituya (Ley 769, 2002).

Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo (Ley 769, 2002).

Ciclovía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones (Ley 769, 2002).

Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva (Ley 769, 2002).

Cinturón de seguridad: Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento (Ley 769, 2002).

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (Ley 769, 2002).

Choque o Colisión: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo (Ley 769, 2002).



Gobernación del Quindío



PLAN DEPARTAMENTAL DE
SEGURIDAD VIAL

PDSV

Educación Vial: La educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados (Ley 1503, 2011).

Estacionamiento: Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito (Ley 769, 2002).

Estrategia: Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento.

Luces de estacionamiento: Luces del vehículo que corresponden a las señales direccionales, pero en un modo de operación tal que prenden y apagan en forma simultánea (Ley 769, 2002).

Matrícula: Procedimiento destinado a registro inicial de un vehículo automotor ante un organismo de tránsito en ella se consigna las características, tanto internas como externas del vehículo, así como los datos e identificación del propietario (Ley 769, 2002).

Microbús: Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 10 a 19 pasajeros (Ley 769, 2002).

Motocicleta: Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante (Ley 769, 2002).

Organismos de tránsito: Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción (Ley 769, 2002).

Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (Ley 769, 2002).

Peatón: Persona que transita a pie o por una vía (Ley 769, 2002).

Persona con Discapacidad: Las personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y



Gobernación del Quindío



PLAN DEPARTAMENTAL DE
SEGURIDAD VIAL

PDSV

efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás (Organización de las Naciones Unidas, 2006).

Plan Nacional de Seguridad Vial: Se trata de un plan basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determina objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una acción multisectorial encaminada a reducir víctimas por siniestros de tránsito (Ley 1702, 2013).

Retén: Puesto de control instalado técnicamente por una de las autoridades legítimamente constituidas de la Nación (Ley 769, 2002).

Semáforo: Dispositivo electromagnético o electrónico para regular el tránsito de vehículos, peatones mediante el uso de señales luminosas (Ley 769, 2002).

Seguridad vial: Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías (Ley 769, 2002).

Señal de tránsito: Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías (Ley 769, 2002).

Sobrecarga: Exceso de carga sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor (Ley 769, 2002).

Sobrecupo: Exceso de pasajeros sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor (Ley 769, 2002).

Tráfico: Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un período determinado (Ley 769, 2002).

Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público (Ley 769, 2002).

Transporte: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico (Ley 769, 2002).

Triage: la acción de clasificar a los implicados en un incidente/accidente masivo, para que de acuerdo con criterios de gravedad que diferencien lo urgente de lo no urgente, puedan recibir una atención médica organizada y efectiva (Martínez, 2003).



Gobernación del Quindío



PLAN DEPARTAMENTAL DE
SEGURIDAD VIAL

PDSV

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público (Ley 769, 2002).

Vehículo de servicio particular: Vehículo automotor destinado a satisfacer las necesidades privadas de movilización de personas, animales o cosas (Ley 769, 2002).

Vehículo de servicio público: Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje (Ley 769, 2002).

Vehículo de servicio oficial: Vehículo automotor destinado al servicio de entidades públicas (Ley 769, 2002).

Vehículo de tracción animal: Vehículo no motorizado halado o movido por un animal (Ley 769, 2002).

Vehículo escolar: Vehículo automotor destinado al transporte de estudiantes, debidamente registrado como tal y con las normas y características especiales que le exigen las normas de transporte público (Ley 769, 2002).

Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales (Ley 769, 2002).

Víctima: Toda persona que ha sufrido daño en su salud como consecuencia de un accidente de tránsito, de un evento catastrófico de origen natural o de un evento terrorista o de otro evento aprobado (Decreto 056, 2015).

Zona escolar: Parte de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta (50) metros al frente y a los lados del límite del establecimiento (Ley 769, 2002).

Zona de estacionamiento restringido: Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados (Ley 769, 2002).



4. INFORMACION GENERAL DEPARTAMENTO DEL QUINDÍO

Acorde a la información de la Gobernación del Quindío, del Fondo para el Financiamiento del Sector Agropecuario FINAGRO, se resaltan las siguientes características del departamento

4.1 Ubicación, Extensión y Límites:

El Departamento de Quindío está ubicado en la parte centro - occidental del país, localizado entre los 04°04'41" y 04°43'18" de latitud norte y entre los 75°23'41" y 75°53'56" de longitud oeste. Cuenta con una superficie de 1.845 km2 lo que representa el 0.16% del territorio nacional. Limita por el Norte con los departamentos del Valle del Cauca y Risaralda, por el Este con el departamento del Tolima, por el Sur con los departamentos de Tolima y Valle del Cauca y por el Oeste con el departamento del Valle del Cauca.



Ilustración 1. Ubicación geográfica departamento del Quindío
Fuente: SIG Quindío

Gentilicio:	Quindianos
Superficie:	1.845 km2
Población:	565.310 Habitantes (Proyección DANE 2005)
Densidad:	306.4 Hab/Km2
Capital:	Armenia – 296.683 Habitantes

4.2 División Administrativa:

El departamento del Quindío está dividido en 12 municipios, 4 corregimientos, 34 inspecciones de policía, así como, numerosos caseríos y sitios poblados.

4.3 Fisiografía:

En el territorio del departamento del Quindío se distinguen dos tipos de relieve, el primero es montañoso en el oriente y el segundo es ondulado en el occidente. El montañoso corresponde al flanco occidental de la cordillera Central, el cual se extiende en dirección sur - norte, con pendientes abruptas, muy relacionadas con la litología, en su mayoría rocas metamórficas. La mayor elevación es el volcán del

Quindío. El segundo corresponde al área cubierta de flujos de lodos volcánicos transportados por los ríos, el modelado es suave de colinas bajas. En la faja más occidental de esta morfología se encuentran los valles de los ríos Barragán, al sur de aluviones recientes y el de La Vieja en el sector norte, de rocas sedimentarias.

4.4 Hidrografía:

La red hidrográfica del departamento del Quindío está constituida por el río La Vieja en donde sus principales afluentes son: Río Barbas, Roble, Espejo, Quindío, Cristales, Santo Domingo, Navarco, río Barragán, río Gris, San Juan, Rojo, Lejos, Boquerón, Quebrada La Picota, río Verde, quebrada Buenavista. Quebrada Bolillos.

El Quindío tomando como referente territorial la cuenca, tiene influencia en su totalidad en la del Río la Vieja. La cual se forma por la confluencia de los ríos Barragán y Quindío, sitio a partir del cual estas dos corrientes pierden su nombre original; es uno de los principales tributarios del río Cauca y su cuenca hidrográfica está ubicada en el centro-occidente de Colombia en jurisdicción de los departamentos del Quindío, Risaralda y Valle del Cauca. Geográficamente se enmarca dentro de las coordenadas: 4° 04' y 4° 49' de Latitud norte y 75° 24' y 75° 57' de Longitud oeste.²

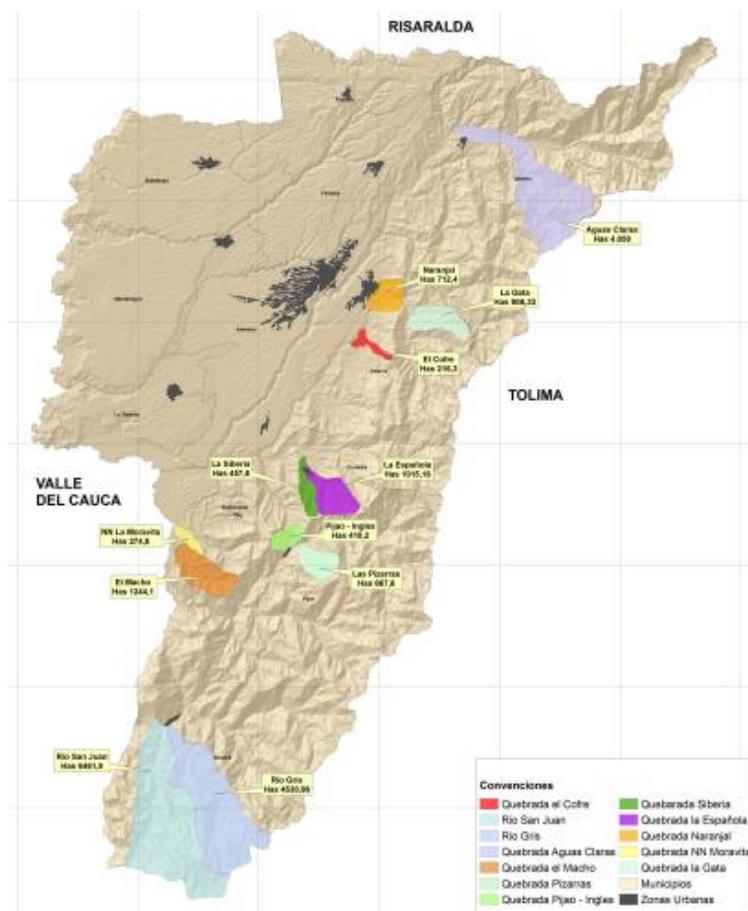


Ilustración 2 Mapa Cuencas hidrográficas del Quindío
Fuente: SIG Quindío

² Plan de Acción 2007-2011, octubre 2009 CRQ, pág. 8



Gobernación del Quindío



4.5 Clima:

El clima del Departamento de Quindío es muy variado, debido principalmente a factores como la latitud, altitud, orientación de los relieves montañosos, los vientos, etc. La distribución de las lluvias está condicionada a los desplazamientos de la Zona de Convergencia Intertropical (ZCIT), el relieve y la circulación atmosférica. Los meses de máxima cantidad de lluvia se presenta en dos temporadas comprendidas entre marzo a mayo y septiembre a noviembre, los períodos de menor pluviosidad son enero a febrero y junio a agosto. La temperatura promedio oscila entre los 18° y 21°C aptas para el crecimiento del café en todas sus fases. Las tierras están comprendidas en los pisos términos templado, frío y bioclimático páramo.

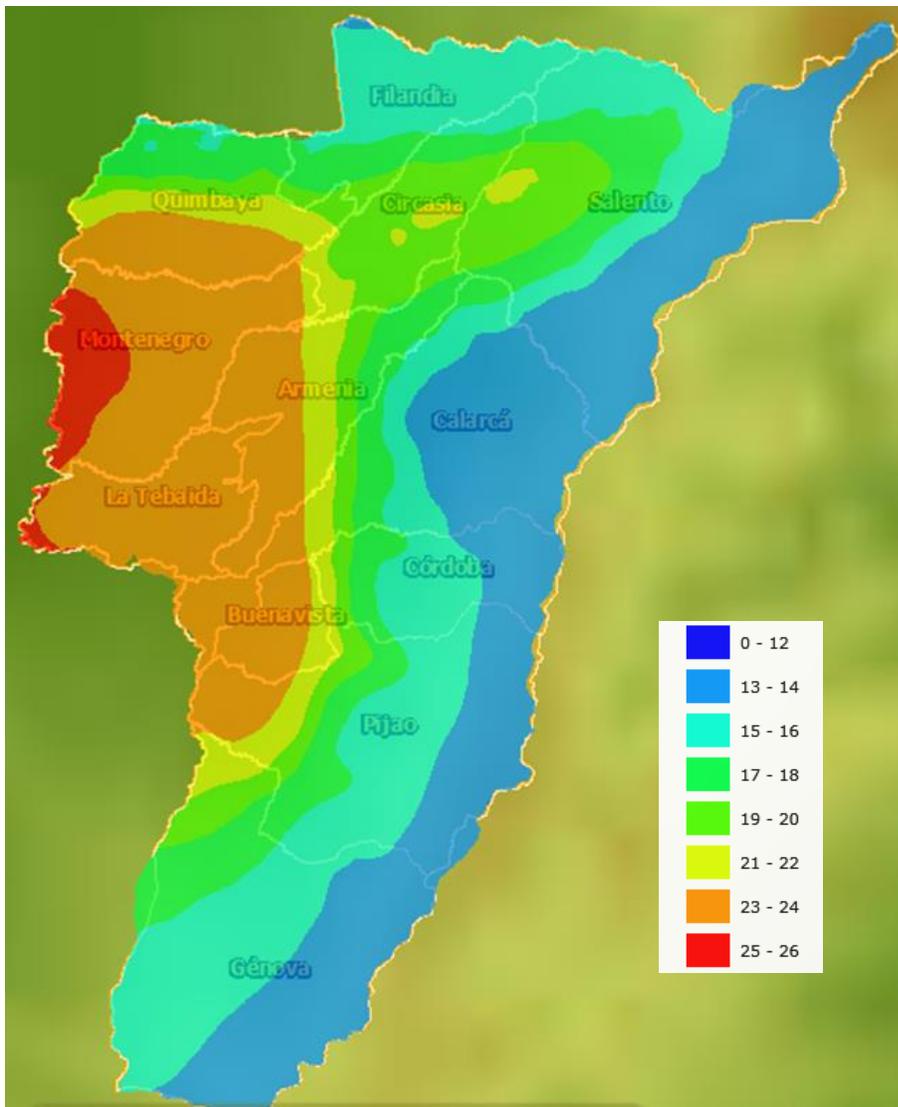


Ilustración 3. Mapa temperaturas Quindío
Fuente: SIG - CRQ.

4.6 Economía:

La economía del departamento de Quindío gira en torno al cultivo y comercialización del café, histórico baluarte de la economía departamental y nacional. A esta actividad le siguen la prestación de servicios, las actividades agropecuarias y la industria. Fuera del café se cultiva plátano, yuca, caña panelera, sorgo, papa, maíz y hortalizas.

La ganadería se ha consolidado durante las últimas décadas al igual que la apicultura.



Gobernación del Quindío



PLAN DEPARTAMENTAL DE
SEGURIDAD VIAL

PDSV

La industria está desarrollada en el sector alimenticio, las confecciones, productos de aseo y productos de cuero.

La explotación minera se reporta en la explotación de oro; este mineral se encuentra en pequeñas minas ubicadas en la vertiente occidental de la cordillera Central; también se explota en menor cantidad plata, plomo y zinc; en cuanto a minerales no metálicos se explotan arcilla, caliza y dolomita.

4.7 Vías de Comunicación:

El departamento del Quindío cuenta con una buena red de carreteras que permite la comunicación directa de Armenia con la mayor parte de las localidades del departamento y de éstas entre sí, al igual que con los departamentos vecinos y la capital de la República. Para el transporte aéreo tiene el aeropuerto internacional El Edén, ubicado en La Tebaida.

4.8 Turismo:

El departamento del Quindío ofrece innumerables atractivos turísticos desde el punto de vista natural, cultural y científico. La cultura cafetera, su arquitectura y la hospitalidad de su gente, hace que recorrer el Quindío sea una experiencia inolvidable, entre los sitios turísticos representativos de la región se tienen entre otros: Museo del Oro Quimbaya en Armenia, Museo Gráfico y Audiovisual del Quindío en Calarcá, Centro de Interpretación del Bejuco al Canasto en Filandia, Parque Nacional del Café y Parque Nacional de la Cultura Agropecuaria PANACA.

El Quindío posee escenarios de gran belleza natural como el parque nacional de Los Nevados, las cavernas en Génova, el valle de Cócora donde se puede observar la palma de cera (árbol nacional), la cascada de Santo Domingo, la reserva forestal de Navarco, además de la hermosa arquitectura de centros urbanos como Filandia, Circasia, Salento y Calarcá, al igual que las fincas cafeteras que presentan hermosos contrastes por la variedad de cultivos y el diseño de las casonas.

Anualmente se celebran el reinado nacional de La Chapolera y la exposición nacional equina en Armenia; el reinado nacional del café en Calarcá, la fiesta de la cosecha en Montenegro, el festival del Yipao y otras fiestas de carácter local.



5. FUNDAMENTACIÓN DEL PLAN DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL

El Gobierno Nacional establece un programa integral de estándares de servicio y seguridad vial para el tránsito, teniendo en cuenta a motociclistas y demás actores viales, la adecuación de la infraestructura y el fortalecimiento de la educación como estrategia primordial para la disminución de los índices de mortalidad y morbilidad asociados a los siniestros de tráfico.

Es así como el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, se constituye en la carta de navegación que orienta y propicia medidas concertadas, indicativas e integrales en todo el territorio nacional, fomentando la formulación e implementación de políticas y acciones a nivel nacional, departamental y municipal, con el objetivo de reducir las víctimas fatales y no fatales por hechos de tránsito, independiente de la condición de la víctima.

En este orden de ideas cada Departamento, Distrito y Municipio elaborará su Plan Local de Seguridad Vial con el fin de definir las estrategias, acciones y actividades enmarcadas en los cinco pilares estratégicos, contenidos en la guía metodológica para la elaboración de planes de seguridad vial expedida por el Ministerio de Transporte³.

6. VALORES

El Plan Departamental de Seguridad Vial acoge los valores establecidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021:

- **La vida es el valor máximo** y todas las ideas y propósitos estarán encaminados a protegerla y respetarla en el sistema de movilidad.
- Los actores viales fomentarán la capacidad de vivir en sociedad, promoviendo actitudes de **convivencia y solidaridad** en los espacios de la movilidad.
- El cumplimiento de las normas de tránsito y transporte se realizará de manera libre y consciente por todos, convirtiendo así **la autorregulación y la corresponsabilidad** en mecanismos de educación y ejemplo.
- Todas las acciones en pro de la seguridad vial serán desarrolladas con el fin de disminuir los siniestros viales, realizadas bajo los parámetros de **honestidad y rectitud**.
- La responsabilidad y el compromiso son la base para el desarrollo de la política departamental de seguridad vial, en las distintas escalas y niveles.

³ Resolución 1565 de 2014. Ministerio de Transporte



7. OBJETIVOS

7.1 Objetivo General

Definir las políticas, acciones, planes y campañas que se llevarán a cabo por parte de la Administración Departamental y del Instituto Departamental de Tránsito del Quindío, con el ánimo de disminuir la tasa de accidentalidad, vinculando de manera transversal los mecanismos de información y aunando esfuerzos con cada uno de los actores viales y a través del cumplimiento de dichas acciones.

7.2 Objetivos Específicos

- Sensibilizar a los diferentes actores viales del departamento respecto a las buenas prácticas de movilidad.
- Contribuir a que el tema de seguridad vial sea objeto de debate participativo por la comunidad.
- Generar conciencia en autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos que la seguridad vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas.
- Propender para que el departamento del Quindío a través de campañas educativas y pedagógicas se enfoque hacia una movilidad sostenible.
- Lograr la integración de manera participativa de empresas de transporte público de pasajeros, transporte de carga, ciclistas, motociclistas, vehículos particulares y peatones, creando conciencia de la importancia sobre el conocimiento y respeto por las normas de tránsito y el comportamiento en las vías.
- Reducir del número de víctimas fatales en un 26% por siniestros viales a nivel Departamental para el año 2021.
- Reducir la mortalidad en un 18% del usuario tipo peatón por siniestros viales para el año 2021.
- Reducir la mortalidad en un 27% del usuario tipo motociclista por siniestros viales para el año 2021.
- Reducir en un 21% las lesiones del usuario por siniestros viales para el año 2021.
- Reducir el número de víctimas fatales por siniestros viales imputables a la conducción alcohólica y al uso de sustancias psicoactivas a 0% para el año 2021.

Los porcentajes mencionados en este acápite son los fijados en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, el cual establece que los Planes Locales y Departamentales se deben sujetar a los lineamientos del Plan Nacional. El departamento del Quindío se acoge a estos objetivos, toda vez que estamos en proceso de implementación bajo la metodología Nacional.



8. MARCO NORMATIVO DE LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

NORMA	DESCRIPCIÓN
Constitución Política de Colombia	Artículo 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.
Ley 105 de 1993	Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación del sector transporte y se dictan otras disposiciones. Artículo 2°. La seguridad de las personas constituye una prioridad del sistema y del sector transporte.
Ley 769 de 2002	Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre. Artículo 4°. Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad.
Ley 1383 de 2010	Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito y se dictan otras disposiciones.
Ley 1503 de 2011	Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía. Esta ley define lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.
Ley 1702 de 2013	Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), que es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.



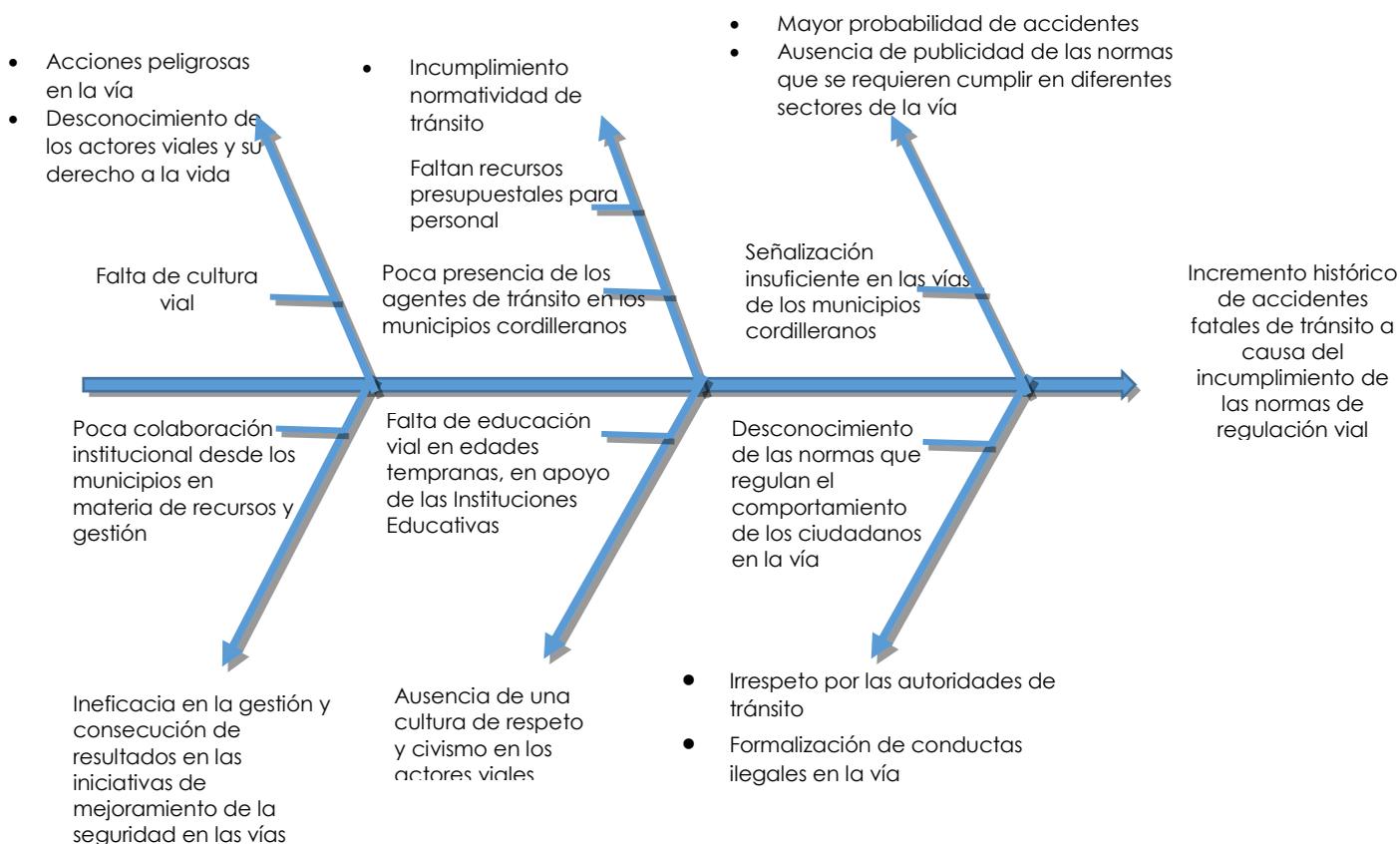
Ley 1450 de 2011	Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014. La seguridad vial como Política del Estado y prioridad para el Gobierno Nacional.
Decreto 087 de 2011	Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se determinan las funciones de sus dependencias.
Decreto 2851 de 2013	Reglamenta la Ley 1503 de 2011. Establece el portal de la seguridad vial, el cual será administrado por el Ministerio de Transporte. Determina que las gobernaciones y/o alcaldías podrán establecer convenios de responsabilidad social con empresas del sector público y privado, donde la Tarjeta de Compromiso con la Seguridad Vial, se convierta en una estrategia que conlleve la generación de estímulos a los actores viales.
Resolución 1282 de 2012	Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, como un documento de política pública.
Resolución 1565 de 2014	Por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial que estará a cargo de toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores o diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores.
Resolución 2273 de 2014	Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial y se amplía su vigencia al período 2021.
Resolución 1885 de 2015	Por la cual se adopta el Manual de Señalización Vial -Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia-.
Resolución 1231 de 2016	Por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

9. DIAGNÓSTICO DE SEGURIDAD VIAL EN EL DEPARTAMENTO DEL QUINDÍO

El Instituto Departamental del Tránsito del Quindío en cumplimiento de su labor de velar por la seguridad vial en los municipios de su jurisdicción, a través de los operativos de control y prevención que se vienen adelantando de manera periódica, ha evidenciado situaciones problemáticas en los conductores y peatones, con respecto a la falta de cultura de seguridad vial e irrespeto a las normas de tránsito (Ley 769 de agosto de 2002 CNT), los cuales ocasionan siniestros viales.

9.1 Análisis de causa raíz: Diagrama de espina de pescado

El diagrama de espina de pescado es una herramienta de análisis de causa-efecto que el Instituto Departamental de Tránsito utiliza para identificar las causas potenciales o reales de las problemáticas mencionadas anteriormente, soportados en datos históricos y referencias estadísticas a nivel departamental:



9.2 Análisis estadístico de accidentalidad en el departamento del Quindío

De acuerdo con la información preliminar procesada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) para el departamento del Quindío, en el período ene - dic de 2018 se registraron, un total de 93 fallecidos reportados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF). Estas cifras reflejan una disminución del -18,42% (-21 víctimas) en el total de fallecidos en comparación con el período ene - dic parcial del año 2017. La Tabla 8.1

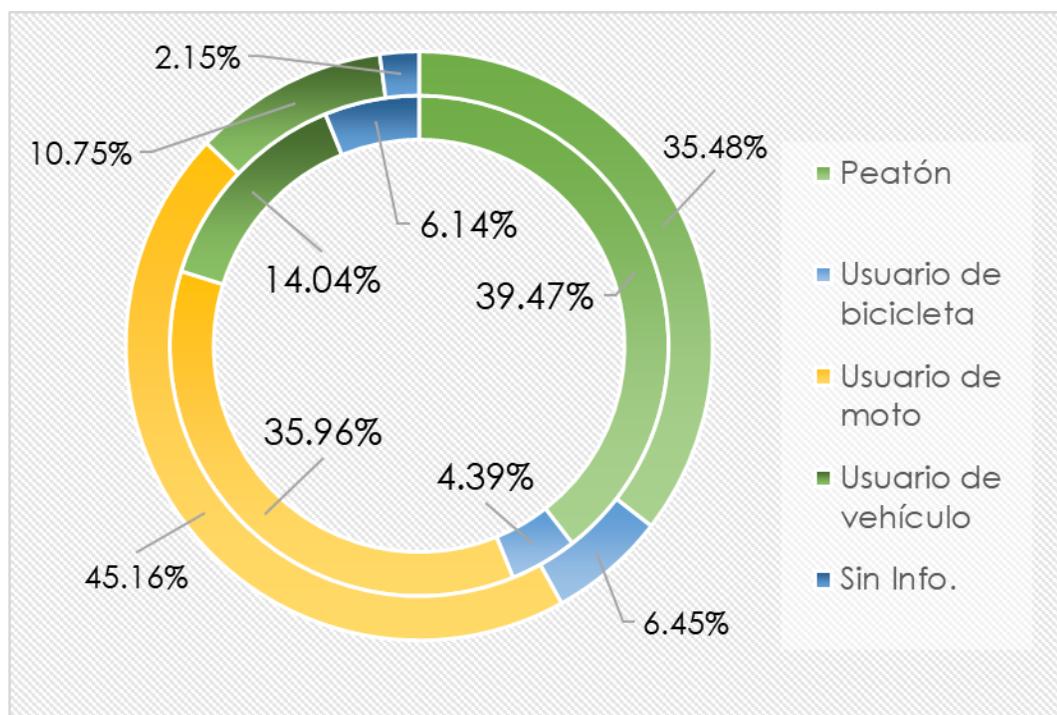
Tabla 1. Cifras de fallecidos de acuerdo a la condición agrupada del actor vial para el período ene - dic 2017 - 2018.

	2017	2017%	2018	2018%	Var. Absoluta
Peatón	45	39.47%	33	35.48%	-12
Usuario de bicicleta	5	4.39%	6	6.45%	1
Usuario de moto	41	35.96%	42	45.16%	1
Usuario de vehículo	16	14.04%	10	10.75%	-6
Sin Info.	7	6.14%	2	2.15%	-5
Resumen	114	100%	93	100.00%	—

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

En la gráfica 1 se presentan las cifras porcentuales en referencia a los fallecidos en el departamento según condición agrupada de la víctima, acorde a la Tabla 8.1 de las cifras generales que permiten evaluar el cambio entre los períodos ene - dic de 2017 - 2018.

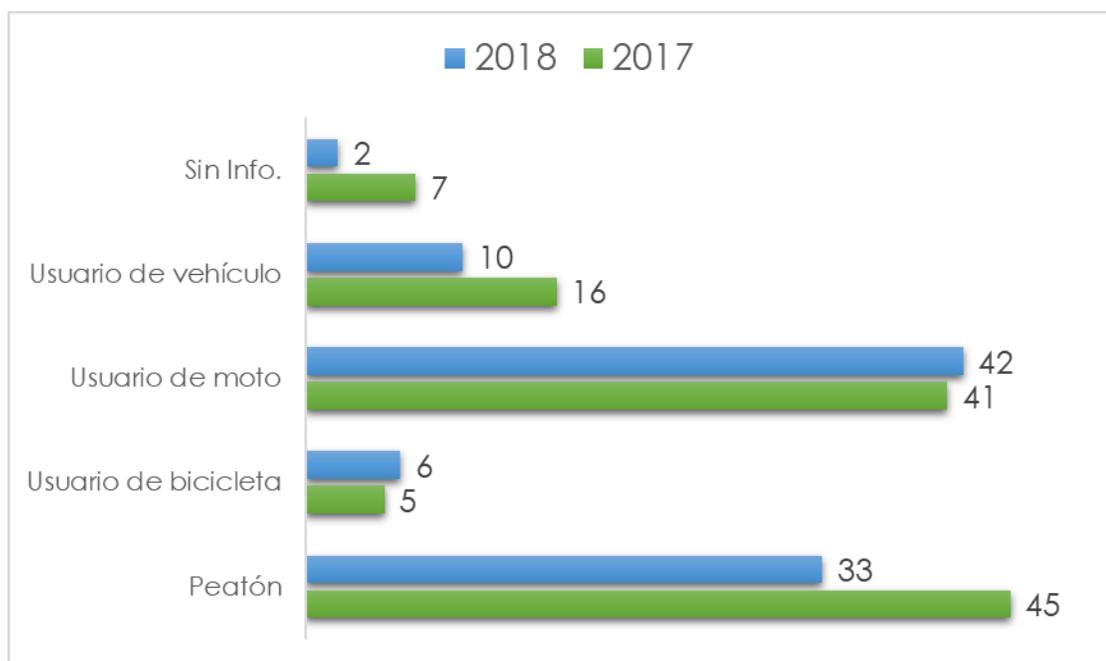
Gráfica 1. Porcentaje de fallecidos según condición del actor vial (Circunferencia interior 2018, circunferencia exterior 2017)



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

Como se observa en la gráfica 1 (la cual presenta los datos agrupados por condición de la víctima), y analizando las cifras para el 2018, los motociclistas constituyen las víctimas más vulnerables de los siniestros viales, los cuales representan el 45.16% del total de fallecidos del 2018, seguido por el peatón con 35,48% del total de fallecidos.

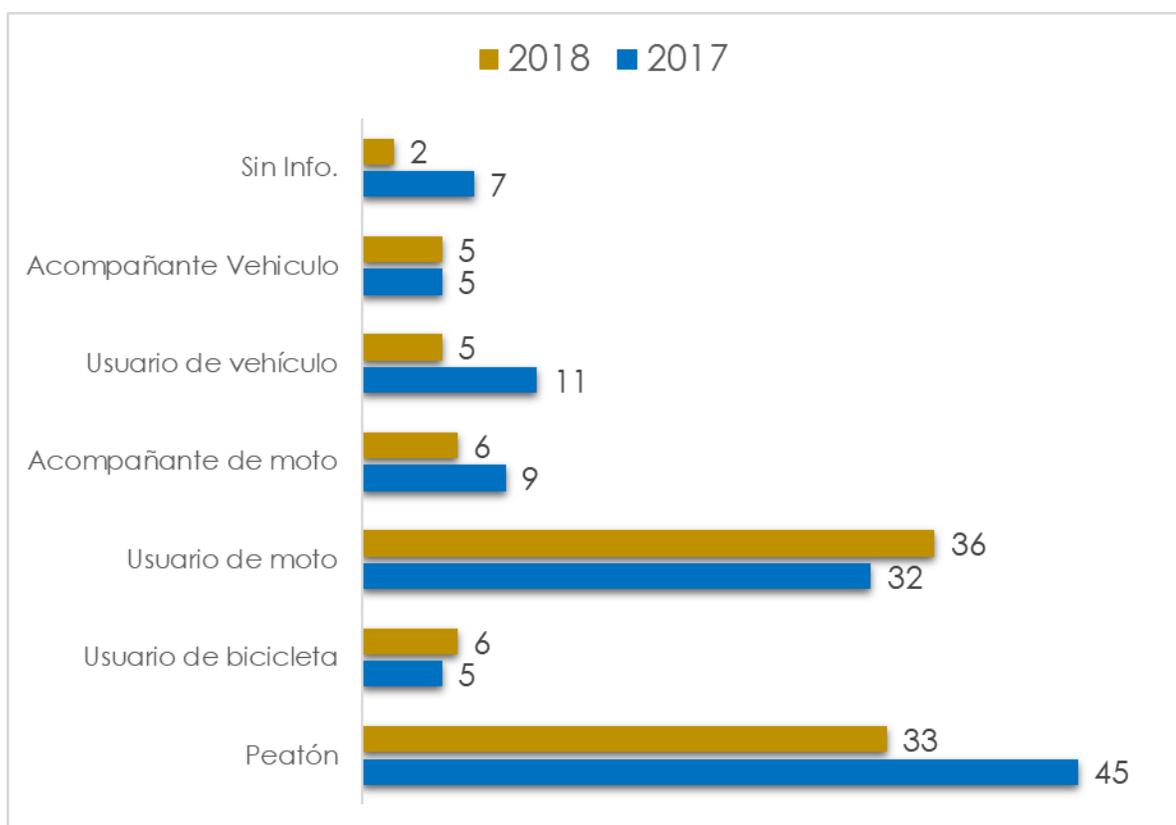
Gráfica 2. Cifra de fallecidos según condición agrupada del actor vial



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

En la gráfica 2 (la cual presenta los datos agrupados por condición de la víctima en número total) se puede diferir que Peatones y Motociclistas representan el mayor número de fallecidos.

Gráfica 3. Fallecidos según condición desagrupada del actor vial



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

En la gráfica 3 (la cual presenta los datos desagrupados por condición de la víctima en número total) en dicha tabla se diferencia el conductor y el acompañante, siendo el conductor el que representa el mayor número de fallecidos en siniestros viales.

9.3 Caracterización demográfica de los fallecidos en siniestros viales

Para caracterizar de mejor manera los siniestros viales, es necesario presentar las cifras de fallecidos según rangos de edad y caracterización de la víctima. En esta caracterización para el análisis se agrupan en 5 grupos etarios de la siguiente manera:

- Niños: 0 - 9 años
- Jóvenes: 10 - 19 años
- Adultos jóvenes: 20 - 34 años
- Adultos: 35 - 60 años
- Adultos mayores: + 60 años

Tabla 2. Fallecidos 2018 rango de agrupación y edad

Edades	Peaton	Bicicleta	Usuario Moto	Vehículo	Sin. Info.	Total	Total
0, 5	1	0	0	0	0	1	3
5, 10	1	0	1	0	0	2	
10, 15	0	1	0	0	0	1	11
15, 20	0	0	7	2	1	10	
20, 25	2	1	8	2	0	13	23
25, 30	0	0	8	0	0	8	
30, 35	0	0	1	1	0	2	29
35, 40	0	0	6	0	0	6	
40, 45	3	0	3	1	0	7	27
45, 50	2	0	1	0	1	4	
50, 55	2	1	3	1	0	7	27
55, 60	1	0	3	1	0	5	
60, 65	1	2	0	1	0	4	27
65, 70	3	1	0	0	0	4	
70, 75	2	0	0	0	0	2	8
75, 80	7	0	1	0	0	8	
80, 85	6	0	0	0	0	6	2
85, 90	1	0	0	1	0	2	
95, 100	1	0	0	0	0	1	1
							93

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

Por grupos de edades, los datos para el 2018 se distribuyeron así:

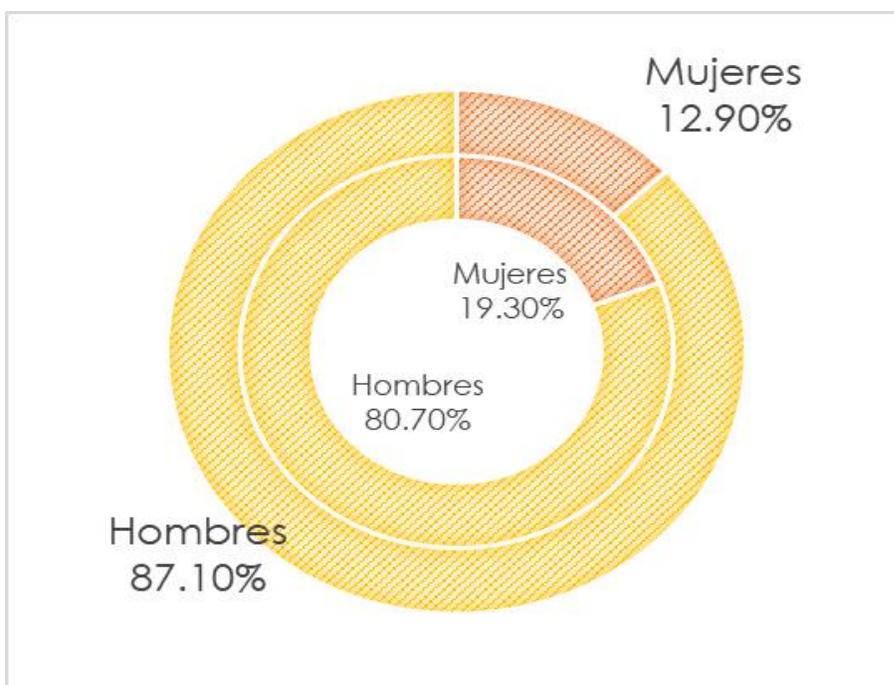
Niños	3,23 %	(3 fallecidos)
Jóvenes	11,83 %	(11 fallecidos)
Adultos jóvenes	24,73 %	(23 fallecidos)
Adultos	31,18 %	(29 fallecidos)
Adultos mayores	29,03 %	(27 fallecidos)

Según se aprecia en la tabla 2. durante el 2018 los adultos fueron las principales víctimas en siniestros viales, siendo este el grupo etario más afectado.

En términos de la relación casos hombres por mujeres, las cifras para ene - dic de 2018 muestran que se registraron aproximadamente 6,75 hombres por cada mujer fallecida.

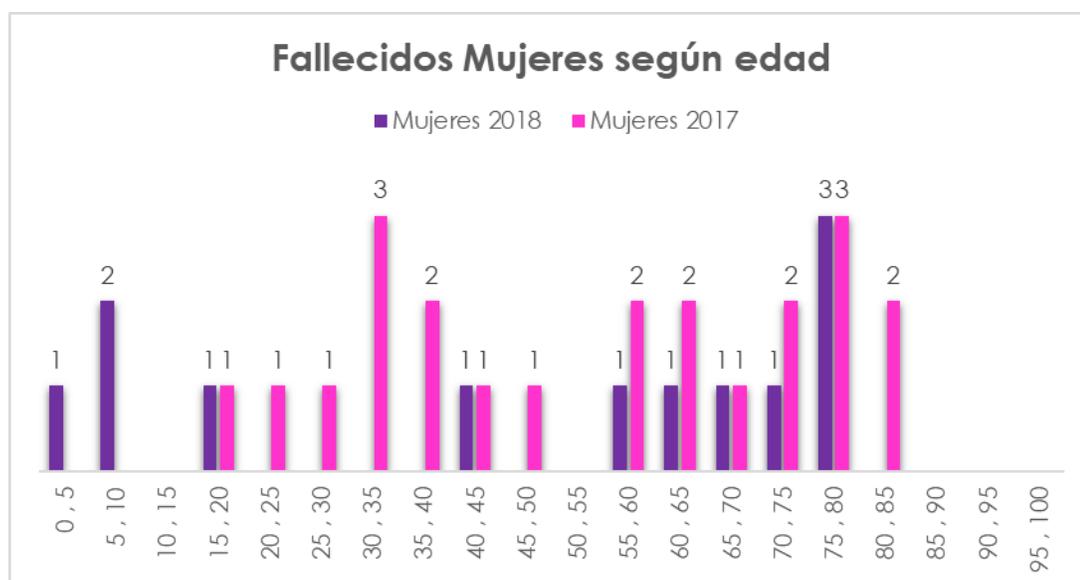
La gráfica 4 muestra el porcentaje de fallecidos por sexo en siniestros viales, durante el período ene - dic 2017 - 2018.

Gráfica 4. Caracterización demográfica de los fallecidos en siniestros viales (Comparativo 2017 circunferencia interior y 2018 circunferencia exterior)



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

Gráfica 5. Cifras de fallecidos según condición agrupada y rango de edad de la víctima



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

Gráfica 6 Cifras de fallecidos según condición agrupada y rango de edad de la víctima



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

9.4 Caracterización espacio temporal de los fallecidos en siniestros viales

Con respecto al comportamiento mensual de las cifras de fallecidos, el período ene - dic de 2018, se ubicó en promedio por debajo del registro del año 2017. El 2018 presenta sus mayores picos en los meses de agosto (14 casos) y mayo (11 casos). Gráfica 7 presenta las cifras mencionadas.

Gráfica 7. Cifra de fallecidos según mes del año

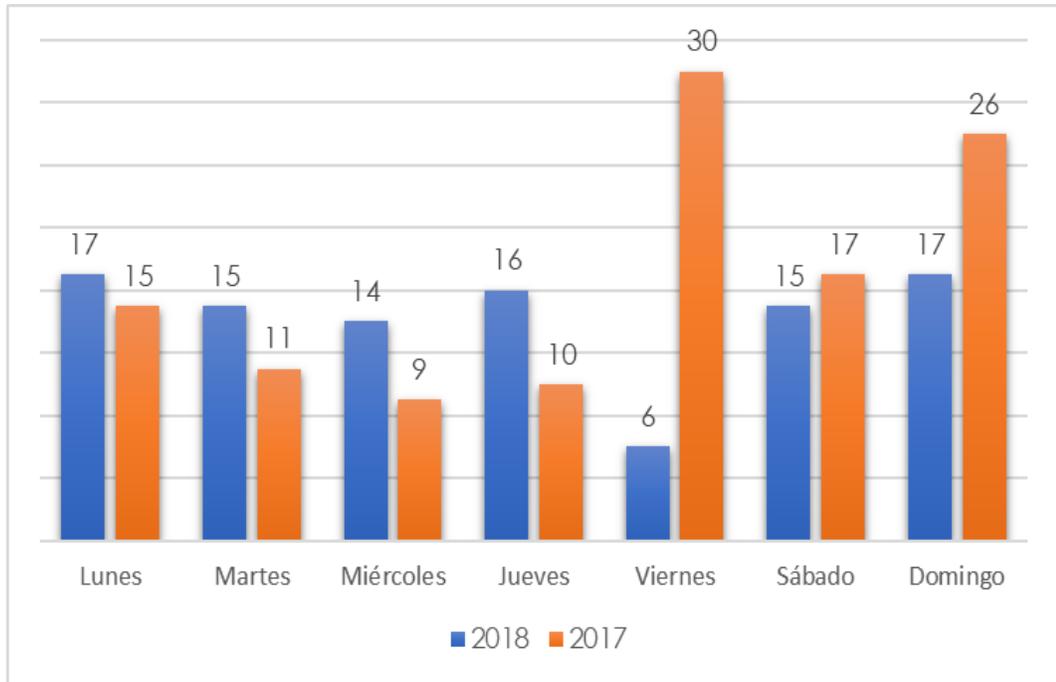


Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

La gráfica 8 presenta las cifras de fallecidos por día de la semana. En la gráfica se aprecia que el día de mayor ocurrencia de fallecimiento para el 2018 se da los días Lunes y Domingo y el que menor cantidad presenta es el día viernes. También

podemos observar que las cifras de los días viernes, sábado y domingo en comparación del 2017 y 2018 se redujeron, esto se da por la ejecución de operativos durante los fines de semana.

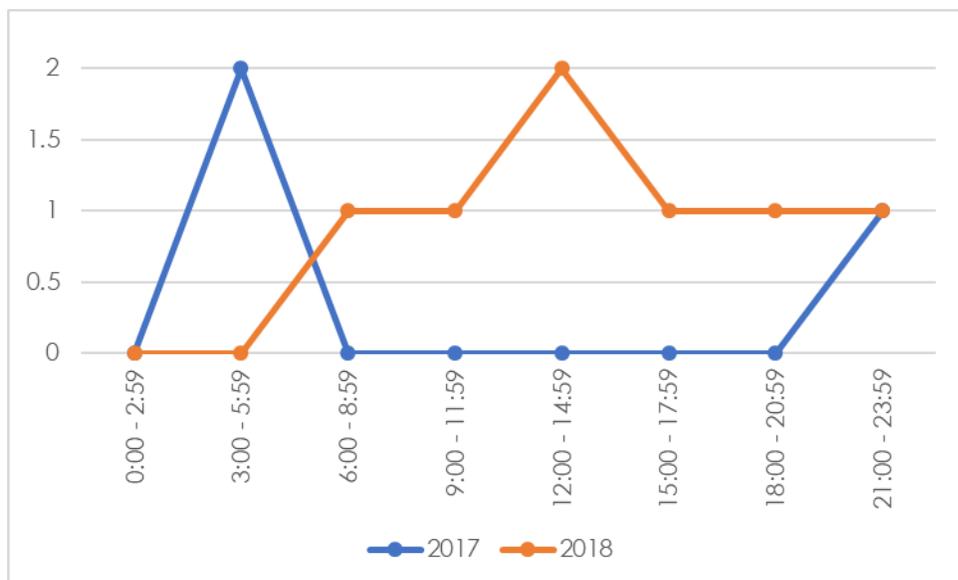
Gráfica 8. Cifra de fallecidos según día de la semana



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

Para el Departamento del Quindío, las horas del día en las que se presentaron mayor cantidad de fallecidos es al medio día y a la madrugada. Gráfica 9 presenta las cifras de fallecidos a lo largo del día en intervalos de 3 horas.

Gráfica 9. Cifra de fallecidos según hora del día



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

9.5 Caracterización de los fallecidos en siniestros viales según área de ocurrencia

En el departamento, la participación de cada municipio a las cifras totales de fallecidos se encuentra en la Tabla 3.

Tabla 3. Comparativo ene - dic 2017 - 2018 de cifras de fallecidos según municipio de ocurrencia del hecho

Municipio	2017		2018		Var. Absoluta
Buenavista	0	0.00%	1	1.08%	1
Córdoba	0	0.00%	1	1.08%	1
Filandia	0	0.00%	2	2.15%	2
Salento	0	0.00%	2	2.15%	2
Génova	1	0.88%	1	1.08%	0
Quimbaya	1	0.88%	4	4.30%	3
Montenegro	2	1.75%	1	1.08%	-1
Circasia	4	3.51%	0	0.00%	-4
La Tebaida	6	5.26%	9	9.68%	3
Calarcá	17	14.91%	17	18.28%	0
Armenia	83	72.81%	55	59.14%	-28
Totales	114	100.00%	93	100.00%	-21

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

Para el período ene - dic de 2018 Armenia es el municipio con mayor número de fallecidos aportando a la cifra departamental (59,14%), seguido de Calarcá (18,28%) y La Tebaida (9,687%); estos municipios son donde se concentra el tránsito de vehículos de carga y transporte.

Gráfica 10. Cifra de fallecidos según municipio



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

En comparación con los datos ene - dic de 2017, el municipio que mayor reducción de fallecidos tuvo con respecto a su medición anterior fue Armenia (-28 víctimas), por otro



lado, los municipios que presentaron un aumento en sus cifras de fallecidos fueron: La Tebaida (3 víctimas), Quimbaya (3 víctimas) (Ver Tabla 3).

9.6 Lesionados en siniestros viales en el Quindío

De acuerdo con la información procesada por el ONSV, en el período ene - dic de 2018 se registraron un total de 1016 lesionados en siniestros viales, valorados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF). Estas cifras presentan una disminución del -2,96% (-31 víctimas) en comparación con las cifras del periodo ene - dic del año 2017, presentados en la Tabla 4 comportamiento de las cifras de los lesionados en siniestros viales en el departamento según condición agrupada del actor vial.

Tabla 4. Cifras de lesionados de acuerdo a la condición agrupada del actor vial para el periodo ene - dic 2017 – 2018

	2017	2017%	2018	2018%	Var. Absoluta
Peatón	161	15.38%	172	16.93%	11
Usuario de bicicleta	57	5.44%	47	4.63%	-10
Usuario de moto	675	64.47%	645	63.48%	-30
Usuario de vehículo	154	14.71%	150	14.76%	-4
Sin Info.	0	0.00%	2	0.20%	2
Resumen	1047	100%	1016	100.00%	—

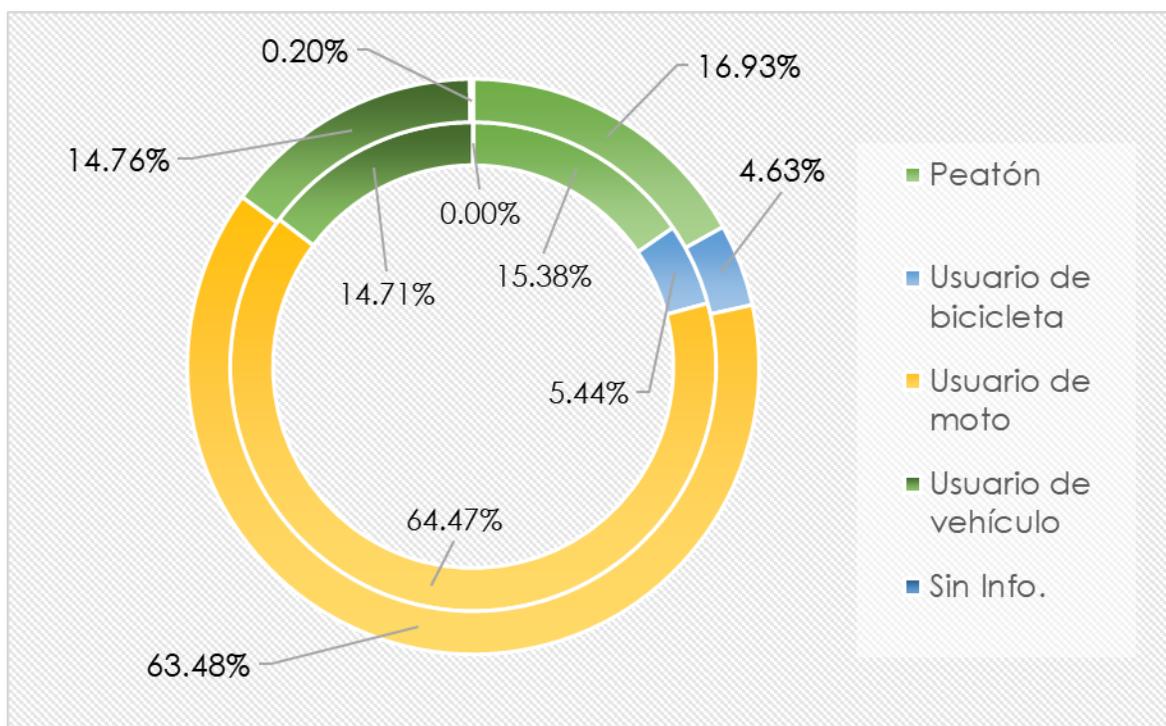
Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

La Tabla 4 muestra las cifras generales de lesionados, las cuales permiten evaluar el cambio entre los períodos ene - dic de 2017 – 2018, se puede apreciar que el actor vial que mayor reducción tuvo frente a las cifras de 2017, fue usuario de moto con una variación de -4,44%.

La gráfica 11 presenta la variación porcentual de lesionados entre los períodos considerados para cada categoría de los actores viales. El caso de Sin info, corresponden a lesionados para los cuales no fue identificada su condición como actor vial.

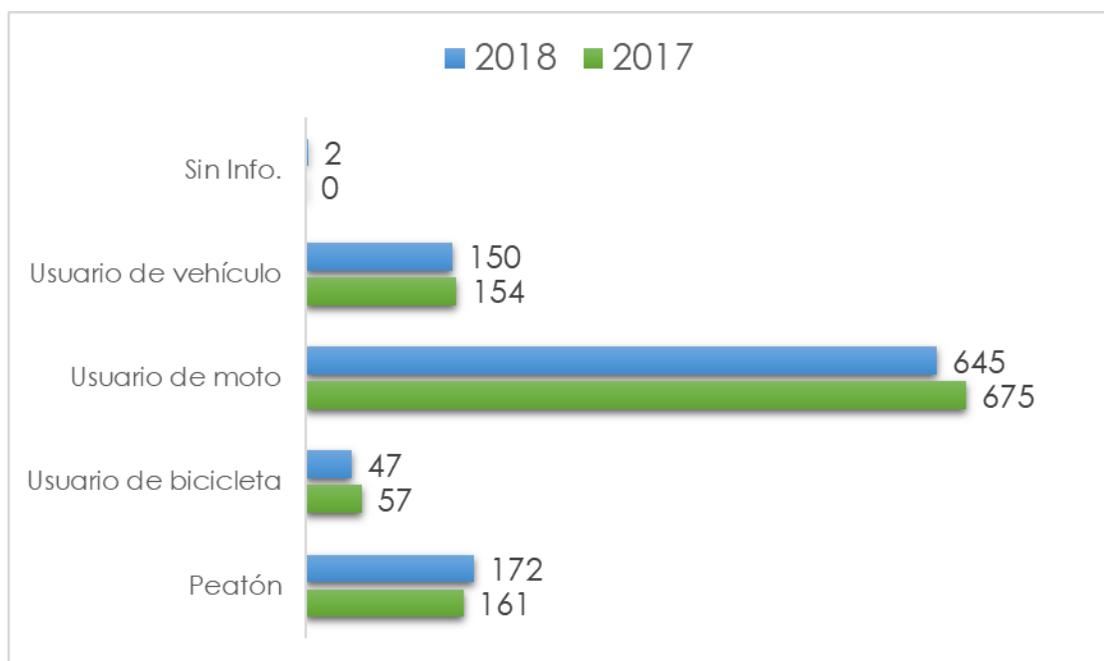
Como se observa en la gráfica 11 (la cual presenta los datos desagregados de la condición de la víctima), en ene - dic de 2018, los motociclistas son las principales víctimas en siniestros viales, representando 48,43% del total de lesionados del período ene - dic de 2018. Le siguen, peatón con el 16,93% de total de los lesionados.

Gráfica 11. Porcentaje de lesionados según condición del actor vial (Circunferencia exterior 2018, circunferencia interior 2017)



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

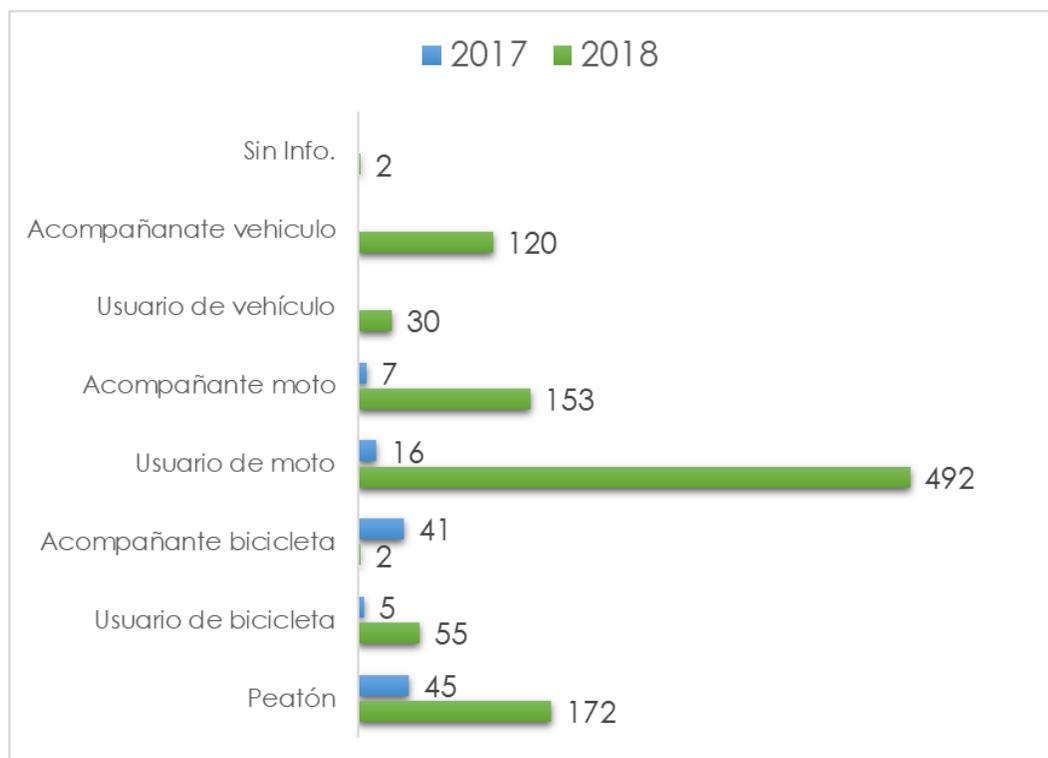
Gráfica 12. Cifra de lesionados según condición agrupada del actor vial



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

En la gráfica 12, se presentan los valores para cada categoría de actor vial lesionado donde se aprecia que el usuario de moto es el más afectado para el período considerado. El caso de Sin info, corresponden a lesionados para los cuales no fue identificada su condición como actor vial.

Gráfica 13 Comparativo ene - dic 2018 - 2017 de las cifras de lesionados en siniestros viales según condición desagrupada de la víctima.



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

En la gráfica 13 (la cual presenta los datos desagrupados por condición del lesionado en número total) en dicha tabla se diferencia el conductor y el acompañante, siendo el conductor el que representa el mayor número de fallecidos en siniestros viales.

9.7 Caracterización demográfica de los lesionados en siniestros viales

Para caracterizar de mejor manera los siniestros viales es necesario presentar las cifras de fallecidos según rangos de edad y caracterización de la víctima. En esta caracterización para el análisis se agrupan en 5 grupos etarios de la siguiente manera:

- Niños: 0 - 9 años
- Jóvenes: 10 - 19 años
- Adultos jóvenes: 20 - 34 años
- Adultos: 35 - 60 años
- Adultos mayores: + 60 años

Tabla 5. Lesionado 2018 rango de agrupación y edad

Edades	Peaton	Bicicleta	Usuario Moto	Vehiculo	Sin. Info.	Total	
0, 5	2	0	3	1	0	6	25
5, 10	7	1	7	4	0	19	
10, 15	10	8	8	2	0	28	128
15, 20	12	12	65	11	0	100	
20, 25	9	5	141	14	0	169	381
25, 30	8	4	99	9	0	120	
30, 35	6	2	75	9	0	92	
35, 40	5	2	74	12	1	94	348
40, 45	11	3	56	14	0	84	
45, 50	8	2	34	15	1	60	
50, 55	7	0	39	15	0	61	
55, 60	14	1	22	12	0	49	134
60, 65	21	2	16	11	0	50	
65, 70	14	3	4	8	0	29	
70, 75	11	1	2	6	0	20	
75, 80	14	1	0	2	0	17	
80, 85	8	0	0	4	0	12	6
85, 90	5	0	0	1	0	6	
95, 100	0	0	0	0	0	0	
						1016	

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

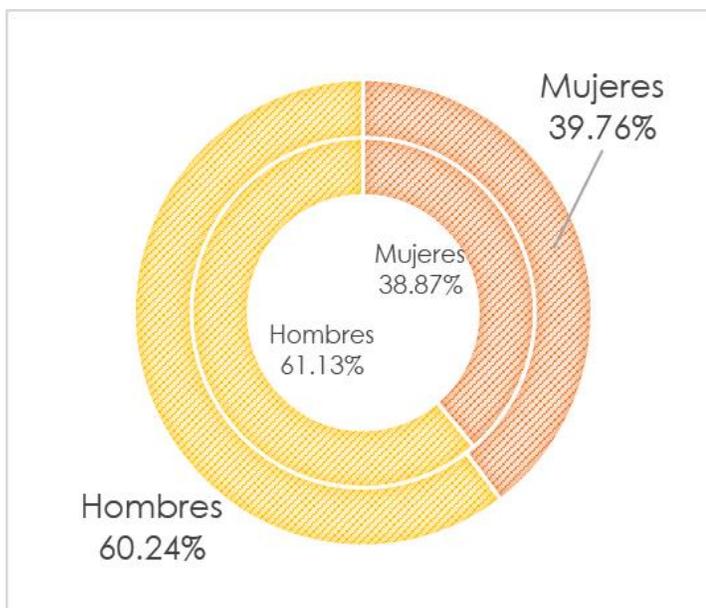
Por grupos de edades, los datos de lesionados para el 2018 se distribuyeron así:

Niños	2,46%	(25 lesionados).
Jóvenes	12,6%	(128 lesionados).
Adultos jóvenes	37,5%	(381 lesionados).
Adultos	34,25%	(348 lesionados).
Adultos mayores	13,19%	(134 lesionados).

Según se aprecia en la tabla 5. durante el 2018 los adultos fueron los principales lesionados en siniestros viales, siendo este el grupo etario más afectado

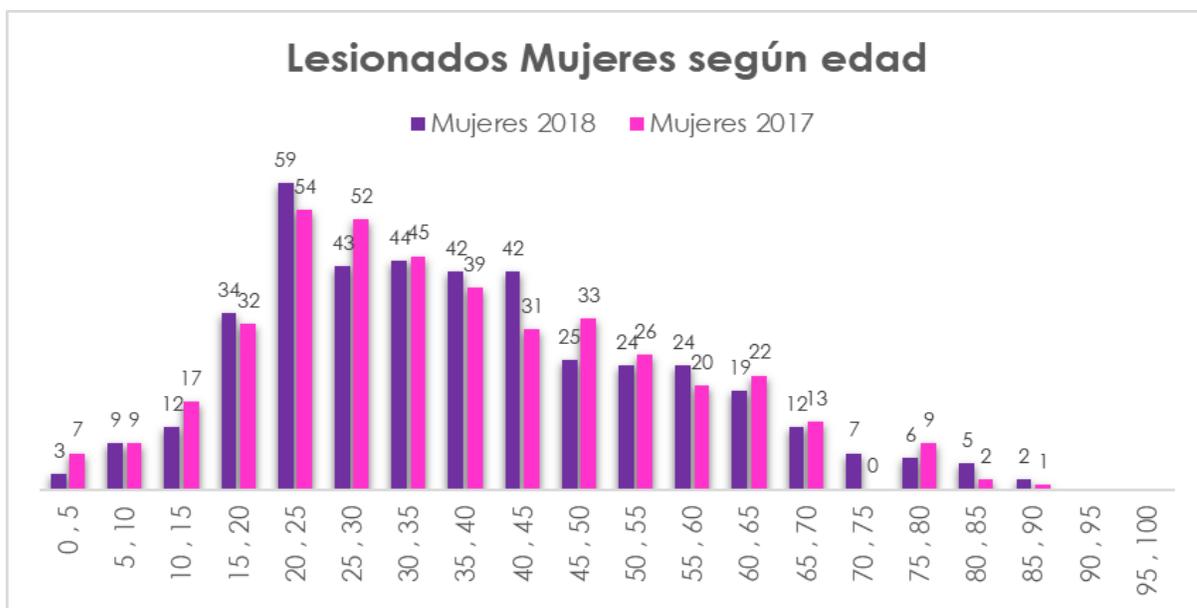
En términos de la relación entre casos de hombres por casos de mujeres lesionadas, las cifras para ene - dic de 2018 muestran que se registraron aproximadamente 1,51 hombres por cada mujer lesionada en siniestros viales. La gráfica 14 muestra la proporción de lesionados por sexo durante ene - dic 2017-2018; además de ello podemos evidenciar un aumento en las lesionadas mujeres.

Gráfica 14. Comparativo ene - dic 2017 - 2018 de las cifras de lesionados en siniestros viales según sexo de la víctima.



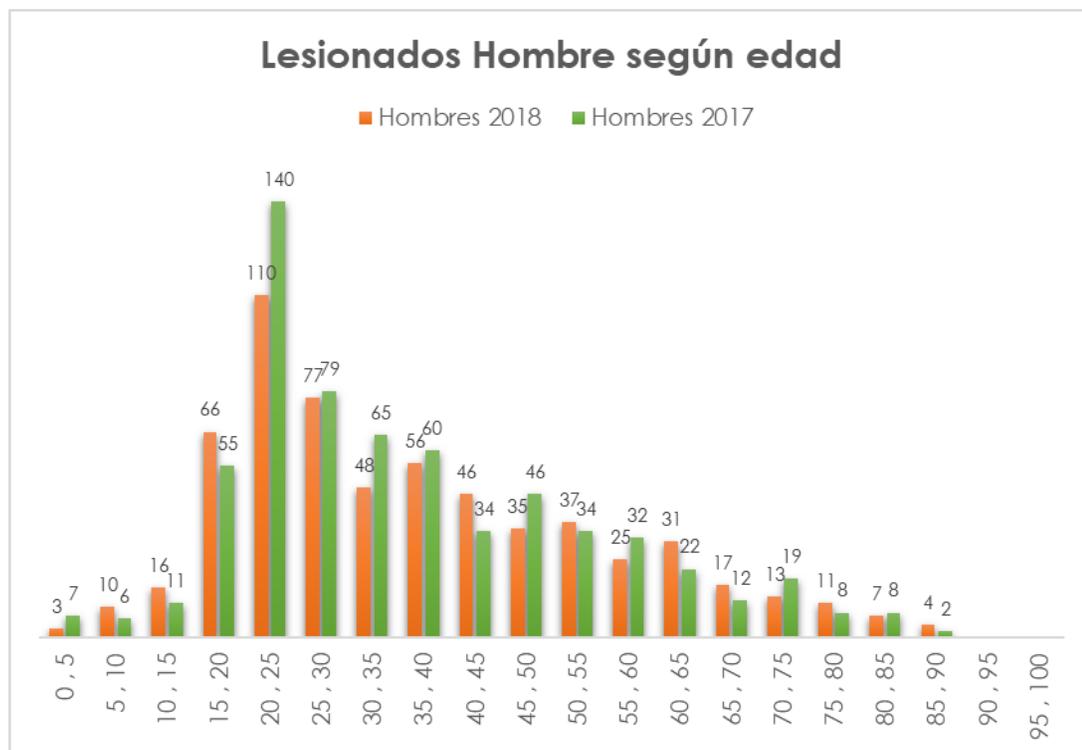
Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

Gráfica 15. Cifras de lesionados según condición agrupada y rango de edad de la víctima



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

Gráfica 16. Cifras de lesionados según condición agrupada y rango de edad de la víctima

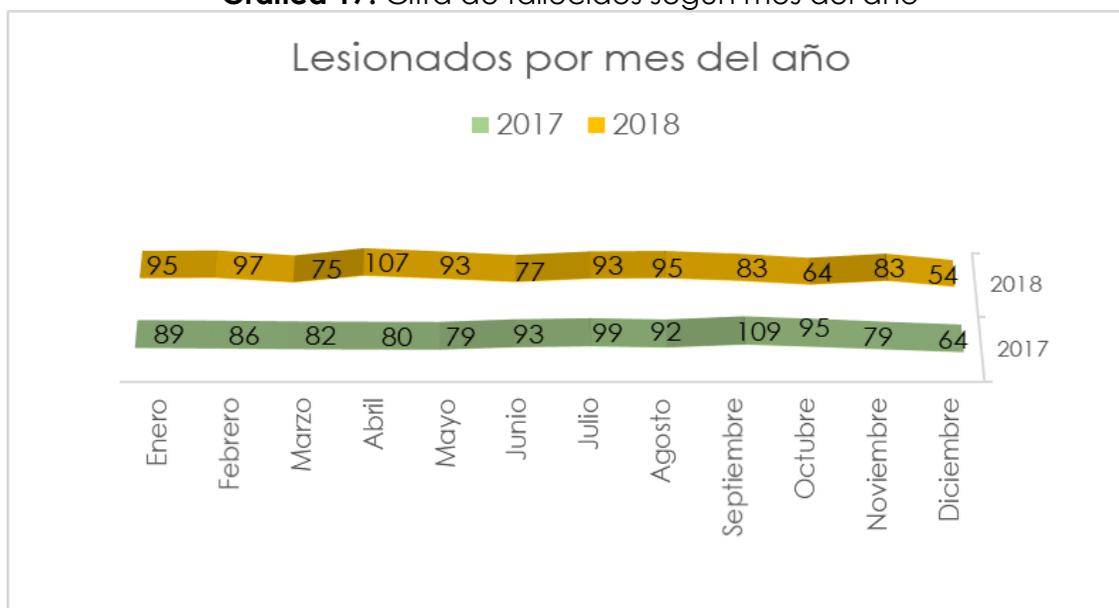


Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

9.8 Caracterización espacio temporal de los lesionados en siniestros viales

Con respecto al comportamiento mensual de las cifras de lesionados, el período ene - dic de 2018, se ubicó en promedio por debajo del registro del año 2017. El 2018 presenta sus mayores picos en los meses de abril (107 casos), febrero (97 casos) y enero (95 casos). La gráfica 17 presenta las cifras mencionadas.

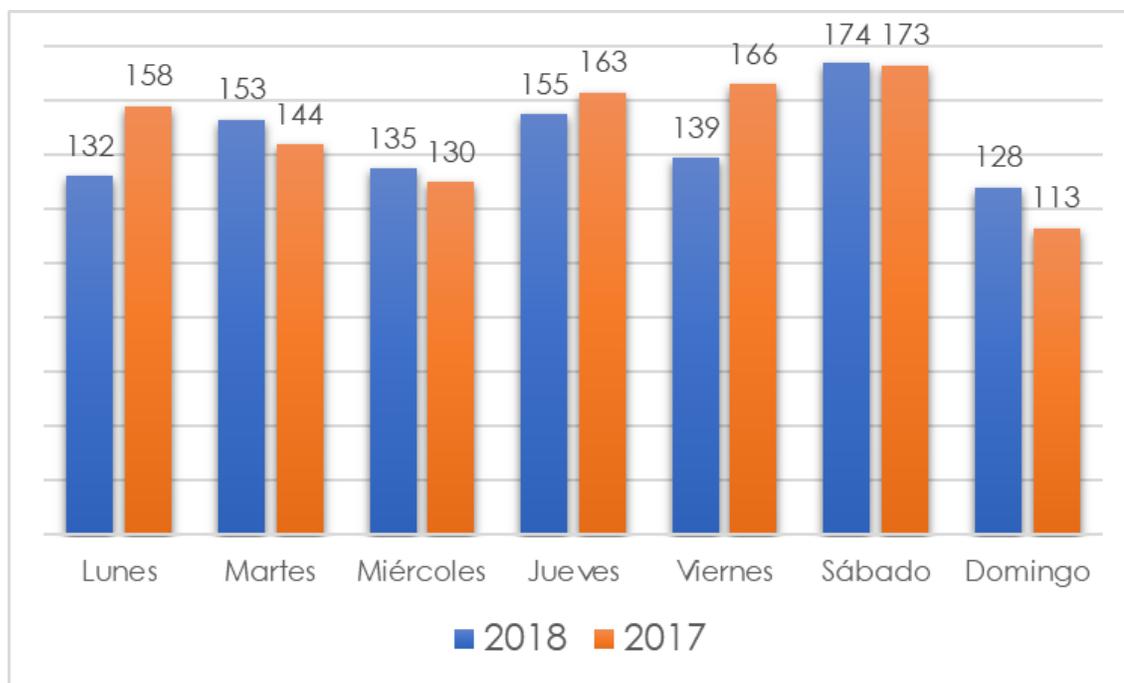
Gráfica 17. Cifra de fallecidos según mes del año



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

La gráfica 18 presenta las cifras de lesionados por día de la semana. En la gráfica se aprecia que el día de mayor ocurrencia de lesiones a personas se da el día sábado y el que menor cantidad presenta es el día domingo. Para ene - dic de 2018 la frecuencia de ocurrencia de un lesionado en Quindío es de una persona cada 8,62 horas o de 2,78 personas al día.

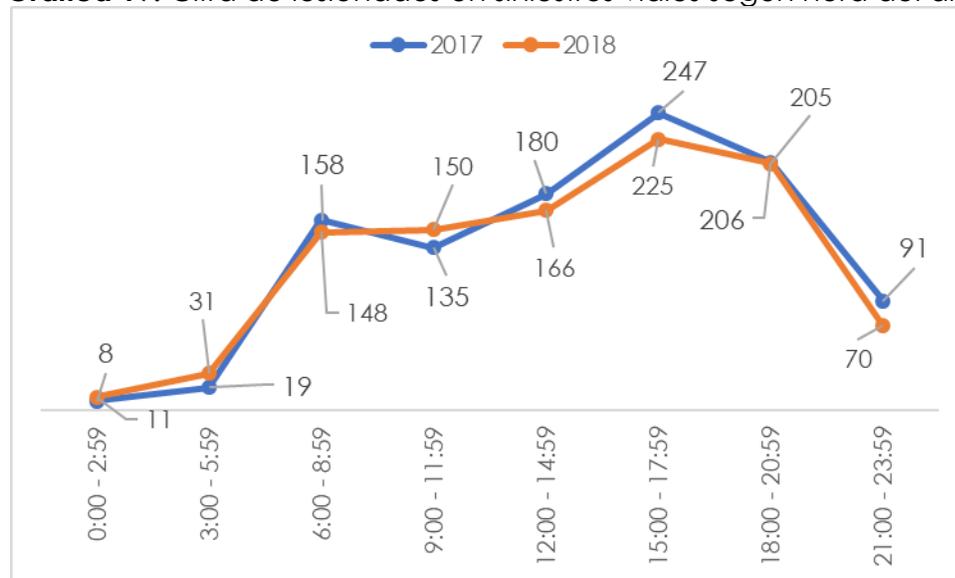
Gráfica 18. Cifra de lesionados en siniestros viales según día de la semana



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

Para el departamento, las horas del día en las que se presentaron mayor cantidad de víctimas lesionadas fueron en horas de la tarde, la gráfica 19 presenta las cifras de lesionados a lo largo del día en intervalos de 3 horas.

Gráfica 19. Cifra de lesionados en siniestros viales según hora del día



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

9.9 Caracterización de los lesionados en siniestros viales según área de ocurrencia

En el departamento del Quindío, la participación de cada municipio a las cifras totales de lesionados se encuentra en la Tabla 6. para ene - dic de 2018 los municipios que más lesionados aportaron al total departamental fueron Armenia (70,15%), seguido por Calarcá (11,92%) y La Tebaida (4,93%) en el tercer lugar.

Tabla 6. Comparativo de cifras de lesionados según municipio de ocurrencia del hecho (2017 - 2018)

Municipio	2017	2018	Var. Absoluta
Génova	2 0.19%	0 0.00%	-2
Buenvista	2 0.19%	2 0.20%	0
Córdoba	8 0.76%	4 0.39%	-4
Filandia	12 1.15%	6 0.59%	-6
Salento	15 1.43%	25 2.46%	10
Circasia	24 2.29%	28 2.76%	4
Montenegro	32 3.06%	33 3.25%	1
Quimbaya	26 2.49%	34 3.35%	8
La Tebaida	34 3.25%	50 4.93%	16
Calarcá	130 12.43%	121 11.92%	-9
Armenia	761 72.75%	712 70.15%	-49
Totales	1046 100.00%	1015 100.00%	-31

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

Gráfica 20. Cifra de lesionados según municipio



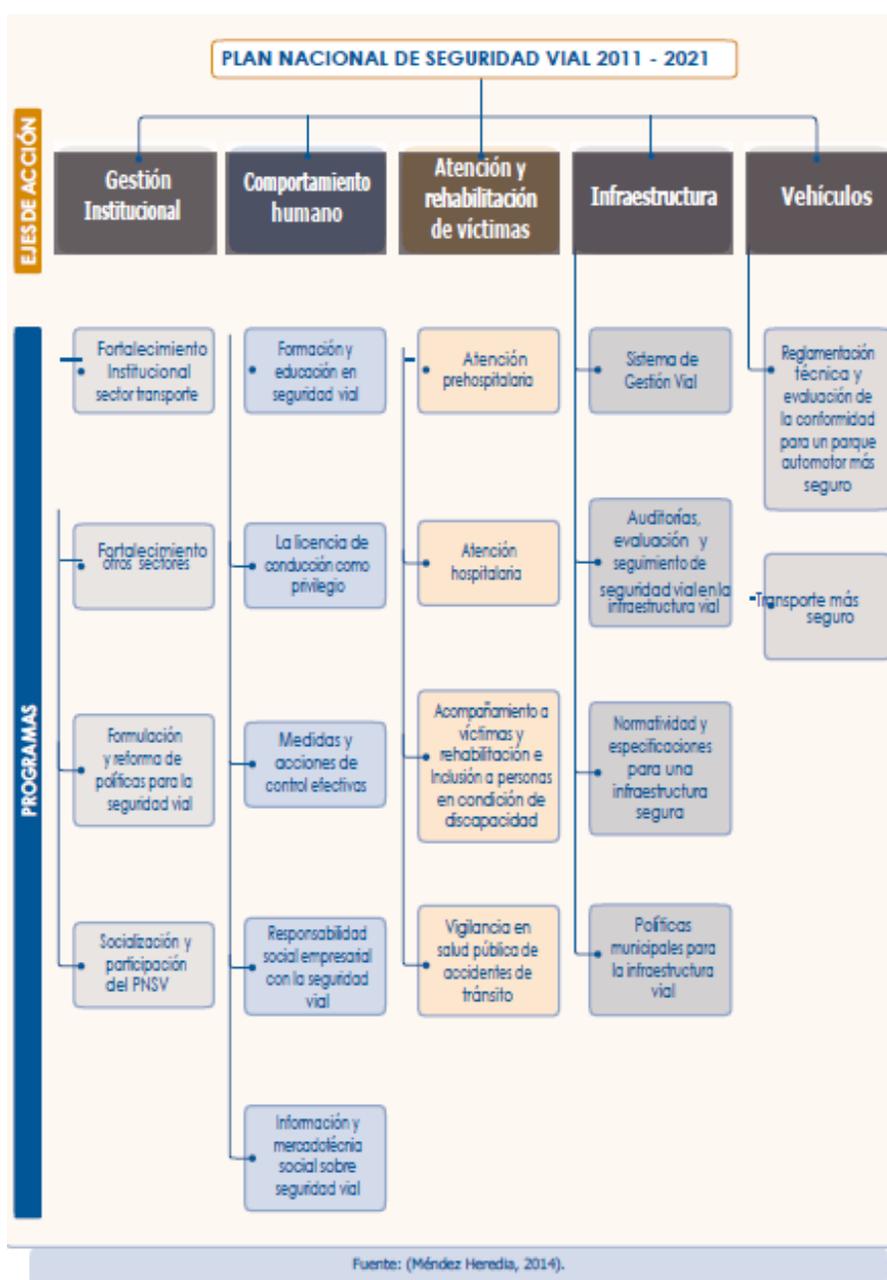
Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)

10. CLASIFICACION DE LAS ACTIVIDADES SEGÚN PILARES ESTRATEGICOS

A través de la ley 1450 del 2011 el Estado Colombiano definió la Seguridad Vial como Política de Estado. El Ministerio de Transporte con la expedición de la Ley 1503 del 29 de diciembre de 2011, promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y dicta otras disposiciones y a través Resolución 1282 del año 2012 adopta el “Plan Nacional de Seguridad Vial”.

Posteriormente, mediante la Resolución 2273 del 06 de agosto de 2014 el Ministerio de Transporte, ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, señalando en su artículo cuarto, la necesidad de armonizar los Planes Locales de Seguridad Vial formulados en los distritos, departamentos y áreas metropolitanas a los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Las acciones contempladas en el Plan Nacional de Seguridad Vial, se agrupan en programas, a su vez enmarcados dentro de los siguientes cinco pilares estratégicos:





10.1 GESTION INSTITUCIONAL

Es indispensable que el Instituto Departamental de Tránsito del Quindío mejore su rol gerencial, su liderazgo y su capacidad para hacer cumplir la ley, para ejecutar y hacer seguimiento al Plan Departamental de Seguridad Vial. En este sentido, es necesario analizar, proponer y ajustar los temas de movilidad en los distintos Comités, Mesas de Trabajo y Concejos, de tal forma que se realice un trabajo coordinado con las diferentes instituciones públicas y privadas.

10.1.1 Estrategia

- Medidas Administrativas de carácter Institucional

Realizar las gestiones necesarias a través de organizaciones, entidades públicas y privadas, para llevar a cabo la implementación del Plan Departamental de Seguridad Vial de manera efectiva, garantizando su inclusión en la agenda gubernamental, así como su veeduría por parte de los grupos de interés.

10.1.2 Acciones

- Suscribir convenios interinstitucionales e interadministrativos con las diferentes entidades relacionadas con la seguridad vial, para aunar esfuerzos en la reducción de siniestros viales en el departamento del Quindío.
- Socializar el Plan Departamental de Seguridad Vial con todos los actores (empresas de transportes, juntas de acción comunal, instituciones educativas, secretarías de transporte), entre otros.
- Suscribir entre la comunidad, actores viales, entidades públicas y empresas privadas, un pacto por la seguridad vial en el Departamento.
- Procurar poner en marcha el Plan Departamental de Seguridad Vial a través de un proyecto de inversión que será suscrito ante el Banco de Programas y Proyectos de la Gobernación del Quindío, con el apoyo de las entidades públicas o privadas que asignen recursos para tal fin.



Gobernación del Quindío



PLAN DEPARTAMENTAL DE
SEGURIDAD VIAL

PDSV

10.2 COMPORTAMIENTO HUMANO

Estudios elaborados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, muestran como la ciudadanía en general asume actitudes y conductas de alto riesgo en las vías. A nivel internacional, está demostrado que las fallas humanas son la causa del 90% de los choques y víctimas de hechos viales. Los errores más significativos en términos de víctimas de siniestros en tránsito son: el exceso de velocidad, la conducción bajo efectos del alcohol y en general, el irrespeto a las normas de tránsito. No sólo los conductores, sino pasajeros, peatones, ciclistas y los motociclistas, muestran comportamientos que ponen en peligro sus vidas y la de los demás. Es por ello que se hace necesario convocar a académicos, comunicadores, grupos sociales como asociaciones de víctimas, asociaciones de usuarios y a las instancias de orden público como el Concejo Municipal y el Comité Departamental de Seguridad Vial, para realizar mesas de trabajo con los actores de la movilidad (motorizados, no motorizados, taxistas, gerentes, etc.), para que expresen sus puntos de vista sobre este tema, se espera discutir propuestas y alternativas tendientes a transformar el comportamiento ciudadano en las vías.

10.2.1 Estrategia

- Desarrollar una cultura de capacitación permanente a todos los actores viales en materia de seguridad vial y procurar porque se cumpla con el deber legal de enseñar la seguridad vial en las instituciones educativas oficiales del departamento.

10.2.2 Acciones

- Gestionar ante la secretaria de Educación departamental la inclusión en el currículo de educación preescolar, básica y media, la formación en seguridad vial de conformidad con lo consagrado en el artículo 5º de la ley 1503 de 2011.
- Realizar el diseño pedagógico de sensibilización y empoderamiento para la seguridad vial, dirigido a las comunidades educativas del Departamento.
- Diseño e implementación de jornadas pedagógicas que se desarrollarán en Instituciones Educativas para promover la utilización de los elementos de protección, la utilización adecuada de infraestructura vial, la utilización de sistemas de retención infantil y para dar a conocer entre otros aspectos, las consecuencias de la conducción con exceso de velocidad.
- Elaboración de programas de formación de multiplicadores dirigido a los docentes de las Instituciones Educativas, en temas de seguridad vial.
- Formación y sensibilización en estándares de seguridad vial y normatividad en tránsito a los diferentes actores viales, con el fin de sensibilizar sobre el respeto de los demás actores de la vía especialmente motociclistas, peatones y ciclistas.



Gobernación del Quindío



PLAN DEPARTAMENTAL DE
SEGURIDAD VIAL

PDSV

- Intervenciones en las vías a través de promotores de seguridad vial, para propender por el cumplimiento del Plan Departamental de Seguridad Vial.

10.3 INFRAESTRUCTURA

El enfoque es proteger la vida e integridad personal, por ello la infraestructura vial no es sólo cuestión de cemento y señales, sino adecuación de las vías para minimizar al máximo los siniestros viales, y si estos ocurren, los usuarios puedan contar con una infraestructura perdonadora y tecnológica, para minimizar el riesgo de muerte o lesiones. Vale pues revisar cuidadosamente la situación de la red vial del Departamento del Quindío y evaluar sus diseños bajo criterios de seguridad vial.

10.3.1 Estrategias

- Caracterización de los tramos y puntos críticos de siniestralidad.
- Intervención en puntos críticos de siniestralidad.
- Implementación de medidas de seguridad vial que mitiguen la siniestralidad.
- Caracterización del estado actual de la señalización vial.
- Control y seguimiento a las estrategias implementadas en materia de señalización, dispositivos de control y seguridad vial.
- Planteamiento de estrategias de segregación del tráfico (peatones, ciclistas y motociclistas).

10.3.2 Acciones

- Auditoría de seguridad vial o inspección vial a los corredores viales, conducentes al diseño de medidas de seguridad vial que reduzcan los puntos de siniestralidad.
- Consolidación de una base de datos que contenga el estado de las señales viales existentes y determinar las faltantes en las vías del Departamento.
- Ordenamiento de los flujos viales, peatonales, bicicletas o motocicletas.
- Implementación de señalización y/o dispositivos de control y vigilancia de la velocidad.
- Mantener actualizado el registro de siniestralidad en el Departamento.
- Instalar señalización y dispositivos para la seguridad vial, especialmente en los puntos de mayor siniestralidad.



Gobernación del Quindío



PLAN DEPARTAMENTAL DE
SEGURIDAD VIAL

PDSV

- Demarcar y señalar las vías del Departamento, acorde con la Base de Datos constituida para tal fin.
- Ubicar de manera temporal conos reflectivos, bastones luminosos, paletas informativas, tableros de puesto de control, reductores de velocidad portátil, hitos de arista, en las situaciones que lo ameriten.
- Promover en los municipios del departamento del Quindío la destinación y adecuación de un predio que cumpla los estándares requeridos para ofrecer al interior de su localidad los servicios de Patios oficiales para garantizar la inmovilización de los vehículos que por infracciones de tránsito así lo requieran.
- Promover que en los municipios de mayor vocación turística se desarrolle un proyecto con miras a lograr la viabilidad para parqueaderos públicos que eviten a toda costa el estacionamiento en vía pública, por cuanto la relación demanda oferta es baja.
- Propender por el desarrollo de espacios físicos adecuados para el desarrollo de actividades especializadas (carreras motociclistas, ciclorrutas, skateboards, etc).



Gobernación del Quindío



PLAN DEPARTAMENTAL DE
SEGURIDAD VIAL

PDSV

10.4 ATENCIÓN A VÍCTIMAS

Tanto la disminución del tiempo de respuesta de las autoridades de salud, como la atención profesional inmediata, en el sitio, en el recorrido y en la institución de salud, juegan un papel importante a la hora de disminuir los riesgos de muertes o de secuelas mayores.

10.4.1 Estrategia

Formación para la atención a víctimas

10.4.2 Acciones

- Activación del Centro Regulador de Urgencias y Emergencias -CRUE-.
- Elaboración por parte de la secretaria departamental de Salud del protocolo de rutas y atención prehospitalaria a víctimas y aprobación por parte del comité departamental de seguridad vial.
- Formación y actualización al personal que realiza la atención inicial, el soporte, el traslado y el transporte de víctimas por siniestros viales hasta la institución hospitalaria.



Gobernación del Quindío



PLAN DEPARTAMENTAL DE
SEGURIDAD VIAL

PDSV

10.5 VEHÍCULOS

La calidad de los vehículos y equipos de seguridad son fundamentales para la seguridad vial, en Colombia se estima que apenas el 2% de los siniestros viales son causados por fallas mecánicas. Sin embargo, la calidad de los dispositivos de seguridad como las carrocerías, cinturones de seguridad, sistema de frenado, bolsa de aire y elementos de protección como cascos y chalecos reflectivos, entre otros elementos de seguridad, son fundamentales para reducir la letalidad de un choque o colisión. Pero más aún, se requiere una revisión sobre la manera como se profesionalizan y trabajan los conductores de motocicletas, vehículos particulares, servicio público, carga pesada (camiones, volquetas etc.), ya que ellos también son parcialmente responsables del mantenimiento y seguridad vehicular y por tanto de la movilidad segura.

10.5.1 Estrategia

Propender porque los vehículos cumplan con estándares mínimos de seguridad vial, de acuerdo a la normatividad y reglamentación vigente.

10.5.2 Acciones

- Realizar de manera periódica operativos de vigilancia y control de tránsito, para verificar el buen estado de los vehículos.
- Llevar a cabo en diferentes días a diferentes horas y en distintas temporadas, operativos de verificación de requisitos generales y condiciones mecánicas y técnicas que propendan a la seguridad vial.
- Formular talleres de sensibilización dirigidos a los conductores sobre la obligación que les asiste de tener los vehículos con los estándares mínimos de seguridad vial.



11. EVALUACIÓN Y MEJORA

Una vez establecidas las estrategias y las acciones propuestas a ser implementadas en el departamento del Quindío, se hace necesario definir los indicadores que servirán para establecer el avance y las acciones de mejora que se deben plantear durante el proceso de ejecución; indicadores, que tendrán que ser evaluados constantemente por el IDTQ y que serán socializados ante el Comité Departamental de Seguridad Vial para su evaluación y seguimiento.

Así pues y teniendo como base lo contenido en la guía metodológica para la elaboración de un plan local de seguridad vial "El éxito o fracaso no será meramente indicativo, ya que podría ser que las circunstancias específicas en las que apliquen las acciones hayan cambiado", con ello cobra validez la indicación de que el presente Plan es un documento dinámico que está a disposición del Comité Departamental de Seguridad Vial, quien junto con el IDTQ deben plantear un plan de seguimiento de las acciones y una evaluación periódica de la situación de la seguridad vial del departamento. Los indicadores cuantitativos fijados son:

Indicadores del Plan Departamental de Seguridad Vial

A continuación, se desarrollarán los indicadores que permitirán la revisión constante de la evolución en el proceso de implementación del Plan Departamental de Seguridad Vial, los cuales se basan en el mismo esquema diseñado en el Plan Nacional de Seguridad Vial y aterrizados al contexto del departamento del Quindío, siendo este el proceso de evaluación que deberá seguirse por parte del Comité Departamental de Seguridad Vial.

Los indicadores generales se construyen con los números absolutos de fallecidos, tasas de mortalidad entre otros y los indicadores específicos responden a cada pilar estratégico, los que permitirán conocer el impacto y/o grado de desarrollo.



11.1 Indicadores generales del plan

Nombre del Indicador	11.1.1 Número de víctimas fatales por siniestros viales en el Departamento del Quindío.
Tipo de indicador	Indicador de efecto
Periodicidad del indicador	Anual
Línea de base	93 víctimas fatales (Vigencia 2018)
Meta prevista	2021 (26% de Reducción) = 69 víctimas fatales
Fuente de información	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses - Datos procesados ONSV
Responsable del indicador	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío y autoridades de tránsito municipales competentes

Nombre del Indicador	11.1.2 Número de víctimas fatales en condición de motociclista (conductor o pasajero) por siniestro vial en el Departamento del Quindío.
Tipo de indicador	Indicador de efecto
Periodicidad del indicador	Anual
Línea de base	Promedio 2018 = 42
Meta prevista	2021 (27% de Reducción) = 31 víctimas fatales
Fuente de información	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses/datos procesados ONSV
Responsable del indicador	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío y autoridades de tránsito municipales competentes.

Nombre del Indicador	11.1.3 Número de víctimas fatales en condición de peatón por siniestro vial en el Departamento del Quindío.
Tipo de indicador	Indicador de efecto
Periodicidad del indicador	Anual



Línea de base	Promedio 2018 = 33
Meta prevista	2021 (18% de Reducción) = 27 víctimas fatales
Fuente de información	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses/datos procesados ONSV
Responsable del indicador	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío y autoridades de tránsito municipales competentes

Nombre del Indicador	11.1.4 Número de víctimas fatales en condición de conductor o pasajero de vehículo, tipo automóvil y otros-no moto- por siniestros viales en el departamento del Quindío.
Tipo de indicador	Indicador de efecto
Periodicidad del indicador	Anual
Línea de base	Promedio 2018 = 10
Meta prevista	2021 (26% de Reducción) = 7 víctimas fatales
Fuente de información	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses/datos procesados ONSV
Responsable del indicador	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío y autoridades de tránsito municipales competentes

Nombre del Indicador	11.1.5 Número de víctimas lesionadas en condición de peatón, por siniestros viales en el departamento del Quindío.
Tipo de indicador	Indicador de efecto
Periodicidad del indicador	Anual
Línea de base	Promedio 2018 = 172
Meta prevista	2021 (21% de Reducción) = 136 víctimas lesionadas
Fuente de información	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses/datos procesados ONSV
Responsable del indicador	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío y autoridades de tránsito municipales competentes

Nombre del Indicador	11.1.6 Número de víctimas lesionadas en condición de motociclista, por siniestros viales en el departamento del Quindío.
-----------------------------	---



Gobernación del Quindío



PLAN DEPARTAMENTAL DE
SEGURIDAD VIAL

PDSV

Tipo de indicador	Indicador de efecto
Periodicidad del indicador	Anual
Línea de base	Promedio 2018 = 645
Meta prevista	2021 (21% de Reducción) = 510 víctimas lesionadas
Fuente de información	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses/datos procesados ONSV
Responsable del Indicador	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío y autoridades de tránsito municipales competentes

Nombre del Indicador	11.1.7 Número de víctimas lesionadas en condición conductor o pasajero vehículo, por siniestros viales en el departamento del Quindío.
Tipo de indicador	Indicador de efecto
Periodicidad del indicador	Anual
Línea de base	Promedio 2018 = 150
Meta prevista	2021 (21% de Reducción) = 118 víctimas lesionadas
Fuente de información	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses/datos procesados ONSV
Responsable del indicador	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío y autoridades de tránsito municipales competentes



11.2 Indicadores específicos del plan

11.2.1 Indicadores pilar estratégico de gestión institucional.

Nombre del Indicador	11.2.1.1 Convenios interadministrativos y/o interinstitucionales celebrados para la reducción de siniestros viales en el Departamento del Quindío
Tipo de indicador	Indicador de producto
Periodicidad del indicador	Por establecerse luego de oficializar las responsabilidades institucionales
Línea de base	N/A
Meta prevista	80% de los municipios del departamento con programas para la reducción de siniestros viales
Fuente de información	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío y autoridades de tránsito municipales competentes
Responsable del indicador	Gobernación del Departamento del Quindío

Nombre del Indicador	11.2.1.2 Numero de planes locales de seguridad vial formulados y en implementación en el Departamento del Quindío
Tipo de indicador	Indicador de producto
Periodicidad del indicador	Anual
Línea de base	N/A
Meta prevista	12 planes Locales de Seguridad Vial formulados y en implementación
Fuente de información	Gobernación del Quindío e Instituto Departamental de Tránsito del Quindío
Responsable del indicador	Gobernación del Quindío



11.2.2 Indicadores pilar comportamiento humano.

Nombre del Indicador	11.2.2.1 Inclusión en el currículo de educación preescolar, básica y media, la formación en seguridad vial en las instituciones educativas oficiales del departamento
Tipo de indicador	Indicador de actividad
Periodicidad del indicador	Anual
Línea de base	N/A
Meta prevista	A diciembre de 2021, el 100% de las instituciones educativas públicas del Departamento, han integrado la educación vial en el PEI
Fuente de información	Secretaría de Educación Departamental
Responsable del indicador	Secretaría de Educación Departamental

Nombre del Indicador	11.2.2.2 Intervención con jornadas educativas de sensibilización implementadas en las instituciones educativas de mayor riesgo de siniestralidad vial del departamento del Quindío.
Tipo de indicador	Indicador de actividad
Periodicidad del indicador	Anual
Línea de base	N/A
Meta prevista	Por establecerse luego del análisis del comportamiento del indicador
Fuente de información	Secretaría de Educación Departamental
Responsable del indicador	Secretaría de Educación Departamental

Nombre del Indicador	11.2.2.3 Porcentaje de personas capacitadas para la gestión de la movilidad segura
Tipo de indicador	Indicador de resultado



Gobernación del Quindío



PLAN DEPARTAMENTAL DE
SEGURIDAD VIAL

PDSV

Periodicidad del indicador	Anual
Línea de base	N/A
Meta prevista	% de personas capacitadas para la gestión de la movilidad segura / total de personas convocadas
Fuente de información	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío y autoridades de tránsito municipales competentes
Responsable del indicador	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío

Nombre del Indicador	11.2.2.4 Estrategias de información, formación y comunicación ejecutadas
Tipo de indicador	Indicador de resultado
Periodicidad del indicador	Anual
Línea de base	NA
Meta prevista	80% de las estrategias programadas, por lo menos una estrategia al año por cada actor vial y según las 5 principales causas de la siniestralidad vial en el Departamento
Fuente de información	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío y autoridades de tránsito municipales competentes
Responsable del indicador	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío y autoridades de tránsito municipales competentes



11.2.3 Indicadores pilar Infraestructura.

Nombre del Indicador	11.2.3.1 Caracterización de los tramos y puntos críticos de siniestralidad en el departamento
Tipo de indicador	Indicador de efecto
Periodicidad del indicador	Anual
Línea de base	Por establecer luego del análisis del comportamiento del indicador
Meta prevista	A 2.021 (100%) de la caracterización
Fuente de información	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío y organismos de tránsito municipales competentes
Responsable del indicador	Secretaría de Aguas e Infraestructura Departamental

Nombre del Indicador	11.2.3.2 Caracterización del estado actual de la señalización vial del departamento
Tipo de indicador	Indicador de efecto
Periodicidad del indicador	Anual
Línea de base	Por establecer luego del análisis del comportamiento del indicador
Meta prevista	A 2.020 (100%) de la caracterización
Fuente de información	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío y autoridades de tránsito municipales competentes
Responsable del indicador	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío y autoridades de tránsito municipales competentes

Nombre del Indicador	11.2.3.3 Reglamentar las auditorías e inspecciones viales para los proyectos de infraestructura vial del Departamento
Tipo de indicador	Indicador de efecto
Periodicidad del indicador	Anual



Línea de base	N/A
Meta prevista	A 2.021 el (100%) de proyectos de infraestructura vial en el Departamento, tendrán incorporados las auditorias de inspección vial
Fuente de información	Secretaría de Aguas e Infraestructura Departamental
Responsable del indicador	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío

Nombre del Indicador	11.2.3.4 Demarcación y señalización de las vías del Departamento
Tipo de indicador	Indicador de efecto
Periodicidad del indicador	Anual
Línea de base	N/A
Meta prevista	A 2.021 el (100%) de los corredores viales del Departamento cuentan con una correcta señalización horizontal
Fuente de información	Secretaria de Aguas e Infraestructura Departamental
Responsable del indicador	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío

Nombre del Indicador	11.2.3.5 Implementación de patios oficiales en los municipios del Departamento, para la inmovilización de los vehículos por infracciones de tránsito
Tipo de indicador	Indicador de efecto
Periodicidad del indicador	Anual
Línea de base	N/A
Meta prevista	A 2.021 el (100%) de los municipios del departamento cuentan con patio oficial para efectuar las inmovilizaciones
Fuente de información	Autoridades de tránsito municipales competentes
Responsable del indicador	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío



Nombre del Indicador	11.2.3.6 Implementación de parqueaderos públicos en los municipios del departamento con mayor vocación turística
Tipo de indicador	Indicador de efecto
Periodicidad del indicador	Anual
Línea de base	N/A
Meta prevista	A 2.021 el (100%) de los municipios del departamento con mayor vocación turística, cuentan con parqueaderos públicos
Fuente de información	Autoridades de tránsito municipales competentes
Responsable del indicador	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío y autoridades de tránsito municipales competentes

Nombre del Indicador	11.2.3.7 Implementación de espacios adecuados para el desarrollo de actividades especializadas
Tipo de indicador	Indicador de efecto
Periodicidad del indicador	Anual
Línea de base	N/A
Meta prevista	A 2.021 el Departamento contará con espacios adecuados para el desarrollo de actividades especializadas, según las necesidades demandadas
Fuente de información	Secretaría de Aguas e Infraestructura del departamento
Responsable del indicador	Secretaría de Aguas e Infraestructura del departamento



11.2.4 Indicador pilar atención a víctimas.

Nombre del Indicador	11.2.4.1 Activación del CRUE
Tipo de indicador	Indicador de resultado
Periodicidad del indicador	Anual
Línea de base	Por establecer luego del análisis del comportamiento del indicador
Meta prevista	A 2020 contar con un servicio normalizado del CRUE
Fuente de información	CRUE, Secretaría de Salud, UDEGER, organismos de socorro, clínicas y hospitales
Responsable del indicador	Secretaria de Salud Departamental

Nombre del Indicador	11.2.4.2 Protocolo de rutas y atención prehospitalaria a víctimas
Tipo de indicador	Indicador de resultado
Periodicidad del indicador	Anual
Línea de base	Por establecer luego del análisis del comportamiento del indicador
Meta prevista	A 2021 (100%) de implementación de los protocolos de rutas y atención a víctimas
Fuente de información	CRUE, Secretaría de Salud, organismos de socorro, clínicas y hospitales, medicina legal
Responsable del indicador	Secretaria de Salud Departamental

Nombre del Indicador	11.2.4.3 Capacitación al personal que realiza atención a víctimas de siniestros viales
Tipo de indicador	Indicador de resultado
Periodicidad del indicador	Anual
Línea de base	N/A
Meta prevista	Porcentaje de personas capacitadas/total de personas convocadas
Fuente de información	Secretaría de Salud Departamental
Responsable del indicador	Secretaria de Salud Departamental



11.2.5 Indicador pilar Vehículos.

Nombre del Indicador	11.2.5.1 Operativos de vigilancia y control de tránsito para verificar el buen estado de los vehículos
Tipo de indicador	Indicador de resultado
Periodicidad del indicador	Semestral
Línea de base	N/A
Meta prevista	Por establecer luego del análisis del comportamiento del indicador
Fuente de información	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío y autoridades de tránsito municipales competentes
Responsable del indicador	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío y autoridades de tránsito municipales competentes

Nombre del Indicador	11.2.5.2 Porcentaje de vehículos con revisión técnico mecánica vigente
Tipo de indicador	Indicador de resultado
Periodicidad del indicador	Semestral
Línea de base	N/A
Meta prevista	A 2021 (80%) de los vehículos registrados con Soat vigente
Fuente de información	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío y autoridades de tránsito municipales competentes
Responsable del indicador	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío y autoridades de tránsito municipales competentes

Nombre del Indicador	11.2.5.3 Talleres de sensibilización con los conductores sobre los estándares mínimos de seguridad vial
Tipo de indicador	Indicador de resultado
Periodicidad del indicador	Anual
Línea de base	N/A
Meta prevista	Porcentaje de personas capacitadas/total de personas convocadas
Fuente de información	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío y autoridades de tránsito municipales competentes
Responsable del indicador	Instituto Departamental de Tránsito del Quindío y autoridades de tránsito municipales competentes



Gobernación del Quindío



PLAN DEPARTAMENTAL DE
SEGURIDAD VIAL

PDSV

12. BIBLIOGRAFIA

El presente Plan Departamental de Seguridad Vial – PDSV, fue creado con la ayuda de las siguientes fuentes de información y bibliografía:

- Ley 1503 de 2011 "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones".
- Decreto 2851 de 2013 "Por la cual se reglamentan los artículos 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones".
- Resolución 1565 de 2014 "Por La cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial".
- Ley 1383 de 2010 por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.
- Resolución 1231 de 2016, por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad.