



**PLAN DEPARTAMENTAL
DE SEGURIDAD VIAL DEL
ATLANTICO 2023 - 2031**

TABLA DE CONTENIDO

<u>CAPITULO I. GENERALIDADES DEL PLAN DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL DEL ATLÁNTICO 2023.</u>	10
1.1 INTRODUCCIÓN	10
1.2 OBJETIVOS	12
1.2.1 OBJETIVO GENERAL	12
1.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	12
1.3 LINEAMIENTOS	14
1.3.1 JUSTIFICACIÓN	14
1.3.2 ALCANCE	14
1.4 MARCO CONCEPTUAL	15
1.5 MARCO REFERENCIAL DE LA SEGURIDAD VIAL	19
1.5.1 REFERENCIA MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL	19
1.5.2 REFERENCIA NACIONAL DE LA SEGURIDAD VIAL	21
1.6 POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL NACIONAL	25
1.6.1 LEYES	25
1.6.2 DECRETOS	26
1.6.3 RESOLUCIONES	27
1.6.4 OTROS REFERENTES NORMATIVOS	27
1.7 ALCANCE	28
1.7.1 ALCANCE CONCEPTUAL DEL PDSV	28
1.8 GENERALIDADES DEL DEPARTAMENTO	29
1.8.1 INFRAESTRUCTURA VIAL	30
1.8.2 PLAN DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL	32
<u>CAPITULO II: ANÁLISIS DE ESTADÍSTICAS DE SINIESTROS DE TRANSITO</u>	37
2.1 ANÁLISIS DE NÚMERO DE FALLECIDOS	38
2.1.1 ANÁLISIS DE NÚMERO DE FALLECIDOS POR AÑO	38
2.1.2 ANÁLISIS DE FALLECIDOS POR GENERO	39
2.1.3 ANÁLISIS DE FALLECIDOS POR MUNICIPIO	40
2.1.4 ANÁLISIS DE FALLECIDOS POR MES DE OCURRENCIA	42
2.2 ANÁLISIS DE NÚMERO DE LESIONADOS	43
2.2.1 ANÁLISIS DE NÚMERO DE LESIONADOS POR AÑO	43
2.2.2 ANÁLISIS DE LESIONADOS POR GENERO	44
2.2.3 ANÁLISIS DE LESIONADOS POR MUNICIPIO	44
2.2.4 ANÁLISIS DE LESIONADOS POR MES DE OCURRENCIA	45
<u>CAPITULO III. FASE DE DIAGNÓSTICO – ANÁLISIS SITUACIONAL DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL DEPARTAMENTO</u>	48

3.1 DIAGNOSTICO DE VELOCIDADES SEGURAS	49
3.1.1 ENFOQUE EN EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL	49
3.1.2 INVENTARIO DE EQUIPOS DE MEDICIÓN DE LA VELOCIDAD	50
3.1.3 ACTOS ADMINISTRATIVOS DE GESTIÓN DE VELOCIDAD	50
3.1.4 ESTUDIOS DE GESTIÓN DE LA VELOCIDAD	51
3.1.5 INVENTARIO DE SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES DE VELOCIDAD.	51
3.1.6 MATRIZ DE NECESIDADES IDENTIFICADAS	53
3.2 DIAGNOSTICO DE VEHÍCULOS SEGUROS	54
3.2.1 PARQUE AUTOMOTOR	54
3.2.2 CENTROS DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR - CDA	55
3.2.3 REVISIÓN TÉCNICO – MECÁNICA (RTM)	57
3.2.4 SUMINISTROS DE AUTOPARTES	57
3.2.5 SOAT	58
3.2.6 CONCESIONARIOS	58
3.2.7 MATRIZ DE NECESIDADES IDENTIFICADAS	58
3.3 DIAGNOSTICO DE INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA	59
3.3.1 INVENTARIO DE RED VIAL	60
3.3.2 PUNTOS CRÍTICOS IDENTIFICADOS	63
3.3.3 ESTUDIOS DE AUDITORIAS EN INSPECCIONES EN SEGURIDAD VIAL	75
3.3.4 EMPRESAS DE TRANSPORTE	76
3.3.5 MATRIZ DE NECESIDADES IDENTIFICADAS	76
3.4 DIAGNOSTICO DE COMPORTAMIENTOS SEGUROS	77
3.4.1 CONDUCTAS RIESGOSAS	77
3.4.2 INCLUSIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS	78
3.4.3 MODELOS DE SENSIBILIZACIÓN DE LOS CIUDADANOS	84
3.4.4 CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA (CEA)	85
3.4.5 CENTRO DE RECONOCIMIENTO DE CONDUCTORES (CRC)	88
3.4.6 CENTROS INTEGRALES DE ATENCIÓN (CIA)	90
3.4.7 MATRIZ DE NECESIDADES IDENTIFICADAS	90
3.5 DIAGNOSTICO DE CUMPLIMIENTO DE NORMAS EN MATERIA DE TRÁNSITO	91
3.5.1 EQUIPO HUMANO DE VIGILANCIA Y CONTROL OPERATIVO	92
3.5.2 TIPOS DE INFRACCIONES	92
3.5.3 RECURSOS FÍSICOS Y TECNOLÓGICOS DISPONIBLES	96
3.5.4 ORGANISMOS DE TRANSITO DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO	97
3.5.5 MATRIZ DE NECESIDADES IDENTIFICADAS	97
3.6 DIAGNOSTICO DE ATENCIÓN INTEGRAL DE VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES	98
3.6.1 RUTA DE ATENCIÓN INTEGRAL DE VÍCTIMAS DE SINIESTROS DE TRANSITO	100
3.6.2 ATENCIÓN PREHOSPITALARIA - PRIMER RESPONDIENTE	100
3.6.3 NUMERO ÚNICO DE SEGURIDAD Y EMERGENCIAS -NUSE	100
3.6.4 RED DE AMBULANCIA	101
3.6.5 ATENCIÓN HOSPITALARIA	102
3.6.6 REHABILITACIÓN FÍSICA, PSICOLÓGICA Y SOCIAL A LAS VÍCTIMAS, ASÍ COMO ACOMPAÑAMIENTO JURÍDICO	102

3.6.7 MATRIZ DE NECESIDADES IDENTIFICADAS	102
3.7 DIAGNOSTICO DE GOBERNANZA	104
3.7.1 GESTIÓN INSTITUCIONAL	104
3.7.2 ARTICULACIÓN CON EL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2022-2031	106
3.7.3 ARTICULACIÓN CON LA POLÍTICA PÚBLICA TERRITORIAL	107
3.7.4 ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL	108
3.7.5 MATRIZ DE NECESIDADES IDENTIFICADAS	108
3.8 DIAGNOSTICO DE GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO	110
3.8.1 DISPONIBILIDAD DE DATOS ESPECÍFICOS DE SINIESTRALIDAD	110
3.8.2 INVENTARIO DE DATOS DE SEGURIDAD VIAL	110
3.8.3 MATRIZ DE NECESIDADES IDENTIFICADAS	111
<u>CAPITULO IV. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS</u>	113
4.1 LÍNEAS ESTRATÉGICAS	113
4.2 PROGRAMAS Y PROYECTOS	115
4.2.1 PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL ÁREA DE ACCIÓN DE VELOCIDADES SEGURAS	115
4.2.2 PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL ÁREA DE ACCIÓN DE VEHÍCULOS SEGUROS	116
4.2.3 PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL ÁREA DE ACCIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA	117
4.2.4 PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL ÁREA DE ACCIÓN DE COMPORTAMIENTOS SEGUROS	118
4.2.5 PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL ÁREA DE ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL	119
4.2.6 PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL ÁREA DE ACCIÓN DE ATENCIÓN INTEGRAL DE VICTIMAS	119
4.2.7 PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL ÁREA DE ACCIÓN DE GOBERNANZA	121
4.2.8 PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL ÁREA DE ACCIÓN DE GESTIÓN DE CONOCIMIENTO	121
4.3 PLAN DE ACCIÓN CON METAS E INDICADORES	122
4.3.1 ACCIONES Y METAS DEL PLSV	122
<u>CAPITULO V. PLAN DE INVERSIONES DEL PLSV</u>	127
5.1 INVERSIONES EN EL ÁREA DE ACCIÓN DE VELOCIDADES SEGURAS	127
5.2 INVERSIONES EN EL ÁREA DE ACCIÓN DE VEHÍCULOS SEGUROS	127
5.3 INVERSIONES EN EL ÁREA DE ACCIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL	129
5.4 INVERSIONES DE COMPORTAMIENTOS SEGUROS	130
5.5 INVERSIONES CUMPLIMIENTO DE NORMAS LAS NORMAS DE TRÁNSITO	132
5.6 INVERSIONES DE ATENCIÓN INTEGRAL A VICTIMAS	133
5.7 INVERSIONES EN EL ÁREA DE ACCIÓN DE GOBERNANZA	134
5.8 INVERSIONES DE GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO	135
5.9 COSTO DE INVERSIÓN TOTAL	136
5.10 MODELO DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	137
<u>CAPÍTULO 6. PLAN DE SEGUIMIENTO, EVALUACIÓN Y MONITOREO</u>	139

6.1 CONSOLIDACIÓN DEL DOCUMENTO SOPORTE	139
6.2 PRESENTACIÓN Y ADOPCIÓN DEL PLSV	139
6.3 SOCIALIZACIÓN Y DIVULGACIÓN DEL ACTO ADMINISTRATIVO	140
6.4 MATRIZ ANUALIZADA DEL PLAN DE ACCIÓN	140
6.5 INDICADORES DEL PLSV	143
CAPITULO VII. RECOMENDACIONES	147

Lista de tablas

Tabla 01: Política de seguridad vial mundial	20
Tabla 02: Leyes colombianas relacionadas con Seguridad Vial	25
Tabla 03: Decretos Colombianos relacionados con Seguridad Vial	26
Tabla 04: Resoluciones Colombianas relacionadas con Seguridad Vial	27
Tabla 05: Otros referentes relacionadas con Seguridad Vial	27
Tabla 06: Población de área metropolitana y municipios del departamento del Atlántico.	30
Tabla 07: Programa de infraestructura red vial regional	33
Tabla 08: Número de fallecidos por año desde el 2018 a 2022	38
Tabla 09: Fallecidos en siniestros viales por municipios desde el año 2018 a 2022	40
Tabla 10: Fallecidos por mes de ocurrencia desde el 2018 hasta el 2022	42
Tabla 11: Número de lesionados por año desde el 2018 a 2022	43
Tabla 12: Lesionados en siniestros viales por municipios desde el año 2018 a 2022	44
Tabla 13: Lesionados por mes de ocurrencia desde el 2018 hasta el 2022	46
Tabla 14: SAST instalados en el Departamento del Atlántico	50
Tabla 15: Cámaras de fotodetección autorizadas para el en jurisdicción del ITA	52
Tabla 16: Matriz de necesidades de velocidades seguras	53
Tabla 17: Parque automotor matriculado en el Instituto de Tránsito del Atlántico	54
Tabla 18: Centros de Diagnostico Automotor	56
Tabla 19: Concesionarios del departamento del Atlántico	58
Tabla 20: Matriz de necesidades de vehículos seguros	59
Tabla 21: Inventario de Red vial en el Departamento del Atlántico	61
Tabla 22: Red Vial Secundaria del Departamento del Atlántico	62
Tabla 23: Matriz de necesidades de infraestructura vial segura	76
Tabla 24: Puntos con conductas riesgosas	77
Tabla 25: Instituciones educativas	78
Tabla 26: Centros de Enseñanza Automovilística	86
Tabla 27: Centros de reconocimiento de conductores	89
Tabla 28: Centros integrales de atención	90
Tabla 29: Matriz de necesidades de comportamiento seguro	91
Tabla 30: Equipo profesional Operativo	92
Tabla 31: Infracciones sancionadas en el año 2022	93
Tabla 32: Organismos de control existentes en el departamento del Atlántico	97
Tabla 33: Matriz de necesidades de cumplimiento de normas en materia de tránsito	98
Tabla 34: Matriz de necesidades de atención integral a víctimas	102
Tabla 35: Distribución de cargos	105
Tabla 36: Distribución de cargos	106
Tabla 37: Indicadores del programa de fortalecimiento de la gestión y dirección del sector transporte	107
Tabla 38: Indicadores del programa fortalecimiento institucional del Instituto de Tránsito del Atlántico	107
Tabla 39: Matriz de necesidades de gobernanza	109
Tabla 40: Matriz de necesidades de Gestión del Conocimiento	111
Tabla 41: Líneas estratégicas PLSV	113
Tabla 42: Inversión del área de acción de velocidades seguras	127
Tabla 43: Inversión del área de acción de vehículos seguros	128
Tabla 44: Inversión del área de acción de infraestructura vial segura	129

Tabla 45: Inversión del área de acción de comportamientos seguros	130
Tabla 46: Inversión del área de acción de cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	132
Tabla 47: Inversión del área de acción de atención integral a víctimas	133
Tabla 48: Inversión del área de acción de gobernanza	134
Tabla 49: Inversión del área de acción de gestión del conocimiento	135
Tabla 50: Costos de inversión por líneas estratégicas	136
Tabla 51: Actividades de cierre de la etapa de formulación	139
Tabla 52: Matriz anualizada del plan de acción	141
Tabla 53: Indicadores	144

Lista de Ilustraciones

Ilustración 01: Visión integral del enfoque sistema seguro	22
Ilustración 02: Áreas de acción para consolidar el enfoque sistema seguro	23
Ilustración 03: Departamento del Atlántico	29
Ilustración 04: Cámaras autorizadas zona norte del Departamento del Atlántico	51
Ilustración 05: Cámaras autorizadas zona sur del Departamento del Atlántico	51
Ilustración 06: Red Vial del municipio	60
Ilustración 07: Infraestructura vial del Departamento del Atlántico	61
Ilustración 08: Red vial secundaria del Departamento del Atlántico	62
Ilustración 09: Georeferenciación del punto 1	63
Ilustración 10: Georeferenciación del punto 2	64
Ilustración 11: Georeferenciación del punto 3	66
Ilustración 12: Georeferenciación del punto 4	67
Ilustración 13: Punto 8 en el municipio de Polonuevo	73
Ilustración 14: Punto 9 en el municipio de Baranoa	73
Ilustración 15: Intersección	74
Ilustración 16: Instagram, Twitter y Facebook	85
Ilustración 17: Aplicativo para el reporte de siniestros de tránsito	101
Ilustración 18: Estructura Organizacional	104

Lista de Graficas

Gráfica 01: Número de fallecidos (2015-2019)	34
Gráfica 02: Número de heridos en siniestros de tránsito(2015-2019)	35
Gráfica 03: Evolución del número de fallecidos desde el año 2018 al 2022	39
Gráfica 04: Análisis de fallecidos por genero desde el 2018 al 2022	39
Gráfica 05: Evolución del número de lesionados desde el año 2018 al 2022	43
Gráfica 06: Análisis de lesionados por genero desde el 2018 a 2022	44

Lista de Imágenes

Imagen 01: Punto 1 en el municipio de Suan	64
Imagen 02: Punto 2 en el municipio de Campo de la Cruz	65
Imagen 03: Zona de estacionamientos de motocarros	65
Imagen 04: Conflicto vehicular no regulado	66

<i>Imagen 05: Conflicto no regulado</i>	67
<i>Imagen 06: Punto 4 en el municipio de Ponedera</i>	68
<i>Imagen 07: Volumen vehicular</i>	68
<i>Imagen 08: Tipologías vehiculares</i>	69
<i>Imagen 09: Demarcación vial</i>	69
<i>Imagen 10: Resaltos portátiles</i>	70
<i>Imagen 11: Punto 6 en el Municipio de Santo Tomas</i>	70
<i>Imagen 12: Punto 7 en el municipio de Sabana Grande</i>	71
<i>Imagen 13: Volumen vehicular</i>	71
<i>Imagen 14: Ascenso y descenso de pasajeros</i>	72
<i>Imagen 15: Estacionamiento de motocarros</i>	72
<i>Imagen 16: Dispositivos</i>	74
<i>Imagen 17: Estado de la demarcación vial</i>	74
<i>Imagen 18: Vegetación predominante</i>	75



CAPITULO I.
GENERALIDADES
DEL PLAN
DEPARTAMENTAL
DE SEGURIDAD VIAL
DEL ATLÁNTICO
2023 - 2031

CAPITULO I. GENERALIDADES DEL PLAN DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL DEL ATLÁNTICO 2023.



1.1 Introducción

A nivel mundial cerca de 1.3 millones de personas mueren al año en siniestros viales y unos 50 millones de personas quedan con lesiones. En Colombia, cada año mueren más de 7.000 personas en siniestros viales y al menos más de 40 mil personas quedan leve o gravemente lesionadas. Las personas que están entre 15 y 35 años son las que más mueren en siniestros de tránsito y esta es la primera causa de muerte en niños de entre 5 y 14 años. En Colombia los siniestros causan pérdidas económicas por el orden de los 1.600 millones de dólares al año, los siniestros laborales corresponden al 4% del PIB y los siniestros de tránsito son el 35% de este rubro.

La seguridad vial ha logrado con el paso del tiempo ser un tema prioritario en Colombia, ya que la mayor causa de muertes en el territorio colombiano es por incidentes de tránsito, lo que ha hecho necesario intervenir buscando soluciones que reduzcan, prevengan y/o disminuyan el impacto causado por los incidentes de tránsito. Basados en estas estadísticas se implementa el Plan Departamental de Seguridad Vial, el cual busca informar y aplicar metodologías de trabajo cuyo objetivo principal es el de salvar vidas. Igualmente, se constituyen como instrumentos de planeación de la seguridad vial integral en los departamentos, involucrando los aspectos técnicos de movilidad de los distintos actores viales y de infraestructura de los sectores urbanos y rurales, con argumentos de valor que promueven en las instituciones tanto públicas como privadas bajo una metodología de planeación estratégica, implementada de acuerdo a las necesidades que tenga el departamento.

El Ministerio de Transporte adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031, en el cual se determinó considerar la seguridad vial como “una actividad permanente y prioritaria, que contribuya a la generación de una cultura de la prevención y del auto cuidado de todos los actores del tránsito, sean peatones, ciclistas, motociclistas, conductores o pasajeros”. Con un objetivo central de reducir el número de muertos y lesionados por siniestros viales. Lo que transforma al Plan en un instrumento que conlleva a medidas concertadas, indicativas e integrales en todo el territorio nacional, fomentando la formulación y aplicación de políticas y acciones a nivel nacional, regional y departamental.

Después del Plan Nacional Vial, el Gobierno Nacional estableció una política pública en materia de seguridad vial, siendo obligatorio que todos los departamentos formulen e implementen sus Planes de Seguridad Vial, en el cual se deben integrar todas las actuaciones de la Administración, que tienen impacto en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar, entre ellas están: funcionarios públicos, gremios, entidades públicas y privadas, sociedad civil y asociaciones con interés y responsabilidad con la seguridad vial.

Desde el PNSV la reducción de lesiones y muertes en siniestros viales, implica el cumplimiento de la reglamentación del Decreto 1430 de 2022, en donde el enfoque de Sistema Seguro considera cinco principios que guían la planificación e implementación de estrategias para una movilidad segura:

Principio 1: El ser humano comete errores que pueden originar siniestros viales, sin embargo, estos errores no se deben pagar con la vida o integridad de los actores viales.

Principio 2: El ser humano tiene una capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un siniestro.

Principio 3: La seguridad vial es una responsabilidad compartida.

Principio 4: Proactividad en la gestión de la seguridad vial.

Principios 5: Interacción dinámica de los elementos de un sistema seguro para aumentar la protección de los actores viales.

La administración del Departamento del Atlántico ve necesario e importante salvaguardar la seguridad de los usuarios viales y conoce los beneficios que traerá para la población y visitantes, la implementación de programas y estrategias en materia de seguridad vial.



1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo general

Desarrollo del Plan Departamental de Seguridad Vial del Atlántico 2023 de acuerdo con las áreas de acción definidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031 para contribuir con la reducción de siniestros de tránsito en el departamento y a mejorar los comportamientos de los actores viales.

1.2.2 Objetivos específicos

- Dar cumplimiento a la normatividad legal vigente promulgada por el Gobierno Nacional, departamental en lo que respecta a tránsito terrestre automotor, transporte y seguridad vial.
- Integrar a todas las dependencias para que participen activamente en el desarrollo, implementación, vigilancia y control del Plan Departamental de Seguridad Vial del departamento, a fin de disminuir la probabilidad de ocurrencia de siniestros viales, que puedan afectar a la comunidad.
- Establecer un diagnóstico de la situación de seguridad vial en el departamento, para cada una de las ocho (08) áreas de acción establecidas en el PNSV 2022 - 2031.
- Promover los principios básicos del Sistema Seguro en las comunidades y entidades.
- Establecer estándares y gestión de las velocidades en el parque automotor para garantizar la seguridad en la operación de los vehículos.
- Ejercer un control y vigilancia en el parque automotor del departamento, con el fin de garantizar que los vehículos automotores que se encuentren en funcionamiento, tengan un buen estado de operación, cumpliendo los programas de mantenimiento correctivo y preventivo.
- Realizar propuestas en materia de infraestructura vial que garanticen la seguridad de los usuarios y establecer criterios técnicos en seguridad vial a

tenerse en cuenta para la proyección, diseño y ejecución de obras de infraestructura vial.

- Establecer las estrategias pedagógicas y de control para incentivar comportamientos seguros, a través de jornadas de sensibilización, capacitación y educación vial, para toda su comunidad, con el fin de crear conciencia y cultura vial en sus habitantes.
- Establecer acciones en la institucionalidad que redunden en las mejoras de la movilidad y la seguridad vial, así como la disposición de personal competente para el desarrollo y posterior implementación, control y vigilancia del Plan Departamental de Seguridad Vial
- Analizar puntos críticos dentro de las zonas de estudios para describir los posibles factores que generan inseguridad en estos puntos.
- Identificar el nivel de conocimiento y cumplimiento de las comunidades y entidades en cuanto a la normatividad vigente de tránsito.
- Establecer políticas de atención integral de las víctimas de siniestros de tránsito, así como la generación de los programas de atención prehospitalaria y poshospitalaria eficaz y eficientes para la atención de siniestros de tránsito.
- Establecer un proceso de planeación estratégica para el trabajo en seguridad vial donde se establezcan metas, indicadores, programas y demás acciones para lograr la reducción de las cifras de siniestralidad vial en el departamento.



1.3 Lineamientos

1.3.1 Justificación

Los siniestros de tránsito son una prioridad nacional y Departamental, por tal motivo el Plan Departamental de Seguridad Vial, al desarrollar programas y actividades en pro de proteger la vida de todos los actores viales, generando líneas de acción que contribuyen a minimizar los impactos presentados en siniestros de tránsito, identificando los problemas que afectan a la comunidad y el desarrollo de la movilidad.

1.3.2 Alcance

El desarrollo de los programas, líneas de acciones preventivas y de control permanentes estarán dirigidas para todas las personas naturales y jurídicas domiciliadas en el Departamento del Atlántico, permitiendo crear comportamientos seguros en la vía, con el propósito de disminuir los siniestros de tránsito y reducir el número de víctimas fatales y lesionados.



1.4 Marco conceptual

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 entre un lugar y 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, entre otros (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2011).

Agencia Nacional de Seguridad Vial: Tiene 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 (Artículo 1.2.1.5 del Decreto 1079 de 2015)

Agente de Tránsito y Transporte: Todo empleado público o contratista, que tiene como funciones u obligaciones, regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales (Art 56 - Ley 2179 de 2022).

Atención Prehospitalaria (APH): 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, 2013).

Auditoría de Seguridad Vial: Es el procedimiento sistemático por el que un profesional cualificado e independiente comprueba las condiciones de seguridad de un proyecto de una carretera nueva. Mediante las auditorías se pretende garantizar que las carreteras, desde su primera fase de planeamiento, se diseñan con los criterios óptimos de seguridad para todos los usuarios, verificando que se mantienen dichos (Pozuelo, 2011)

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 movilidad 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).

Grupo de Control Vial o Cuerpo de Agentes de Tránsito: Grupo de empleados públicos o contratistas que tiene como funciones y obligaciones, regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en, cada uno de los entes territoriales, vinculados legal y/o contractualmente, a los organismos de tránsito y transporte (Art 56 - Ley 2179 de 2022).

Hecho de tránsito con muertos y/o lesionados: Suceso con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona herida o muerta.

Mercadotecnia Social: Es el uso de principios de la mercadotecnia con el fin de crear conciencia sobre un tema específico, lograr la aceptación de una conducta deseada y modificar el comportamiento para el beneficio individual, grupal o comunitario. Las estrategias de mercadotecnia se dirigen hacia las personas que desean o necesitan cambiar o mejorar un comportamiento que pone en riesgo su calidad de vida, bienestar y seguridad individual y colectiva e intentan influenciarlas para aceptar, adoptar, modificar o abandonar una conducta determinada (Secretaría de Salud de México D.F., 2010).

Meta: Cuantificación de los objetivos propuestos (GME-PLSV).

Movilidad Reducida: Es la restricción para desplazarse que presentan algunas personas debido a una discapacidad o que sin ser discapacitadas presentan algún tipo de limitación en su capacidad de relacionarse con el entorno al tener que acceder a un espacio o moverse dentro del mismo, salvar desniveles, alcanzar objetos situados en alturas normales (Ley 1287, 2009).

Organismos de Tránsito y Transporte: Son entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y

controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción (Art 56 - Ley 2179 de 2022).

Plan de Acción: Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.

Plan Estratégico De Seguridad Vial - PESV: Es el instrumento de planificación que oficialmente consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la siniestralidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los siniestros de tránsito (Decreto 2851, 2013).

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

Plan Mundial de Seguridad Vial - PMSV: Se describen las medidas necesarias para alcanzar esa meta, y se hace un llamamiento a los gobiernos y asociados para aplicar un enfoque de sistemas seguros (PMSV 2021-2030)

Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV: Se trata de un plan, “basado en el diagnóstico de la siniestralidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una acción multisectorial encaminada a reducir de víctimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento de este plan (Ley 1702, 2013).

Seguimiento: Consiste en la comprobación permanente del cumplimiento de metas, mediante la recolección y análisis de datos, que permitan resolver problemas que surjan durante la ejecución del plan (GME-PLSV).

Seguridad Vial: Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de siniestros viales, o a anular o disminuir los

efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías (Ley 1702, 2013).

Siniestro Vial: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en el e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho, que en la mayoría de los casos son prevenibles y evitables.

Tráfico Calmado: Es la combinación de medidas físicas, que principalmente, reducen los efectos negativos del uso del vehículo automotor y mejoran las condiciones de movilidad para los usuarios con mayor riesgo de vulnerabilidad (peatones-ciclistas).

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

Transporte: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

Usuarios Vulnerables: actores viales con una mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o la muerte en caso de un siniestro, son principalmente aquellos sin la protección de un revestimiento exterior, a saber, los peatones y los conductores de vehículos de dos ruedas. Entre éstos, los peatones y los ciclistas son aquellos que probablemente menos probabilidad tiene de infligir lesiones a otro usuario de la vía, mientras que los motociclistas, dado que las máquinas son más pesadas y las velocidades más altas, puede representar un peligro mayor para los demás.



1.5 Marco referencial de la seguridad vial

La seguridad vial implica un 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 siniestros de tráfico en la vía.

1.5.1 Referencia mundial de la seguridad vial

A nivel mundial, las colisiones en las vías de tránsito causan casi 1,3 millones de defunciones prevenibles y se estima que 50 millones de traumatismos cada año, lo que los convierte en la principal causa de mortalidad de niños y jóvenes en todo el mundo. Tal como están las cosas, se prevé que durante el próximo decenio causarán otros 13 millones de defunciones y 500 millones de traumatismos y socavarán el desarrollo sostenible, particularmente en los países de ingresos bajos y medianos. Estas cifras inaceptables, tanto en términos absolutos como relativos, se han mantenido en gran medida sin cambios durante los últimos 20 años, a pesar de la rigurosa labor en materia de seguridad vial realizada por las Naciones Unidas y otros organismos competentes (Plan Mundial Decenio de acción 2021 – 2030).

El Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial rechaza seguir funcionando como de costumbre y pide a los gobiernos y las partes interesadas que sigan un nuevo camino, un camino que conceda prioridad a un enfoque integrado de sistemas de seguridad y lo ponga en práctica y que sitúe directamente la seguridad vial como un impulso decisivo del desarrollo sostenible. También insta a adoptar medidas que ayuden al mundo a alcanzar el objetivo de reducir en un 50% el número de defunciones y traumatismos graves provocados por el tránsito para 2030.

La seguridad vial desde la Organización Mundial de la Salud – OMS plantea que las lesiones generadas en siniestros de tránsito son inaceptables y evitables, asimismo reconoce la vulnerabilidad del cuerpo humano y la corresponsabilidad de los diferentes agentes en la seguridad vial. Por otra parte, considera que los sistemas deben adaptarse al error de las personas para poder garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos.

De estas premisas, muchos países han avanzado hacia un enfoque denominado Sistema Seguro y visión cero. ¿Qué son? un conjunto de principios orientados a la

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

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

Tabla 01: Política de seguridad vial mundial

Política / Norma	Descripción
Norma ISO 39001/2012	Norma internacional elaborada por la Organización Internacional para la Estandarización (ISO) que especifica los requisitos para implantar un Sistema de Gestión de Tráfico de Seguridad (Road Traffic Security – RTS) o de Seguridad Vial (SV) para que las organizaciones que interactúan con el sistema vial reduzcan el número de muertes y lesiones y heridos graves derivados de los siniestros de tránsito.
Informe de la OMS sobre el estado mundial de la seguridad vial 2018	Un nuevo informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS) indica que las muertes por siniestros de tránsito continúan aumentando, con un promedio anual de 1,35 millones de muertes. Se destaca que las lesiones causadas por el tránsito son ahora la principal causa de muerte de niños y jóvenes de 5 a 29 años.
Objetivos de Desarrollo Sostenible para Colombia, Los retos para 2030	Objetivo 3. Salud y Bienestar. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades. Las muertes anuales por siniestros de tránsito hoy en día superan las muertes causadas por el conflicto armado. Se evidencia la necesidad de mejorar las condiciones de seguridad en las vías para los usuarios vulnerables como peatones, ciclistas y motociclistas, a fin de que cuenten con un entorno más seguro, accesible y sostenible de los sistemas de transporte.
Resolución A/RES/74/299	La Asamblea General de la ONU adoptó la resolución "Mejora de la seguridad vial mundial", proclamando el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el ambicioso objetivo de prevenir al menos el 50% de las muertes y lesiones por siniestros de tránsito para 2030.

Política / Norma	Descripción
Plan Mundial de Seguridad Vial	Elaborado por la Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otras partes interesadas, como documento de orientación para apoyar la aplicación del Decenio de Acción 2021-2030 y sus objetivos.

Fuente: elaboración propia.

1.5.2 Referencia nacional de la seguridad vial

La seguridad vial en la actualidad ha tenido un impacto significativo impulsado por la educación para la conducción y comportamiento en las calles, de esto parte una gran relevancia y cumplimiento que se merece la Ley 1503 de 2011 que en su artículo primero tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras 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.

Es por ello que la seguridad vial enfoca sus acciones en reducir la siniestralidad vial de todos los actores viales, pero además se constituye en un conjunto de valores que permiten crear una cultura de educación vial, orientado a lograr un escenario ideal donde todos cumplan las normas de tránsito que se deben comprender como leyes universales de convivencia. (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022).

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

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

El siguiente gráfico muestra la integralidad propuesta por el enfoque del sistema seguro:

Ilustración 01: Visión integral del enfoque sistema seguro



Fuente: Guía metodológica para elaboración de PLSV

De acuerdo con lo anterior, el enfoque Sistema Seguro implica la gestión de los factores de riesgo, es decir, requiere identificar los aspectos que tienen el potencial de afectar a los actores viales e implementar acciones para prevenir su ocurrencia o mitigar sus efectos. No obstante, ante la probabilidad de materialización del riesgo, también implica definir acciones para que se brinde atención oportuna y se reduzcan sus impactos (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022).

Así las cosas, este enfoque considera de manera proactiva la mejora continua del sistema, bajo intervenciones integrales que permitan el cumplimiento del objetivo orientado a cero fallecimientos derivados de siniestros viales. Lo anterior, a través de la atención de áreas de acción que atiendan los factores de riesgo, así como aspectos requeridos para la adopción de un Sistema Seguro. De otro lado, para el caso de Colombia dadas las condiciones del país, se ha planteado avanzar en el enfoque de Sistema Seguro y materializar su implementación en ocho (8) áreas de acción.

Ilustración 02: Áreas de acción para consolidar el enfoque sistema seguro



Fuente: Guía metodológica para elaboración de PLSV.

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

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

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

Comportamientos seguros: Un comportamiento seguro implica una mayor consciencia, conocimiento y aceptación de la responsabilidad social de cada actor vial hacia sí mismo y hacia los demás, y por lo tanto requiere de una apuesta social para el desarrollo de una cultura de tolerancia y respeto, que considere el reconocimiento de la vulnerabilidad, el respeto por las normas, la autorregulación, la conciencia social, la formación, la consideración por los demás actores viales, la participación y la preocupación por el estado idóneo de los distintos factores en las vías.

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

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

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

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



1.6 Política de Seguridad Vial nacional

Para la actualización del PDSV Atlántico 2023, se toman como referencia las disposiciones de las leyes, decretos, normas y demás documentos legales nacionales relacionados con la temática de Seguridad Vial.

1.6.1 Leyes

Tabla 02: Leyes colombianas relacionadas con Seguridad Vial

Número	Descripción
Ley 769 del 2002	Se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.
Ley 1083 de 2006	Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.
Ley 1239 de 2008	Por medio de la cual se modifican los artículos 106 y 107 de la ley 769 del 2 de agosto de 2002 y se dictan otras disposiciones, en lo referente a los límites de velocidad.
Ley 1310 de 2009	Mediante la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones.
Ley 1383 del 2010	El Congreso de Colombia reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.
Ley 1503 del 2011	Se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.
Ley 1682 de 2013	Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias.
Ley 1702 del 2013	El Congreso de Colombia crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.
Ley 1811 de 2016	Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito.
Ley 1955 de 2019	Ley del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, Pacto por la equidad.
Ley 2050 de 2020	Por medio de la cual se modifica y adiciona la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito - Específicamente se adiciona el artículo 12A a la Ley 1503 de 2011. Programa Pedagógico en Planes Estratégicos de Seguridad Vial.
Ley 2197 de 2022	Por medio de la cual se dictan normas tendientes al fortalecimiento de la seguridad ciudadana y se dictan otras

Número	Descripción
	disposiciones, referente al artículo 56. que modifica el artículo 2 de la ley 1310 de 2009, se adiciona el artículo 57 modifica el artículo 4 de la ley 1310 de 2009, relacionado con la jurisdicción.
Ley 2251 de 2022	Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones -ley Julián Esteban.

Fuente: Elaboración Propia

1.6.2 Decretos

Tabla 03: Decretos Colombianos relacionados con Seguridad Vial

Número	Descripción
Decreto 2851 del 2013	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. Especialmente 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.
Decreto 2885 de 2013	Por la cual se reglamenta el artículo 14 de la Ley 1310 de 2009, referente al diseño y uso de los uniformes de los agentes de tránsito de los organismos de tránsito con el fin que se permita su identificación en todo el territorio nacional.
Decreto 1079 de 2015	Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.
Decreto 2106 de 2019	Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública – Específicamente el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011. Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
Decreto 1430 del 2022	Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031"

Fuente: Elaboración Propia

1.6.3 Resoluciones

Tabla 04: Resoluciones Colombianas relacionadas con Seguridad Vial

Número	Descripción
Resolución 1384 del 2010	Por la cual se adopta el método para establecer los límites de velocidad en las carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales de Colombia
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 ciclorrutas de Colombia.
Resolución No. 2410 de 2015	Por la cual se adopta el Programa Integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para el Tránsito de Motocicletas.
Resolución 20203040015885 de 2020	Por la cual se reglamentan los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, para municipios, distritos, áreas metropolitanas y se dictan otras disposiciones.
Resolución 20223040040595 de 2022	Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.

Fuente: Elaboración Propia

1.6.4 Otros referentes normativos

Tabla 05: Otros referentes relacionadas con Seguridad Vial

Número	Descripción
Conpes 3991/2020	Se establece la política nacional de movilidad urbana y regional.

Fuente: Elaboración Propia



1.7 Alcance

1.7.1 Alcance conceptual del PDSV

Ámbito Nacional: Aplicación de los conceptos establecidos en las ocho (08) áreas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, para alcanzar la adopción del enfoque Sistema Seguro.

Ámbito Departamental: El alcance a nivel departamental, comprende la identificación de elementos que permiten tipificar la siniestralidad vial y el comportamiento de los factores de riesgo asociados a esta, para definir la estrategia territorial de acuerdo a las necesidades y afectaciones diferenciales de los actores viales.

El Departamento del Atlántico se compromete a implementar una política en seguridad vial, desarrollando acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de siniestros de tránsito, anulando o disminuyendo los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías

El Departamento del Atlántico, siendo consecuente con su compromiso de buscar la seguridad de la comunidad, reconoce la importancia de generar escenarios y condiciones seguras en las vías del departamento. Por ello promueve y fomenta iniciativas que generen condiciones de seguridad vial a través de la generación de estrategias y actividades de sensibilización de prevención de siniestros de tránsito y minimización de los riesgos del entorno.

Ámbito institucional: A nivel institucional se pretende dar cumplimiento efectivo y eficiente de las funciones asociadas a la seguridad vial que el Plan Departamental de Seguridad Vial tenga como propósitos definidos en sus áreas de acción. Con la participación institucional se pretende fortalecer una actuación coordinada y estratégica para obtener mayores impactos, ya que busca acelerar el proceso de transferencia de conocimiento, asegurar una inversión a largo plazo y generar un entorno favorable para hacer que las medidas adoptadas sean sostenibles en el tiempo.

Además, se pretende realizar una orientación a los procesos de gestión, participación y construcción de una cultura ciudadana con un enfoque de sistema seguro.



1.8 Generalidades del Departamento

Ilustración 03: Departamento del Atlántico



Atlántico es uno de los departamentos de la región caribe colombiana, compartiendo fronteras por el este con el río y departamento del Magdalena, por el sur y el oeste con el departamento de Bolívar y por el Norte con el Mar Caribe, es uno de los más pequeños territorios de Colombia, ya que cuenta con tan solo 3.382 km². Debido a su posicionamiento geográfico, se desarrolla una gran actividad portuaria tanto marítima como fluvial, que mantiene una importante dinámica en el comercio de bienes y servicios a nivel local, regional y nacional.

Fuente: <https://www.todacolombia.co>

El censo nacional de población y vivienda realizado en año 2018, arrojó como resultado que el departamento del Atlántico en el año 2020 tendría una población de 2.722.128 personas de las cuales 2.582.828 (94,88%) se ubican en las cabeceras urbanas y 139.300 (5,12%) en zona rural. Para el año 2023 el DANE tiene una proyección prevista de 2.835.509 habitantes lo que corresponde a un incremento de 113.381 nuevos pobladores. El Área Metropolitana de Barranquilla (Distrito de Barranquilla, Soledad, Malambo, Galapa y Puerto Colombia) concentra un total de 2.190.507 habitantes, lo que representa el 86,39% de la población total del Atlántico, circunstancia que igualmente se refleja en su dinámica y desarrollo económico con relación al resto del departamento.

Tabla 06: Población de área metropolitana y municipios del departamento del Atlántico.

Código	Municipio	Cabecera	Centros poblados y rural disperso	Total
08001	Barranquilla	1.205.284	1.035	1.206.319
08078	Baranoa	51.730	10.652	62.382
08137	Campo de la Cruz	19.961	2.918	22.879
08141	Candelaria	11.461	4.521	15.982
08286	Galapa	56.167	4.541	60.708
08372	Juan de Acosta	13.095	7.904	20.999
08421	Luruaco	14.251	13.924	28.175
08433	Malambo	119.878	8.325	128.203
08436	Manatí	17.499	2.309	19.808
08520	Palmar de Varela	27.728	1.204	28.932
08549	Piojó	2.812	3.796	6.608
08558	Polonuevo	15.111	3.086	18.197
08560	Ponedera	13.652	10.196	23.848
08573	Puerto Colombia	42.803	6.461	49.264
08606	Repelón	17.608	8.592	26.200
08634	Sabanagrande	30.739	1.595	32.334
08638	Sabanalarga	69.230	24.031	93.261
08675	Santa Lucía	13.676	2.347	16.023
08685	Santo Tomás	28.095	1.734	29.829
08758	Soledad	602.644	1.355	603.999
08770	Suán	11.239	701	11.940
08832	Tubará	8.774	8.603	17.377
08849	Usiacurí	11.394	856	12.250

Fuente: Plan de desarrollo del Atlántico 2020-2023 (página 40).

La dimensión del análisis territorial del Departamento del Atlántico fue asumida por la administración, siguiendo consideraciones como es la alta concentración de la población y desarrollo económico y social en el área metropolitana de Barranquilla. Igualmente, el departamento ha venido cumpliendo el rol de coordinación y apoyo a la gestión municipal territorial tal y como lo plantea el Artículo 29 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial -LOOT- 1454 de 2011, con el fin de mejorar el desarrollo de estos territorios.

1.8.1 Infraestructura vial

Según el plan de infraestructura de transporte intermodal del Atlántico existe un gran nivel de conexión con el sistema vial nacional. El departamento del Atlántico cuenta con una densidad de malla vial de 0.32 km/km² y su red de carreteras está

constituido aproximadamente por 1129 km de vía (primaria, secundaria, terciaria) ocupando el tercer lugar en el país con respecto al porcentaje de vías pavimentadas, sobre el total de la superficie.

En la actualidad dentro del territorio del departamento del Atlántico existen 338,95 km de vías a cargo de la nación dicha longitud va cada vez más en aumento, ya que se encuentran en plan de construcción y mejoramiento proyectos, los cuales implicaron la transferencia de tramos hasta el momento a cargo del departamento y también la construcción de dobles calzadas.

Red de carretera territorial

- RED VIAL SECUNDARIA: La red vial secundaria del departamento del Atlántico actualmente cuenta con 606 km de vía, de los cuales el 59,2% se encuentra pavimentada lo que corresponde a 340,77 km.
- RED VIAL TERCIARIA: La red vial terciaria del departamento del Atlántico corresponde a 356,26 km las cuales están a cargo del departamento y solo el 16% se encuentra en buen estado. A cargo de los municipios se encuentran 1314,48 km de vías.

De acuerdo con la Dirección de Estudios Económicos del Departamento Nacional de Planeación, los factores multiplicadores sectoriales evidencian el impacto de la red terciaria en el crecimiento y el empleo. Siendo que 1 billón invertido en red terciaria genera efectos en el Producto Interno Bruto (PIB) de 0,082% y alrededor de 10.720 empleos. Lo anterior ratifica el crecimiento económico generado por el buen estado de las vías tanto a nivel local como nacional.

En el periodo comprendido entre los años 2012 y 2019, se construyeron 120 km de doble calzada de los macro proyectos de orden nacional, los cuales fueron la circunvalar de la prosperidad, la vía al mar y la ruta del caribe. En cuanto a vías departamentales se pavimentaron 457 km de vías distribuidos en 26 tramos de vías secundarias y terciarias, se intervinieron 8 pasos urbanos, se demarcaron 546 km de vía y se instalaron 2.700 señales de tránsito, con una inversión total de \$350.000 millones.

1.8.2 Plan de Desarrollo Departamental en materia de seguridad vial

Estrategias para el sector vial

La **Estrategias para la conectividad y la productividad mediante el mejoramiento de la red vial terciaria** busca fortalecer la red vial terciaria como motor de desarrollo turístico y agroindustrial, se prevé la realización del inventario y priorizar las vías rurales terciarias basándose en criterios de conectividad a la red vial nacional o departamental, población beneficiada y productividad. Se tiene un estimado del mejoramiento de 35 km de la red vial terciaria para el próximo cuatrienio, alcanzando así una cobertura del 40% del total de la red existente hasta ahora.

Programas para el sector vial

Programa integral de mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la red vial secundaria.

Se proyectan mantenimientos periódicos y rutinarios para 23 corredores de la red vial secundaria en el Atlántico. En lo referente a proyectos viales de mejoramiento se cuentan los siguientes, entre los 35 km proyectados para el cuatrienio:

- Mejoramiento del tramo de vía Santa Lucía - Las Compuertas (Manatí), en el Departamento del Atlántico.
- Mejoramiento de la vía Cerrito - Hibácharo, municipio de Piojó, en el Departamento del Atlántico.
- Consolidar a la vía a Puerto Colombia (corredor universitario) como un corredor arterial metropolitano que privilegie peatones, ciclistas y transporte público y permita la accesibilidad a la oferta turística del municipio de Puerto Colombia.

Apoyo a proyectos de infraestructura estratégica nacional.

Con el fin de fortalecer nuevas modalidades de transporte en zonas rurales y urbanas en el departamento, las cuales permitirán mejorar la conectividad nacional y departamental, se adelantarán las gestiones correspondientes ante las entidades gubernamentales, tendientes a impulsar este tipo de proyectos. Los proyectos contemplados son:

- Corredor portuario de oriente: Este proyecto específicamente permitirá aligerar la carga vial de la calle 30 y tendrá un costo de elaboración estimado en 1.350.000 millones (estimado).

- Vía Cuatro Bocas – Bajo Ostión – Puerto Colombia: Este proyecto vial debido a su localización estratégica tendrá un gran potencial al estar en una vocación agrícola y potencial turístico y tendrá un costo de diseño a nivel de fase 3 de 815.000.000 millones (estimado).
- Corredor arterial metropolitano “Vía a Puerto Colombia”: Luego de identificar la necesidad de constituir el corredor universitario como un corredor arterial, el cual permitirá consolidar una red de transporte eficiente con adecuados niveles de servicio y capacidad priorizando la movilidad de pasajeros y conexión con puerto Colombia. Este proyecto tendrá un valor estimado de 511.955.000.000 y parte de esta se financiará con recursos del sistema general de regalías.
- Segunda Calzada de la Carretera Cartagena-Barranquilla por la vía La Cordialidad y Segunda Calzada de la Carretera Cartagena-Barranquilla por la vía al mar: mediante estos proyectos se buscará impulsar la infraestructura de transporte y conectividad regional y nacional mediante las gestiones administrativas correspondientes.

Intervención de vías urbanas estratégicas.

Plantean la transformación urbana de la calle 30 desde INEM hasta el Aeropuerto Ernesto Cortissoz con el fin de mejorar el transporte en las zonas de entrada y salida al área metropolitana.

Tabla 07: Programa de infraestructura red vial regional

Indicadores de producto					
Responsable	Programa	Indicador	Línea Base	Meta del Cuatrienio	ODS
Secretaría de Infraestructura	Infraestructura red vial regional	Vía secundaria con mantenimiento rutinario.	ND	13	11. Ciudades y Comunidades Sostenibles
Secretaría de Infraestructura	Infraestructura red vial regional	Vía secundaria con mantenimiento periódico.	ND	10	11. Ciudades y Comunidades Sostenibles
Secretaría de Infraestructura	Infraestructura red vial regional	Km de vías secundarias mejoradas.	ND	27	11. Ciudades y Comunidades Sostenibles
Secretaría de Infraestructura	Infraestructura red vial regional	Km de vías urbanas mejoradas.	1	10	11. Ciudades y Comunidades Sostenibles
Secretaría de Infraestructura	Infraestructura red vial regional	Inventario vial de red secundaria realizado.	0	1	11. Ciudades y Comunidades Sostenibles
Secretaría de Infraestructura	Infraestructura red vial regional	Km de vías terciarias mantenidas y/o mejoradas.	71,26	35	11. Ciudades y Comunidades Sostenibles
Secretaría de Infraestructura	Infraestructura red vial regional	Inventario vial de red terciaria realizado.	0	1	11. Ciudades y Comunidades Sostenibles

Fuente: Plan de desarrollo del Atlántico 2020-2023 (página 262).

Seguridad vial

Gráfica 01: Número de fallecidos (2015-2019)



Plantea las estadísticas desde los años 2015 y 2019 en el cual se totalizaron 297 fallecidos en siniestros de tránsito en el Atlántico, demostrando una tendencia creciente desde el año 2015. En los municipios de Sabanalarga, Baranoa y Ponedera se presentaron el 47% de fallecidos en siniestros viales, siendo los hombres los más afectados con un 80% de víctimas pertenecientes a este sexo. Las motocicletas encabezan la lista en siniestros viales fatales, con una participación

de más del 50%.

Fuente: PDA 2020-2023 (página 273).

En cuanto al número de heridos en siniestros de tránsito entre los años 2015 y 2019 se presentaron un total de 1243 casos, presentándose una tendencia bajista en este periodo, siendo igualmente los municipios de Sabanalarga, Baranoa y Ponedera los que mayores casos registraron de lesionados en este tipo de siniestros con un total 676 de lesionados.

Gráfica 02: Número de heridos en siniestros de tránsito(2015-2019)



Fuente: Plan de desarrollo del Atlántico 2020-2023 (página 274).

CUANDO
TOMES NO
MANEJES

CAPITULO II.
ANÁLISIS DE
ESTADÍSTICAS DE
SINIESTROS DE
TRANSITO

CAPITULO II: ANÁLISIS DE ESTADÍSTICAS DE SINIESTROS DE TRANSITO

Con el paso del tiempo los componentes de la seguridad vial se han visto modificados con el fin de velar y garantizar la integridad de la población vehicular en general, donde uno de los principales componentes es el análisis a detalle de la siniestralidad, ya que esta nos permite abarcar todas las posibles variables que influyen en la generación de siniestros vehiculares, dejando en evidencia si las causales son producto de la imprudencia y/o desconocimiento de la normatividad vial por parte de la población vehicular, falta de señalización vertical y horizontal, diseños viales errados, etc.

Con base a estos datos se puede identificar con mayor facilidad los puntos críticos dentro de una red vehicular, y así enfocar de manera específica el Plan Departamental de Seguridad Vial considerando los orígenes de los siniestros de tránsito y adicionando la información recolectada en la población para tener un enfoque desde la sociedad y la institucionalidad.

La evolución de la siniestralidad va de la mano con el crecimiento desmesurado de la población humana; si bien en la actualidad hay medios de transporte más seguros y normas vigentes que limitan ciertos aspectos en la generación de siniestros, es complicado para las instituciones viales llevar estas cifras a números bajos, ya que muchos aspectos dependen directamente de la población.

El diagnóstico facilita el control y el seguimiento de los siniestros. Esto puede brindarnos información como: el origen, los factores que hacen que sucedan, la ubicación más crítica, el impacto social, etc., y así obtener una visión general de la situación, de esta forma se tiene una perspectiva del *Departamento del Atlántico* para crear planes con opciones adecuadas que ayuden a mitigar los siniestros viales, teniendo en cuenta las distintas visiones de la problemática. Esto resulta de mucha importancia porque permite conocer el punto de vista de los habitantes de la zona en estudio, tener las opiniones de distintos actores viales y así obtener una solución más acertada.

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial, es la dependencia de la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV encargada del manejo y la gestión de la información y el conocimiento relacionado con la seguridad vial en el país, para apoyar y orientar el diseño, monitoreo, seguimiento y evaluación de las políticas públicas, planes, programas, proyectos, intervenciones y la toma de decisiones que impacten las causas que afectan la seguridad vial en el país.

No obstante, la entidad que estará a cargo de realizar el análisis de todos los datos recolectados es el *Instituto de Tránsito del Atlántico*, el cual tiene a consideración los elementos más influyentes como lo son: índice de frecuencia, tipo de lesión, ausentismo, severidad del siniestro, entre otros, el periodo de análisis de datos está comprendido por los últimos cinco (05) años.

El periodo de análisis inicia en el año 2018 hasta el 2022, con los datos disponible en las estadísticas de siniestralidad del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.



2.1 Análisis de número de fallecidos

2.1.1 Análisis de número de fallecidos por año

En el registro de los últimos cinco años se encuentra que en los siniestro viales del *Departamento del Atlántico* se ha presentado múltiples cambios, resaltando que el número de fallecidos en el periodo comprendido entre los años 2018 a 2022, se presenta un mayor número de decesos en el 2022 (280), en cambio en el 2020 se presentó un número de muertes de 176.

En el periodo comprendido entre los años 2018 a 2020 se presentó una disminución en el número de muertes (-54), pero en el periodo comprendido entre el año 2020 y 2022 se presentó un incremento pasando de 176 a 280 víctimas de este tipo de siniestros. El bajo número de muertes presentado en el año 2020 se debe al confinamiento obligatorio y las restricciones de movilidad, el cual fue producto de la crisis sanitaria ocasionada por el virus del covid-19, ya que de esta forma el flujo de vehículos en las calles presento una disminución considerable, por lo tanto, se asume como un año atípico.

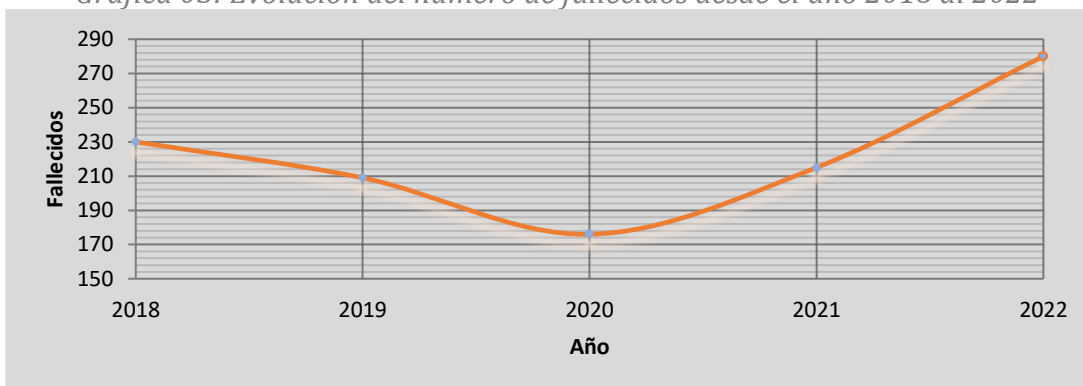
Tabla 08: Número de fallecidos por año desde el 2018 a 2022

Año	2018	2019	2020	2021	2022
Número de muertes	230	209	176	215	280

Fuente: elaboración propia a partir de datos procesados por el ONSV

Al analizar la tendencia del número de fallecidos en siniestro viales en el *Departamento del Atlántico* en los últimos cinco años, se identifica que su comportamiento es ondulado siendo el año 2018 y 2022 los de mayor aporte y el 2020 con menor reporte, así como un crecimiento a partir del año 2020 hasta el 2022.

Gráfica 03: Evolución del número de fallecidos desde el año 2018 al 2022



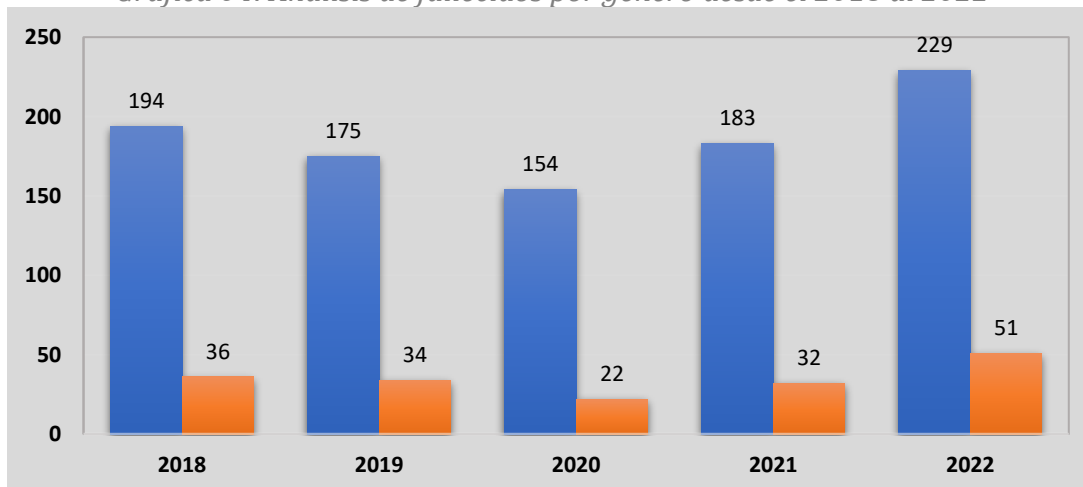
Fuente: elaboración propia a partir de datos procesados por el ONSV

2.1.2 Análisis de fallecidos por genero

Al discriminar por genero el número de fallecidos en el *Departamento del Atlántico* se encuentra que en el periodo comprendido entre los años 2018 al 2022, el porcentaje de fallecidos en hombre fue superior al 80% en todo este tiempo, por lo que el sexo masculino es el más afectado en siniestros viales en el *departamento del Atlántico*.

De los fallecidos en el año 2018 y 2019, el 84% corresponden a hombres, mientras que para el año 2020 la cifra aumento 4 puntos porcentuales, llegando al 88%, pero este escenario cambia para el año 2021 disminuyendo al 85% y finalizando el 2022 alcanza su cifra más baja en el periodo de análisis de 82%.

Gráfica 04: Análisis de fallecidos por genero desde el 2018 al 2022



Fuente: elaboración propia a partir de datos procesados por el ONSV

2.1.3 Análisis de fallecidos por municipio

El departamento del Atlántico está compuesto por veintitrés (23) municipios, siendo la capital en donde se concentra el mayor número de fallecidos en siniestros viales en los años objeto de estudio, como se puede apreciar en la siguiente tabla.

Tabla 09: Fallecidos en siniestros viales por municipios desde el año 2018 a 2022

MUNICIPIOS	2018	2019	2020	2021	2022
Barranquilla	107	96	97	97	111
Sabana larga	23	16	11	7	20
Ponedera	11	6	4	8	4
Soledad	25	20	11	22	40
Campo de la cruz	5	1	1	2	5
Baranoa	12	9	6	5	10
Manatí	2	0	7	0	5
Candelaria	2	1	0	1	1
Sabanagrande	3	2	3	3	7
Polonuevo	3	2	0	3	4
Luruaco	3	2	4	4	6
Malambo	15	15	7	11	19
Santa lucia	1	1	0	1	0
Suan	0	0	1	2	3
Piojo	0	0	1	4	2
Santo tomas	2	3	1	1	1
Repelón	1	2	2	9	6
Usiacurí	0	1	0	0	3
Puerto Colombia	3	5	5	11	11
Palmar de Varela	1	3	2	5	3
Tubará	3	6	5	2	5
Galapa	7	12	2	9	10
Juan de Acosta	1	6	6	8	4
Total	230	209	176	215	280

Fuente: elaboración propia a partir de datos procesados por el ONSV.

El número de fallecidos por año en la ciudad de Barranquilla siempre fue superior al 40%, mientras que para el municipio de Sabanalarga presentó una tendencia decreciente en el número de fallecidos por siniestros viales desde el año 2018 a

2021, pero, en el año 2022 volvió a presentarse un incremento pasando de 7 fallecidos en el año 2021 a 20 muertes en el año 2022.

Para el municipio de Ponedera a nivel de fallecidos entre los años 2018 y 2020 presentó una tendencia decreciente en cuanto al porcentaje de fallecidos pasó de un 5% a un 2%, sin embargo, en el año 2021 aumenta significativamente a un 4%. Mientras que Soledad presentó una disminución en el número de víctimas por siniestros viales de 2018 a 2020, pero en los dos años posteriores volvió a incrementarse el número de víctimas siendo de 40 en el año 2022 llegando casi a duplicar las víctimas de año anterior (22).

En Campo de la Cruz entre los años 2018 y 2022 se mantiene una tendencia en el porcentaje de fallecidos por siniestros viales en un porcentaje entre 0 a 2%, mientras que en Baranoa entre los años 2018 y 2022 presenta un porcentaje de fallecidos por siniestros viales en un porcentaje entre 2 y 5%.

Sabanagrande y Polonuevo para los años 2018, 2019 y 2021 presentaron porcentajes similares en cuanto a los fallecidos los cuales datan entre 0% y 1%, en el 2020 y 2021 Sabanagrande presenta aumento en dicho porcentaje 2% y 3% respectivamente, Polonuevo disminuyó a 0%. El municipio de Luruaco aumentó el porcentaje de fallecidos entre 2018 y 2022 pasó de 1% a 2%.

Malambo es uno de los municipios con mayor número de fallecidos en siniestros viales, en el 2018, 2019 y 2022 es donde presentó mayor porcentaje fallecidos con un porcentaje de 7% en los 3 años.

Santa Lucía es uno de los municipios que data menor porcentaje de fallecidos y lesionados en siniestros viales, este municipio arroja porcentajes de 0% comparados con la tasa manejada para el departamento del Atlántico.

Los municipios de Suan, Piojo, Santo Tomas, Repelón, Usiacurí en los últimos 5 años han presentado porcentajes de víctimas en siniestros viales entre 0% y 4%, mientras que el municipio de Puerto Colombia presentó un aumento considerable en cuanto al número de víctimas y lesionados en siniestros viales entre los años 2018 -2022, una de las posibles causas de dicho aumento se debe a que este municipio es del tipo turístico lo que hace en que gran parte del año se encuentre congestionado por la visita masiva de turistas.

Los municipios de Palmar de Varela, Tubará, Galapa y Juan de Acosta presentaron porcentaje de víctimas en siniestros viales entre 0% y 6% en los años analizados, sin embargo, se denota que de los municipios analizados el que presentó mayor porcentaje de víctimas fue Galapa.

2.1.4 Análisis de fallecidos por mes de ocurrencia

Para el año 2018 el número de fallecidos presentó su pico en los meses de febrero (28) y mayo (24), al analizar el porcentaje de fallecidos por meses varía de un 7 a 12% por lo que no hubo un mes donde se presentará una diferencia significativa de decesos en siniestros viales con respecto a los demás.

El mes donde se presentó el mayor número de fallecidos para el año 2019 fue en junio con 29 decesos seguido del mes diciembre con 23, En este año el porcentaje de fallecidos en los meses de 2019 varía entre 4 y 14% lo que equivale a una diferencia de 21 víctimas mortales entre los meses de junio y septiembre.

Tabla 10: Fallecidos por mes de ocurrencia desde el 2018 hasta el 2022

Mes/Año	2018	2019	2020	2021	2022
Enero	21	20	13	19	28
Febrero	28	13	17	15	24
Marzo	20	15	14	25	26
Abril	18	18	10	13	15
Mayo	24	18	7	15	22
Junio	15	29	15	17	16
Julio	17	20	19	16	29
Agosto	16	17	13	14	20
Septiembre	23	8	13	23	25
Octubre	17	13	15	14	28
Noviembre	14	15	19	17	23
Diciembre	17	23	21	27	24
TOTAL	230	209	176	215	280

Fuente: elaboración propia a partir de datos procesados por el ONSV.

En el año 2020, los meses con mayor número de fallecidos fueron diciembre con 21 víctimas y noviembre con 19. En cuanto al comportamiento mensual con respecto al número de fallecidos para el 2021, los meses con mayor número de fallecidos fueron diciembre con 27 víctimas, seguido marzo y septiembre con 25 y 23 víctimas respectivamente.

En el año 2021, desde el mes de abril y hasta julio presentaron un número de víctimas en cuanto a fallecidos por siniestros viales menor a 20 ya que, en el resto de meses del año, el número de víctimas fue mayor a 20.



2.2 Análisis de número de lesionados

2.2.1 Análisis de número de lesionados por año

El número de lesionados en el *Departamento del Atlántico* mantuvo la misma tendencia que el número de fallecidos en siniestros de tránsito, presentando una disminución en el número de estos en el año 2020 en comparación a los dos años anteriores, pero, nuevamente incrementándose en este caso los lesionados por siniestros viales en los dos (02) años siguientes, ya que en el año 2020 hubo 562 lesionados y en el año 2022 se presentaron 1.289 personas lesionadas.

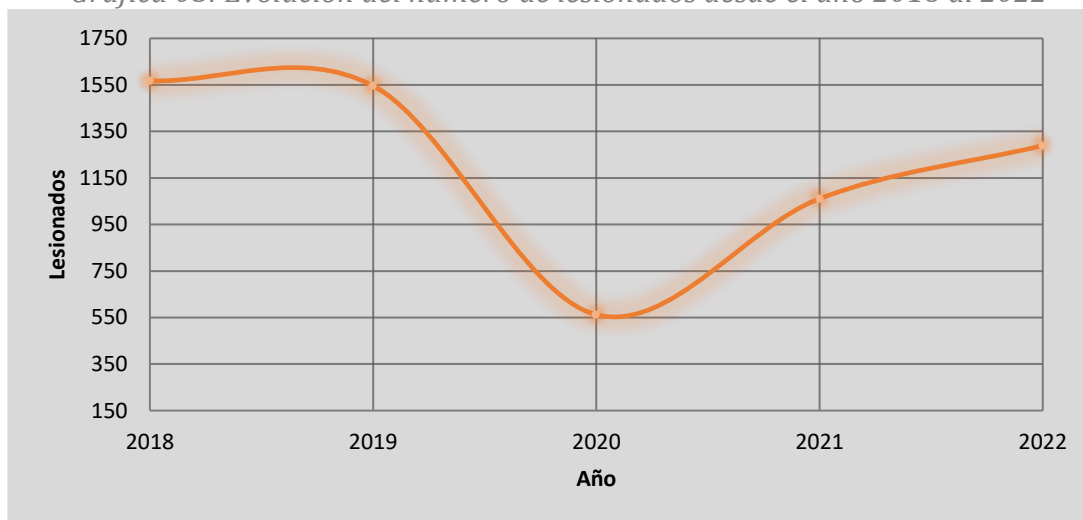
Tabla 11: Número de lesionados por año desde el 2018 a 2022

Año	2018	2019	2020	2021	2022
Número de lesionados	1567	1546	562	1061	1289

Fuente: elaboración propia a partir de datos procesados por el ONSV

Mientras que para el año 2022 inicia un crecimiento dado por la normalización de actividades económicas después de la pandemia del COVID-19 vivida en el año 2020 y 2021. Esta situación enciende las alarmas para que el *Instituto de Tránsito del Atlántico* continúe con las estrategias que permitan que esta tendencia de crecimiento no continúe durante el año 2023.

Gráfica 05: Evolución del número de lesionados desde el año 2018 al 2022

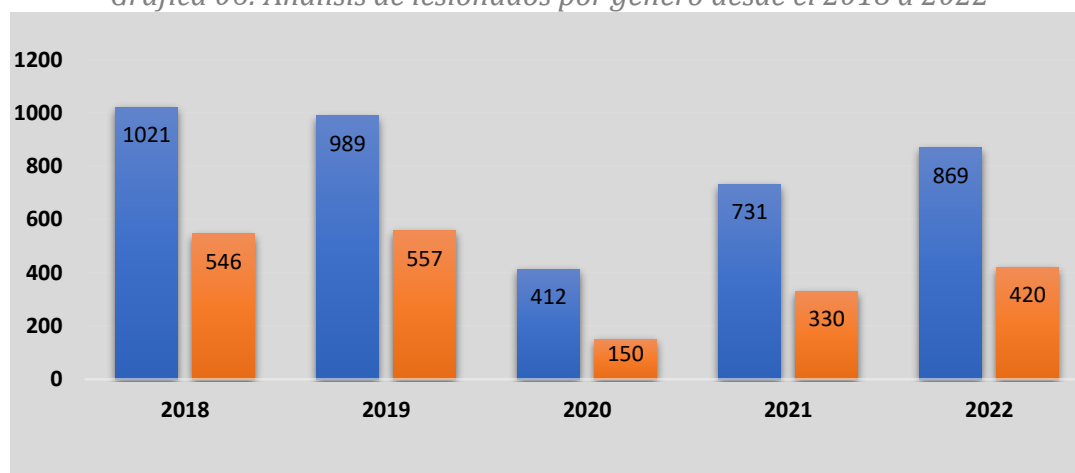


Fuente: elaboración propia a partir de datos procesados por el ONSV

2.2.2 Análisis de lesionados por genero

Al discriminar por genero el número de lesionados en el *Departamento del Atlántico* se encuentra que en el periodo comprendido entre los años 2018 al 2022, el porcentaje de lesionados en hombre fue superior al 60% en todo este tiempo, por lo que el sexo masculino es el más afectado en siniestros viales en el *Departamento del Atlántico*.

Gráfica 06: Análisis de lesionados por genero desde el 2018 a 2022



Fuente: elaboración propia a partir de datos procesados por el ONSV.

De los fallecidos en el año 2018 y 2019, el 64% corresponden a hombres, mientras que para el año 2020 la cifra aumento 9 puntos porcentuales, llegando al 73%, pero este escenario cambia para el año 2021 disminuyendo al 69% y finalizando el 2022 con 67%.

2.2.3 Análisis de lesionados por municipio

Los municipios que tienen sus propios Organismos de Tránsito (resaltados en color naranja), son los que presentan mayor número de lesionados desde el año 2018 al 2022.

Tabla 12: Lesionados en siniestros viales por municipios desde el año 2018 a 2022

MUNICIPIOS	2018	2019	2020	2021	2022
Barranquilla	1008	999	394	705	912
Sabana larga	34	21	9	24	14
Ponedera	15	5	0	0	11
Soledad	234	226	56	133	152
Campo de la cruz	6	2	1	1	0

MUNICIPIOS	2018	2019	2020	2021	2022
Baranoa	45	39	21	34	42
Manatí	4	1	1	1	1
Candelaria	0	0	0	1	0
Sabanagrande	17	22	6	5	5
Polonuevo	14	14	2	4	7
Luruaco	6	8	2	5	4
Malambo	66	85	27	57	55
Santa lucia	0	0	0	0	0
Suan	2	4	0	2	1
Piojo	0	1	0	1	0
Santo tomas	8	17	2	14	5
Repelón	1	2	1	2	2
Usiacurí	6	3	1	3	6
Puerto Colombia	44	51	18	23	26
Palmar de Varela	9	14	6	3	4
Tubará	4	5	1	24	17
Galapa	36	20	8	11	20
Juan de Acosta	8	7	6	8	5
Total	1567	1546	562	1061	1289

Fuente: elaboración propia a partir de datos procesados por el ONSV.

Los municipios de Manatí y Candelaria son unos de los que mantuvieron menor porcentaje de lesionados entre el 2018 y 2022

2.2.4 Análisis de lesionados por mes de ocurrencia

El mayor número de lesionados por siniestros viales en el año 2018 se presentó en los meses marzo (173), septiembre (165) y abril (150), mientras que para el año 2019 en los meses de febrero y marzo fue 167 y 175 respectivamente, los cuales fueron los picos de lesionados para este año.


Por otra parte, en el año 2020 los picos de lesionados para este año corresponden a los meses de enero con 108 y febrero con 125, luego de estos dos meses se presentó una reducción en el número de lesionados por siniestros viales, siendo marzo el mes siguiente en cuanto a número de lesionados reduciéndose a la mitad.

Tabla 13: Lesionados por mes de ocurrencia desde el 2018 hasta el 2022

Mes / Año	2018	2019	2020	2021	2022
Enero	120	141	108	84	120
Febrero	135	167	125	92	105
Marzo	173	175	54	85	139
Abril	150	155	10	65	100
Mayo	120	128	33	71	137
Junio	124	130	26	90	116
Julio	132	127	34	100	117
Agosto	149	133	31	114	104
Septiembre	165	138	41	90	114
Octubre	148	100	45	81	106
Noviembre	93	107	29	96	78
Diciembre	58	45	26	93	53
TOTAL	1567	1546	562	1061	1289

Fuente: elaboración propia a partir de datos procesados por el ONSV.

En el año 2021, el mayor número de personas lesionadas se presentaron en los meses de agosto, julio y noviembre con 114, 100 y 96 víctimas respectivamente, aumentando el número de estos en el segundo semestre de año.



CAPITULO III.
FASE DE
DIAGNÓSTICO –
ANÁLISIS
SITUACIONAL DE LA
SEGURIDAD VIAL EN
EL DEPARTAMENTO.

CAPITULO III. FASE DE DIAGNÓSTICO – ANÁLISIS **SITUACIONAL DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL** **DEPARTAMENTO**

Una de las responsabilidades en materia de seguridad vial de todos los departamentos del país, corresponde a la estructuración del Plan Departamental de Seguridad Vial el cual está vinculado al Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031, basado en el Sistema Seguro el cual reconoce la seguridad vial como el resultado de la interacción de muchos componentes que forman un sistema dinámico que influye en la manera en que las personas se desplazan y comportan en las vías (World Resources Institute, 2018). De acuerdo con lo anterior, se requiere un conjunto sistémico e integral de medidas, por ello, este enfoque reconoce los efectos positivos de diferentes acciones y además las integra de tal forma que cada medida está diseñada para maximizar los efectos de las demás (World Resources Institute, 2018).

Este enfoque seguro adoptado por Colombia a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV propende por la identificación y gestión de los diferentes factores de riesgo a los que se exponen los actores viales, ya que este enfoque reconoce la falibilidad y vulnerabilidad del ser humano y la necesidad imperante de resguardar a las personas de sufrir lesiones graves o fatales en siniestros viales, a partir de la premisa de que estas lesiones son evitables (World Resources Institute, 2018).

Las acciones de seguridad vial del *Departamento del Atlántico* se fundamentan en las funciones asignadas al *Instituto de Tránsito del Atlántico*, reglamentadas en el organigrama.

Al iniciar la actualización del Plan Departamental de Seguridad Vial del Atlántico se realiza una revisión documental que permite precisar que, en el año 2014, el *Instituto de Tránsito del Atlántico* formuló el último PDSV denominado PLAN DE SEGURIDAD VIAL DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO y elaborado por Rafael Castillo Pacheco.

La aplicación de este enfoque seguro implica revisar las acciones realizadas por el *Instituto de Tránsito del Atlántico* con respecto a las ocho (08) áreas de acción definidas en el PNSV 2022 - 2031:

- Velocidades seguras.
- Vehículos seguros.
- Infraestructura vial segura.

- Comportamientos seguros.
- Atención integral a víctimas.
- Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial.
- Gobernanza.
- Gestión de conocimiento.

Con el fin de transformar el actual contexto de seguridad vial en el *Departamento del Atlántico*, se diagnosticará cada una de las ocho (8) áreas, a partir del reconocimiento de los principales problemas que dificultan la reducción de las cifras de lesiones y fallecidos en los siniestros viales y las causas que dan origen a ellos (PNSV 2022–2031).

Se realiza la recopilación y el análisis de la información relevante en el *Departamento del Atlántico*, describiendo con precisión las situaciones positivas y negativas en materia de seguridad vial, centrandó su análisis en los diferentes problemas, causas y consecuencias que inciden en el proceso de desarrollo.

Para el desarrollo de los diagnósticos en cada una de las áreas de acción planteadas en el Plan Nacional de Seguridad Vial, se analizan las dinámicas de movilidad y seguridad vial, las dinámicas de comportamiento de los actores viales de acuerdo con las características socioeconómicas y demográficas del *Departamento del Atlántico*, así como las necesidades que presentan peatones, ciclistas y motociclistas en cada territorio.



3.1 Diagnostico de velocidades seguras

Los efectos de la velocidad en la seguridad vial se evidencian por la relación inversamente proporcional, existente entre esta y la probabilidad de sobrevivir a un choque, puesto que una mayor velocidad de desplazamiento afecta el tiempo de reacción, la percepción del entorno, la distancia de frenado y el cono de visión, lo cual incrementa el riesgo de ocurrencia de siniestros, así como su gravedad (OMS, 2017). A continuación se realizará una revisión de parámetros necesarios para diagnosticar la gestión de la velocidad en el *Departamento del Atlántico*.

3.1.1 Enfoque en el Ordenamiento Territorial

No se pudo evaluar si la gestión de la velocidad se encuentra incluida dentro del Plan de Ordenamiento Territorial, ya que este documento no fue suministrado.

3.1.2 Inventario de equipos de medición de la velocidad

De acuerdo al reporte entregado por el ITA, la cantidad de dispositivos disponibles para la toma en campo de las velocidades vehiculares, se presentan a continuación:

Tabla 14: SAST instalados en el Departamento del Atlántico

Código	Municipio	Nombre equipo	Dirección	Velocidad	Punto de referencia
ATSUS004	Suan	Suan	Carrera 22 Con Calle 5 / Pr 9+308	30	PR 9+308(Código 2516)
ATBOS008	Campo De La Cruz	Bohórquez	Vía Oriental - Km 24+650	40	PR 24+650(Código 2516)
ATCCS010	Campo De La Cruz	EDS Campo De La Cruz	Vía Oriental - Km 14	40	PR 14+000(Código 2516)
ATCCS003	Campo De La Cruz	Campo De La Cruz	Vía Oriental - Km 18 / Pr 17+962	60	PR 17+962(Código 2516)
ATPOS002	Ponedera	Ponedera	Vía Oriental - Km 54	80	PR 54+000(Código 2516)
ATSRS009	Ponedera	Santa Rita	Vía Oriental - Km 41	50	PR 41+000(Código 2516)
ATPOS011	Ponedera	Entrada Martillo	Vía Oriental - Km 46	50	PR 46+000(Código 2516)
ATMLRS01	Malambo	Concord	Calle 10a Con Carrera 17 / Pr 73+040	50	PR 73+040(Código 2516)
ATSBS001	Sabanagrande	Sabanagrande	Vía Oriental - Km 60 / Pr 62+240	60	PR 62+240(Código 2516)
ATJAS006	Juan De Acosta	Aguamarina	Vía Al Mar - Km 64 / Pr 64+850	90	VIA AL MAR - PR 64+850(Código 90A01)
ATJAS007	Juan De Acosta	Salinas Del Rey	Vía Al Mar - Km 71 / Pr 71+150	90	VIA AL MAR - PR 71+150(Código 90A01)
ATMOS001	Tubará	Equipo Móvil	Vía Al Mar - Km 77+150	50	PR 77+150(Código 90A01)
ATBAS005	Baranoa	Baranoa	Vía Cordialidad - Km 96 / Pr 94+680	60	PR 94+680(Código 9006)
ATMLRS02	Malambo	EDS Malambo	Vía Oriental Con Carrera 19 / Pr 72+400	50	PR 72+400(Código 2516)
ATMLS001	Malambo	Puro Pollo	Carrera 41 - Avenida Aeropuerto / Pr 75+144	60	PR 75+144(Código 2516)

Fuente: Archivo del Instituto de Tránsito del Atlántico.

3.1.3 Actos administrativos de gestión de velocidad

El *Departamento del Atlántico* no dispone de actos administrativos para la gestión de la velocidad segura de acuerdo a la información disponible en el *Instituto de Tránsito del Atlántico*, dado por el desconocimiento de los tomadores de decisión frente al establecimiento de límites de velocidad adecuados.

3.1.4 Estudios de gestión de la velocidad

El *Instituto de Tránsito del Atlántico* no dispone Estudios de Velocidad de acuerdo a la información suministrada.

3.1.5 Inventario de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de velocidad.

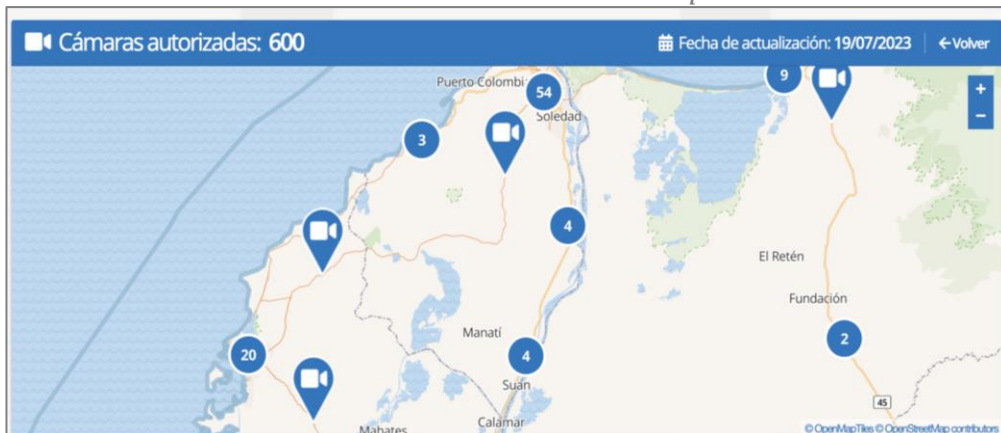
Los equipos de fotodetección son elementos tecnológicos de control y vigilancia del cumplimiento de las leyes de tránsito, que están ubicadas en puntos críticos en materia de siniestralidad vial. El objetivo de las cámaras es concientizar a la ciudadanía que infringir las normas de tránsito, genera factores de riesgo a todos los actores viales.

Ilustración 04: Cámaras autorizadas zona norte del Departamento del Atlántico



Fuente: <https://fotodeteccion.ansv.gov.co/ubicaciones-aprobadas.html>

Ilustración 05: Cámaras autorizadas zona sur del Departamento del Atlántico



Fuente: <https://fotodeteccion.ansv.gov.co/ubicaciones-aprobadas.html>

De acuerdo al reporte disponible en el portal de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, las cámaras de fotodetección autorizadas con jurisdicción del Instituto de Tránsito del Atlántico son doce (12) unidades.

Tabla 15: Cámaras de fotodetección autorizadas para el en jurisdicción del ITA

Municipio	Fecha aprobación	Dirección	Infracciones
Sabanagrande	24/05/2019	Vía Oriental Km 62	C.24, C.29, C.32, C.35, C.37, D.10, D.2, D.3, D.4, D.5, D.6, D.7, D.8, H.07
Tubará	09/05/2019	Vía al Mar, Ruta 90a01 Km 77+150	C.29, C.32, C.35, C.37, D.10, D.2, D.3, D.5, D.6, D.7, D.8, H.07
Baranoa	09/05/2019	Vía Cordialidad Km 96	C.24, C.29, C.32, C.35, C.37, D.10, D.2, D.3, D.4, D.5, D.6, D.7, D.8, H.07
Ponedera	09/05/2019	Vía Troncal del Occidente Ruta 2516 PR 41+000	C.24, C.29, C.32, C.35, C.37, D.10, D.2, D.3, D.4, D.5, D.6, D.7, D.8, H.07
Ponedera	09/05/2019	Vía Troncal del Occidente Ruta 2516 46+000	C.24, C.29, C.32, C.35, C.37, D.10, D.2, D.3, D.4, D.5, D.6, D.7, D.8, H.07
Campo De La Cruz	30/04/2019	Vía Troncal del Occidente Ruta 2516 PR 14+000	C.24, C.29, C.32, C.35, C.37, D.10, D.2, D.3, D.4, D.5, D.6, D.7, D.8, H.07
Campo De La Cruz	30/04/2019	Vía Troncal de Occidente Ruta 2516 PR 17+972	C.24, C.29, C.32, C.35, C.37, D.10, D.2, D.3, D.4, D.5, D.6, D.7, D.8, H.07
Campo De La Cruz	30/04/2019	Vía Troncal del Occidente Ruta 2516 PR 24+650	C.24, C.29, C.32, C.35, C.37, D.10, D.2, D.3, D.4, D.5, D.6, D.7, D.8, H.07
Suan	30/04/2019	Vía Troncal de Occidente Ruta 2516 PR 9+308	C.24, C.29, C.32, C.35, C.37, D.10, D.2, D.3, D.4, D.5, D.6, D.7, D.8, H.07
Palmar de Varela	30/04/2019	Vía Troncal de Occidente Ruta 2516 PR 54+000	C.24, C.29, C.32, C.35, C.37, D.10, D.2, D.3, D.4, D.5, D.6, D.7, D.8, H.07
Juan de Acosta	14/03/2019	Sin dirección	C.29
Juan de Acosta	27/02/2019	Sin dirección	C.29

Fuente: <https://fotodeteccion.ansv.gov.co/ubicaciones-aprobadas.html>

3.1.6 Incumplimiento de límites de velocidad

Según cifras del Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones sobre Infracciones de Tránsito (SIMIT), en el año 2022, la infracción más recurrente en el país fue el exceso de velocidad. Para el caso del *Departamento del Atlántico* se encuentra que existen cuarenta y un mil Seiscientos Ochenta (41.680) órdenes de comparendo por el Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida (Código C29).

3.1.6 Matriz de necesidades identificadas

A continuación se describen las necesidades identificadas en materia de velocidades seguras.

Tabla 16: Matriz de necesidades de velocidades seguras

Necesidades Identificadas	Territorio específico	Cifras que soportan la necesidad	Fuente	Articulación con el Plan Nacional		Nivel de clasificación
				Si	No	
Ausencia de información sobre gestión de la velocidad dentro del plan de ordenamiento territorial.	Todo el departamento	No Aplica	Instituto de tránsito del Atlántico.	X		Muy importante
Límites de velocidad no establecidos en puntos críticos.	Todo el departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
La conducción de vehículos a velocidad inseguras, a partir de las características del entorno.	Todo el departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Incumplimiento en los límites de velocidad establecidos.	Todo el departamento		SIMIT	X		Muy Importante
Carencia de límites de velocidad establecida mediante actos administrativos.	Todo el departamento	No Aplica	Instituto de tránsito del Atlántico.	X		Muy Importante
Falta de información de estudios y consultorías asociadas al tema de la velocidad.	Todo el departamento	No Aplica	Instituto de tránsito del Atlántico.	X		Muy Importante

Fuente: elaboración propia.



3.2 Diagnóstico de vehículos seguros

El crecimiento del parque automotor en todo el país es una realidad que dificulta la protección de los actores viales, las cuales se relacionan con las tecnologías y procesos de los vehículos nuevos y de los vehículos que se encuentran en operación.

3.2.1 Parque Automotor

El parque automotor del *Departamento del Atlántico* está compuesto por los siguientes vehículos, de acuerdo al reporte presentado por el *Instituto de Tránsito del Atlántico*.

Tabla 17: Parque automotor matriculado en el Instituto de Tránsito del Atlántico

Tipo de vehículo	Número de vehículos
Autohormigonera	4
Automóvil	30633
Bulldozer	13
Bus	2081
Buseta	428
Camión	5635
Camión (Rnma)	19
Camioneta	12953
Campero	8849
Cargador	29
Ciclomotor	31
Compactador	2
Cuadriciclo	11
Cuatrimoto	252
Excavadora	38
Grúa	7
Manipulador Telescópico	4
Maquinaria de Construcción o Minera	3
Microbús	498
Mini Excavadora	7
Minicargador	32
Montacargas	17

Tipo de vehículo	Número de vehículos
Motocarro	7594
Motocicleta	103128
Motoniveladora	5
Mototrailla	1
Mototríciclo	110
Remolque	25
Retroexcavadora	51
Semirremolque	299
Tractocamión	643
Tractor	10
Tractor Sobre Oruga	2
Tricimoto	1
Trituradora	2
Vibrocompactadora	1
Volqueta	911
Total General	174329

Fuente: tomado de información inicial del Instituto de Tránsito del Atlántico.

El mayor número de vehículos corresponden a motocicletas, las cuales representan el mayor riesgo para las muertes en siniestros de tránsito debido a la insuficiencia o nula disponibilidad de tecnologías de seguridad para mitigar la severidad de las lesiones, así como de su protección mínima a sus usuarios en caso que se presente el evento, sumado a la baja visibilidad de estos actores en las vías, especialmente en la noche y en zonas de baja luminosidad.

En el año 2018, se presentaron 106 muertes de motociclistas involucrados en siniestros de tránsito, mientras que en 2019, 2020, 2021 y 2022, las cifras siguieron creciendo a 119, 77, 123 y 159 respectivamente de acuerdo a los datos registrados en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

3.2.2 Centros de Diagnostico Automotor - CDA

El *Departamento del Atlántico*, dispone de treinta y uno (31) Centros de Diagnostico Automotor para la revisión de las condiciones defectuosas o incorrectas en los vehículos que se encuentran en circulación por el territorio, ya que pueden resultar peligrosas para sus ocupantes al generar riesgos de falla en los sistemas o componentes vehiculares, lo cual puede ocasionar siniestros viales con actores viales lesionados grave o fatalmente.

Tabla 18: Centros de Diagnostico Automotor

N	Nombre	Dirección	Teléfono	Municipio
1	Autocentro Super Car AS	Carretera La Cordialidad Sector Contiguo Al Terminal	3704011	Barranquilla
2	C.D.A. P-900	Carrera 14 No. 54-13	3230062	Soledad
3	Car`S S.A.S	No presenta	3693131	Barranquilla
4	CDA Automas Vía 40	Vía 40 No. 67 42	7108182	Barranquilla
5	CDA Mar Y Rio S.A.S	Cl 30 No 22 89	3236375	Barranquilla
6	CDA Miramar S.A.S.	Calle 110 N 43 - 509	3580415	Barranquilla
7	CDA Retecmec Santo Tomas	Calle 8 # 11- 92	3553937	Santo Tomás
8	CDA Soledad	Calle 18 # 27 - 133 Barrio El Porvenir	3755463	Soledad
9	CDA Super Cars La Cordialidad	Carrera 6 N° 94 - 77 Vía La Cordialidad	3240728	Barranquilla
10	CDA Supercars	Calle 44 No. 27-90	3704011	Barranquilla
11	CDA Tecniautos Del Caribe S.A.S.	Cl 42 No 23-95 Tl 1	3144667288	Barranquilla
12	CDA Vía 40	Vía 40 # 67 -42	3145162343	Barranquilla
13	CDA Vía 40	Vía 40 # 67 -43	56916368	Barranquilla
14	Centro De Diagnóstico Automotor Carnaval S.A.S.	Calle 30 # 12-145	3435781	Soledad
15	Centro De Diagnostico Automotor Cevillar S.A.S	Cl 47 N 18 141	3626441	Barranquilla
16	Centro De Diagnostico Automotor Circunvalar	Calle 110 N° 27 - 20	3808649	Barranquilla
17	Centro De Diagnostico Automotor La 79	Carrera 46 # 79 - 29 C 79 45 53	3580713	Barranquilla
18	Centro De Diagnostico Automotor La Pradera	Calle 110 N 34 - 3	3000000	Barranquilla
19	Centro De Diagnostico Automotor Las Torres SAS	Carrera 42 No. 42 - 48	3621206	Soledad
20	Centro De Diagnostico Automotor Los Manantiales	Km 80 Mas 0 0400m Lo 2	5968613	Sabanalarga
21	CDA Los Primos S.A.S.	Calle 18 # 28 A 04	8937830	Soledad
22	Centro De Diagnostico Automotor Nilo Motors S.A.S	Calle 13 N 23-32	3003897854	Baranoa
23	Centro De Diagnostico Automotor Papiros Park	Prolongación Carrera 30 Corredor Universitario Lt Papiros 2	3482028	Puerto Colombia
24	Centro De Diagnostico Automotor Rally Motos Barranquilla S. A. .S	Cll 110 No 24 - 23 Brr Los Olivos li	3013398110	Barranquilla

N	Nombre	Dirección	Teléfono	Municipio
25	Centro De Diagnostico Automotor Roji Blanco Tiburón S.A.S	Cl 56 C No 10b - 29	3104063135	Barranquilla
26	Centro Diagnostico Automotor Atlántico Motos Limitada	Calle 30 No. 2-16	3033549	Barranquilla
27	Diagnosticar 3555555	Carrera 43 # 70 - 168 Local 1	6053689681	Barranquilla
28	Ivesur Colombia Barranquilla	Avenida Circunvalar No. 54-45	3426025	Barranquilla
29	Metrocar S.E.S	Calle 17 # 13-35 51	3467064	Barranquilla
30	Metrocar S.E.S.	Calle 17 No. 13-35/51	3474641	Barranquilla
31	Revicar La 46	Carrera 46 No. 46-36	3721384	Barranquilla

Fuente: Directorio del RUNT

3.2.3 Revisión Técnico – Mecánica (RTM)

La realización del proceso de revisión técnico- mecánica y de emisiones contaminantes (RTM), es una obligación establecida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre que tiene como propósito garantizar el correcto funcionamiento de los vehículos automotores que circulan en el país, dando cumplimiento a la Resolución 3768 de 2013 del Ministerio de Transporte y las normas técnicas NTC 4194 (acústica), NTC 4788 (tipología carga), NTC 4231 y 4983 (Calidad del aire), la NTC-5375 (requisitos de la revisión) y la NTC 5385 (condiciones mínimas personal, instalaciones y equipos).

De acuerdo al reporte del año 2022, del Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones sobre Infracciones de Tránsito (SIMIT), se detectaron Mil Setecientos un (1701) vehículos que no realizaron la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisión de gases, aun cuando porte los certificados correspondientes.

3.2.4 Suministros de autopartes

El *Instituto de Tránsito del Atlántico* no dispone del listado de centros de comercio autorizados para la distribución de autopartes prestados a los vehículos en el Departamento del Atlántico. Este aspecto es importante debido a que la instalación de autopartes debe ser realizada por personal con suficientes conocimientos técnicos y además que el origen de estas garantice el adecuado y

seguro funcionamiento del vehículo, para minimizar las probabilidades de ocurrencia de siniestros de tránsito.

A nivel nacional se presenta la baja tecnificación de los procesos, el empirismo y poca controlabilidad en la adquisición de repuestos, venta de piezas hurtadas y el contrabando, por lo cual se requiere planificar y ejecutar la vigilancia requerida a los centros que realizan la comercialización.

3.2.5 SOAT

De acuerdo a los reportes del RUNT del año 2022, en el departamento del Atlántico se asignaron 1377 infracciones con código D02 por conducir sin portar el Seguro Obligatorio de Accidentes de tránsito ordenado por la Ley.

3.2.6 Concesionarios

Los concesionarios son básicamente establecimientos o empresas autorizadas por un fabricante o distribuidor para vender y distribuir sus productos, los concesionarios de automóviles son intermediarios entre el fabricante y el comprador final. Los presentados anteriormente son los concesionarios ubicados en el departamento del Atlántico donde se puede observar que todos están ubicados en la ciudad de Barranquilla.

Tabla 19. Concesionarios del departamento del Atlántico

Nombre	Dirección	Teléfono	Municipio
ALFONSO ACOSTA BENDEK Y/O CICLOMOTOS DE LA COSTA	CRA 48 # 74-119	NO PRESENTA	BARRANQUILLA - ATLANTICO
DISMERCA DEL SUR S.A.	CLL 38 SUR N40A-31	3312374	BARRANQUILLA - ATLANTICO
JINCHENG DE COLOMBIA S A JINCOL S A	CALLE 30 # 5A-99	3341575	BARRANQUILLA - ATLANTICO

Fuente: RUNT 2023

3.2.7 Matriz de necesidades identificadas

A continuación se describen las necesidades identificadas en materia de vehículos seguros.

Tabla 20: Matriz de necesidades de vehículos seguros

Necesidades Identificadas	Territorio específico	Cifras que soportan la necesidad	Fuente	Articulación con el Plan Nacional		Nivel de clasificación
				Si	No	
Alto número de vehículos en mal estado debido a las condiciones naturales de la zona (presencia de salitre)	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.		X	Muy Importante
Desconocimiento de tecnologías de seguridad vehicular por parte de la población en su rol de conductor.	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Alto número de vehículos motorizados representando el mayor riesgo para las muertes en siniestros de tránsito debido a la insuficiencia de disponibilidad de tecnologías de seguridad para mitigar la severidad de las lesiones.	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.		X	Muy Importante
Ausencia de información sobre centros de comercio autorizados para la distribución de autopartes para vehículos dentro del departamento.	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.		X	Muy Importante

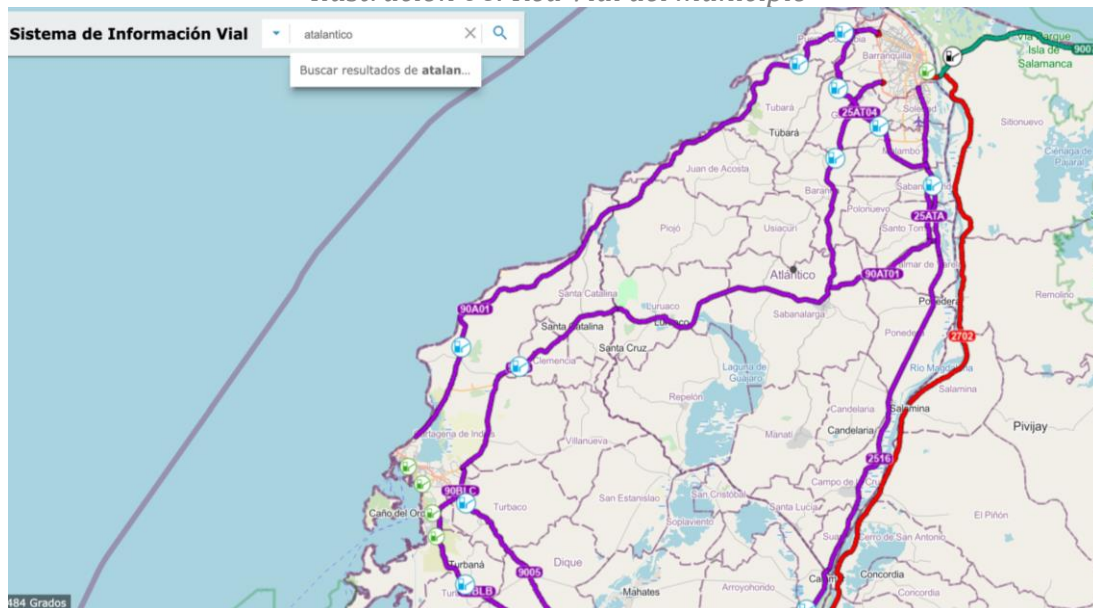
Fuente: elaboración propia.



3.3 Diagnostico de infraestructura vial segura

La malla vial del Departamento del Atlántico es inspeccionada por el equipo técnico con el fin de identificar los puntos críticos en los cuales los actores viales tienen altas posibilidades de afectar su integridad durante su desplazamiento, enfocando la atención en los actores vulnerables, tales como peatones, ciclistas y motociclistas

Ilustración 06: Red Vial del municipio



Fuente: Sistema de Información vial.

Los aspectos que se tuvieron en cuenta durante la realización de las inspecciones de campo fueron:

- Que las vías sean autoexplicativas, es decir, que sus elementos proporcionen una guía a los actores viales para tomar las decisiones adecuadas.
- Que su diseño y operación involucre a los actores vulnerables y especialmente a las personas con movilidad reducida.
- La interacción entre el actor vial, la infraestructura, el vehículo y el entorno.
- Que la vía evite cambios significativos en las velocidades y en las direcciones de conducción de los diferentes tipos de vehículos.
- Que los actores viales puedan predecir las características de las vías sobre las cuales transitan.
- Que exista indulgencia ante el error humano, en donde las características y elementos de la vía prevengan y mitiguen las lesiones graves o fatales en los actores.

3.3.1 Inventario de Red vial

De acuerdo a la información disponible en el *Instituto de Tránsito del Atlántico*, se plantea un inventario de red vial de 387.41 km correspondiente a veinte (20) vías secundarias del departamento.

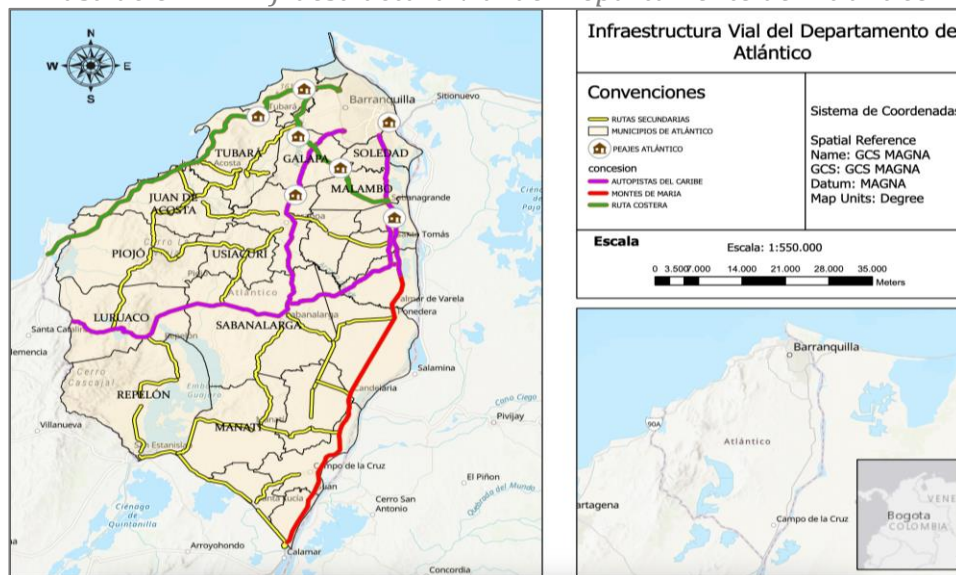
Tabla 21: Inventario de Red vial en el Departamento del Atlántico

N°	CODIGO	NOMBRE DE LA VÍA	LONGITUD TOTAL (km)	LONGITUD RECORRIDA (km)
1	2516AT-01	Villa Rosa - Cruce Ruta 9006AT-06 (Puerto Limón - Compuertas) - Santa Lucía - Cruce Ruta 2516 (Carretera Oriental - San Pedrito)	31.90	31.90
2	2516AT-02	Cruce Ruta 2516AT-01 (Santa Lucía) - Algodonal - Campo De La Cruz	10.80	10.80
3	2516AT-04	Cruce Ruta 9006AT-06 (Punta Polonia) - Manatí - Carreto - Candelaria - Cruce Ruta 2516 (Carretera Oriental - Bohorque)	25.80	25.80
4	2516AT-04-1	Manatí - Los Campano - Sabanalarga	22.72	22.72
5	2516AT-04-2	Candelaria - Leña - Cruce Ruta 2516AT-05 (Vuelta de Leña) - Cruce Ruta 2516AT-06 (Cascajal)	15.22	15.22
6	2516AT-05	Cruce Ruta 2516AT-04-2 (Vuelta de Leña) - Cruce Ruta 2516AT (Carretera Oriental - Puerto Giraldo)	5.87	5.87
7	2516AT-06	Sabanalarga - Cascajal - Cruce 2516AT-04-2 - Martillo - Cruce Ruta 2516AT (Carretera Oriental - Ponedera)	21.60	21.60
8	2516AT-08	Cruce Ruta 2516AT (Santo Tomás) - Polonuevo	11.00	11.00
9	9006AT-02	Cruce Ruta 9006AT (Carretera La Cordialidad - La Puntica) - Palmar de Candelaria - Hibácharo - Piojó	18.50	18.50
10	9006AT-03	Piojó - El Cruce (El Vaivén) - Tubará - Juan Mina - Barranquilla (Av. CIRCUNVALAR)	50.80	40.10
11	9006AT-04	Piojó - Aguas Vivas - Villa Lata - Usiacurí	12.50	12.50
12	9006AT-05	Cruce Ruta 90 - Santa Rosa - Villanueva - San Estanislao - Repelón - Rotinet - Cruce Ruta 90 (Carretera La Cordialidad - Puerto Zulia); Límite Bolívar - Repelón - Cruce Ruta 90 (Carretera La Cordialidad - Puerto Zulia)	32.30	32.30
13	9006AT-07	Cruce Ruta 90 (Carretera La Cordialidad) - Isabel López - Usiacurí - Baranoa	19.50	19.50
14	9006AT-08	Cruce Ruta 2516AT-01 (Puerto Limón - Compuertas) - Punta Polonia - Manatí - Aguada de Pablo - La Peña - Cruce Ruta 90 (Carretera La Cordialidad)	33.52	33.52
15	9006AT-10	Cruce Ruta 90 (Carretera La Cordialidad - Sabanalarga) - El Uvito - Santo Tomás (vía Doble Calzada Nueva XXX)	16.70	11.80
16	9006AT-12	Baranoa (Cruce Ruta 90 - Carretera La Cordialidad) - Polonuevo	7.44	7.44
17	9006AT-14	Ruta 9006AT-03 Tubará - Guaimaral - Paluato - Galapa	11.70	11.70
18	9006AAT-04	Cruce Ruta 9006AAT (Carretera Autopista al Mar) - El Vaivén - Juan De Acosta - Sibarco - Baranoa	23.70	23.70
19	9006AAT-05	Cruce Ruta 90A (Carretera Autopista al Mar)	1.64	1.64
20	9006AAT-07	Cruce Ruta 9006AAT (Carretera Autopista al Mar - Puerto Colombia) - Bajo La Habana -	14.20	14.20
Total			387.41	371.81

Fuente: Gestión documental del Instituto de Tránsito del Atlántico.

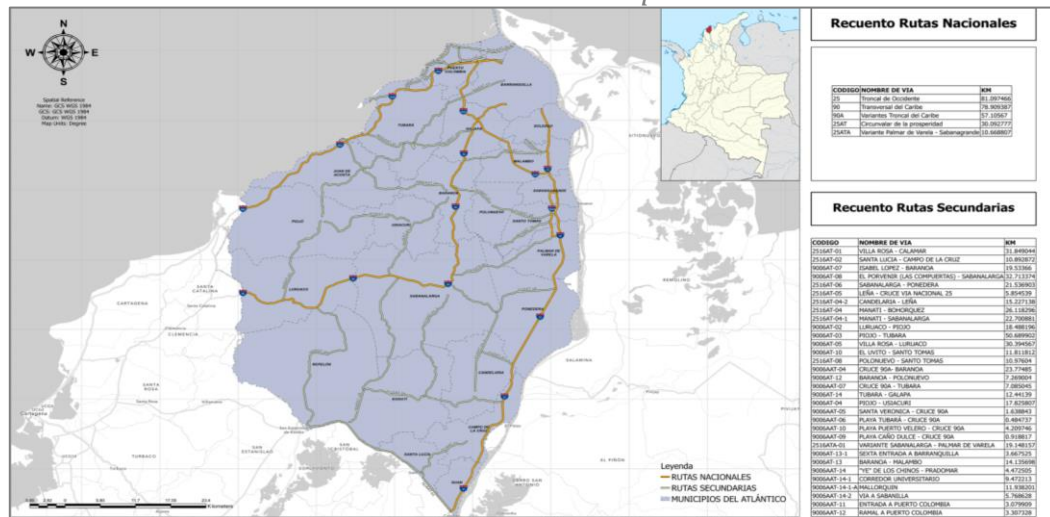
La infraestructura vial del Departamento del Atlántico está compuesta por tres concesiones: Autopista del Caribe, Montes de María y Ruta costera, así como siete (07) estaciones de peajes.

Ilustración 07: Infraestructura vial del Departamento del Atlántico



Fuente: Gestión documental del Instituto de Tránsito del Atlántico.

Ilustración 08: Red vial secundaria del Departamento del Atlántico



Fuente: Gestión documental del Instituto de Tránsito del Atlántico.

Las rutas nacionales que atraviesan el territorio del *Departamento del Atlántico* corresponden a la Troncal de Occidente (Ruta 25), Transversal del Caribe (Ruta 90), Variantes Troncal del Caribe (Ruta 90A), Circunvalar de la prosperidad (Ruta 25AT) y la Variante Palmar de Varela – Sabana grande (Ruta 25ATA).

Con respecto a la red secundaria, a continuación se detalla el código, el kilómetro y nombre de cada una de ellas.

Tabla 22: Red Vial Secundaria del Departamento del Atlántico

CODIGO	NOMBRE DE VIA	KM
2516AT-01	VILLA ROSA - CALAMAR	31.849044
2516AT-02	SANTA LUCIA - CAMPO DE LA CRUZ	10.892872
9006AT-07	ISABEL LOPEZ - BARANOA	19.53366
9006AT-08	EL PORVENIR (LAS COMPUERTAS) - SABANALARGA	32.713374
2516AT-06	SABANALARGA - PONEDERA	21.536903
2516AT-05	LEÑA - CRUCE VIA NACIONAL 25	5.854539
2516AT-04-2	CANDELARIA - LEÑA	15.227138
2516AT-04	MANATI - BOHORQUEZ	26.118296
2516AT-04-1	MANATI - SABANALARGA	22.700881
9006AT-02	LURUACO - PIOJO	18.488196
9006AT-03	PIOJO - TUBARA	50.689902
9006AT-05	VILLA ROSA - LURUACO	30.394567
9006AT-10	EL UVITO - SANTO TOMAS	11.811812
2516AT-08	POLONUEVO - SANTO TOMAS	10.97604
9006AAT-04	CRUCE 90A- BARANOA	23.77485
9006AAT-12	BARANOA - POLONUEVO	7.269004
9006AAT-07	CRUCE 90A - TUBARA	7.085045
9006AT-14	TUBARA - GALAPA	12.44139
9006AT-04	PIOJO - USIACURI	17.825807
9006AAT-05	SANTA VERONICA - CRUCE 90A	1.638843
9006AAT-06	PLAYA TUBARÁ - CRUCE 90A	0.484737
9006AAT-10	PLAYA PUERTO VELERO - CRUCE 90A	4.209746
9006AAT-09	PLAYA CAÑO DULCE - CRUCE 90A	0.918817
2516ATA-01	VARIANTE SABANALARGA - PALMAR DE VARELA	19.148157
9006AT-13-1	SEXTA ENTRADA A BARRANQUILLA	3.667525
9006AT-13	BARANOA - MALAMBO	14.135698
9006AAT-14	"YE" DE LOS CHINOS - PRADOMAR	4.472505
9006AAT-14-1	CORREDOR UNIVERSITARIO	9.472213
9006AAT-14-1-A	MALLORQUIN	11.938201
9006AAT-14-2	VIA A SABANILLA	5.768628
9006AAT-11	ENTRADA A PUERTO COLOMBIA	3.079909
9006AAT-12	RAMAL A PUERTO COLOMBIA	3.307328

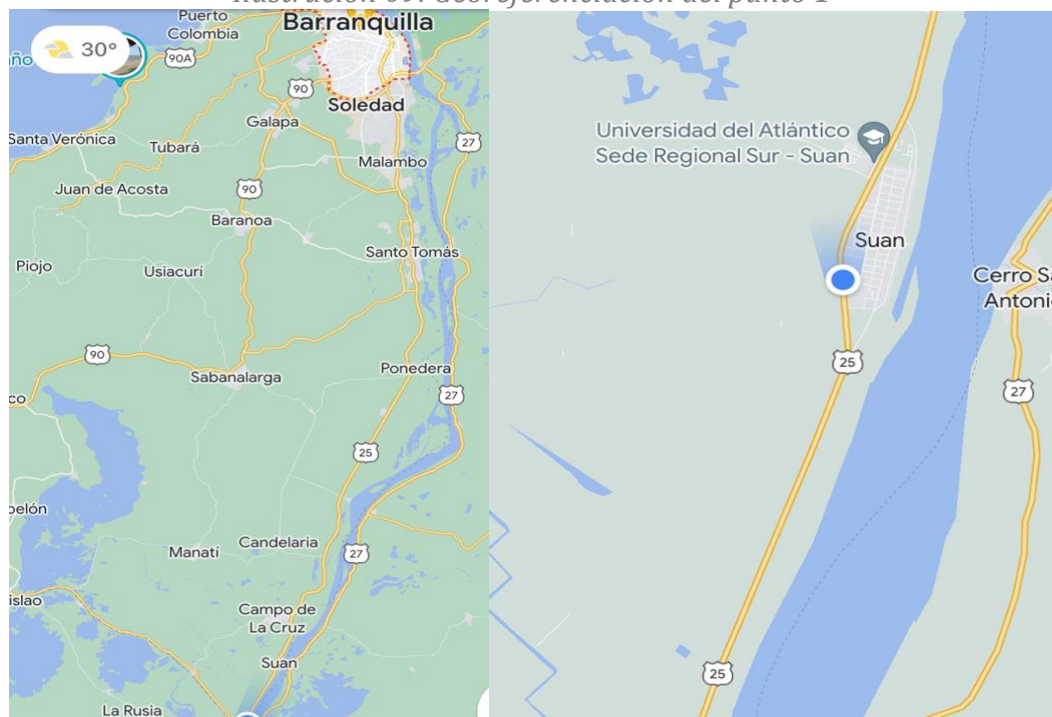
Fuente: Gestión documental del Instituto de Tránsito del Atlántico.

3.3.2 Puntos críticos identificados

Al finalizar la inspección técnica por varios municipios del Atlántico se identificaron los siguientes puntos críticos que requieren intervenciones para garantizar la seguridad vial.

Punto 1 en el municipio de Suan de la Trinidad: El punto crítico identificado se encuentra ubicado en el municipio de Suan, más específicamente en el extremo sur del departamento del Atlántico, la zona cuenta con vías amplias, con demarcaciones planas y señales verticales en buen estado, atendiendo a los requisitos propios de una vía nacional Ruta 25. Por otra parte, en la zona directa del problema existe una sede de la Universidad del Atlántico, cuya población estudiantil no utilizan el puente peatonal, situación que se agudiza con el inadecuado comportamiento de los actores viales al cruzar la vía.

Ilustración 09: Georeferenciación del punto 1



Fuente: Google Maps.

En la zona objetivo de la inspección, en sentido Suan a Campo de la Cruz se presentan velocidades operativas sancionadas por presencia de cámaras de detención electrónica, al indagar con la comunidad la causa por la que realizan comportamientos inseguros precisan que por las bajas velocidades de los vehículos tienen la capacidad para realizar el cruce indebido aludiendo que alcanzan a trasladarse al otro lado de la vía por la velocidad del vehículo.

Imagen 01: Punto 1 en el municipio de Suan



Fuente: tomadas por el autor.

Punto 2 en el municipio Campo de la Cruz: El punto crítico identificado se encuentra ubicado en el municipio de Campo de la Cruz, más específicamente al sudoriente del departamento del Atlántico, se presenta el estacionamiento de buses sobre la ruta nacional 25, los cuales realizan el ascenso y descenso de pasajeros, lo que genera conflicto de movilidad y alto riesgo de siniestralidad sobre esta.

Ilustración 10: Georeferenciación del punto 2



Fuente: Google Map - tomadas por el autor.

Imagen 02: Punto 2 en el municipio de Campo de la Cruz



Fuente: tomadas por el autor.

El problema identificado se agudiza ya que ante la oportunidad de descenso de pasajeros que se dirigen al municipio de Campo de la Cruz y sus alrededores, las personas dedicadas al mototaxismo se estacionan sobre la margen izquierda en el Sentido hacia Ponedera.

Imagen 03: Zona de estacionamientos de motocarros



Fuente: tomadas por el autor.

Punto 3 en el municipio de Ponedera: El punto crítico identificado se encuentra ubicado en el municipio de Ponedera, el cual limita con los municipios de Palmar de Varela, Salamina, Sabanalarga, Candelaria, Campo de la Cruz y con el Río Magdalena.

Ilustración 11: Georeferenciación del punto 3



Fuente: Google Maps.

La zona identificada presenta dos intersecciones sobre la vía nacional de la ruta 25, la primera vía lateral izquierda comunica al municipio de Ponedera con el Corregimiento el Martillo, Sabanalarga, Candelaria y Manatí, la cual está ubicada después de una curva horizontal lo que pone en riesgo los giros permitidos en esta intersección.

Imagen 04: Conflicto vehicular no regulado



Fuente: tomadas por el autor.

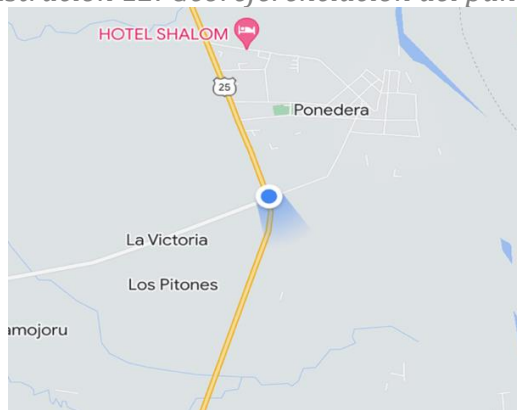
Imagen 05: Conflicto no regulado



Fuente: tomadas por el autor.

Punto 4 en el municipio de Ponedera: El punto crítico identificado se encuentra ubicado en el municipio de Ponedera y corresponde a una intersección tipo cruz (+) sobre la cual se realiza el descenso y ascenso de pasajeros de las rutas intermunicipales que tienen como destino el municipio de Campo de la Cruz, Candelaria y el corregimiento del Martillo, en esta intersección se está construyendo una vía que comunicara el municipio con el corregimiento de Burruzco.

Ilustración 12: Georeferenciación del punto 4



Fuente: Google Maps.

En esta zona existe un anotador de tiempo de las rutas intermunicipales, el cual registra la hora de paso de cada vehículo de transporte público, así como el estacionamiento fijo de motocarros.

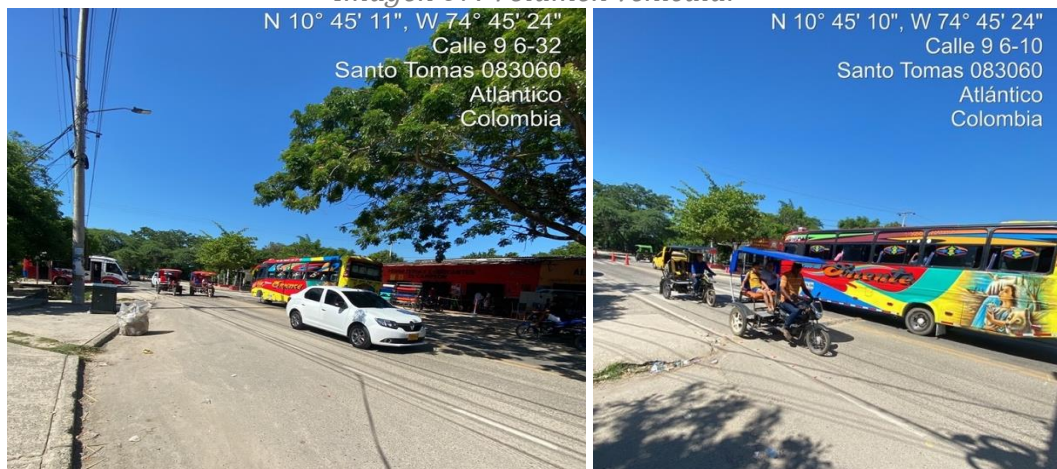
Imagen 06: Punto 4 en el municipio de Ponedera



Fuente: tomadas por el autor.

Punto 5 en el municipio de Palmar de Varela: El punto crítico identificado se encuentra ubicado en el municipio de Palmar de Varela, dispone de demarcación plana en regular estado y el cuenta con alimentadores como moto carros que ofrecen el servicio en el municipio, en la intersección del municipio con la vía principal se presentan giros permitidos a la izquierda y derecha que generan riesgo de siniestralidad.

Imagen 07: Volumen vehicular



Fuente: tomadas por el autor.

Por ser una vía nacional con paso urbano del municipio de Palmar de Varela, se presenta una mezcla vehicular de buses, tractocamiones, automóviles, motocarros, motocicletas, entre otros.

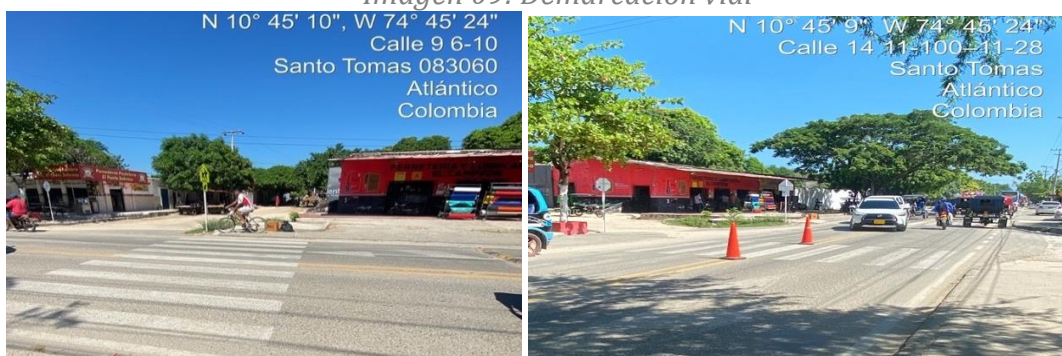
Imagen 08: Tipologías vehiculares



Fuente: tomadas por el autor.

En la zona existe demarcación vial plana de paso peatonal, línea de detención, línea de borde de calzada, líneas longitudinales dobles continuas que prohíben el adelantamiento vehicular en regular estado.

Imagen 09: Demarcación vial



Fuente: tomadas por el autor.

Con respecto a los dispositivos de regulación de velocidad, más específicamente de resaltos portátiles se encuentran deteriorados y en zonas específicas hay ausencia de los mismos, lo que permite que las motocicletas pueden hacer su desplazamiento sin ninguna restricción a la velocidad, poniendo en riesgo la seguridad de los peatones.

Imagen 10: Resaltos portátiles



Fuente: tomadas por el autor.

Punto 6 en el municipio de Santo Tomas: El punto crítico identificado se encuentra ubicado en el municipio de Santo Tomas en donde un flujo vehicular con gran volumen, el conecta con la vía la cordialidad, lo que genera que se presenta una intersección con gran conflicto vehicular, generando gran riesgo para la generación de siniestros de tránsito. La situación en esta intersección se agudiza por la presencia frecuente de motocarros que realizan maniobras peligrosas para el cruce de un lado al otro de la intersección.

Imagen 11: Punto 6 en el Municipio de Santo Tomas



Fuente: tomadas por el autor.

Punto 7 en el municipio de Sabanagrande:

Imagen 12: Punto 7 en el municipio de Sabana Grande



Fuente: tomadas por el autor.

El punto crítico identificado se encuentra ubicado en el municipio de Sabanagrande, el cual presenta una intersección con la vía nacional (ruta 25), la vía esta demarcada con cruz a la izquierda y se presentan conductas indebidas por parte de los actores viales.

Imagen 13: Volumen vehicular



Fuente: tomadas por el autor.

Imagen 14: Ascenso y descenso de pasajeros



Fuente: tomadas por el autor.

Este corredor vial presenta un volumen alto de buses intermunicipales, los cuales circulan con velocidad de operación que supera los 50 km/h de acuerdo a las mediciones aleatorias realizadas en campo, estos vehículos realizan paradas en sitios no autorizados para el ascenso y descenso de pasajeros

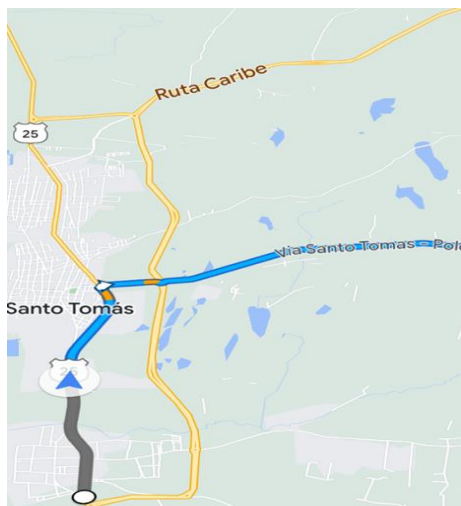
Imagen 15: Estacionamiento de motocarros



Fuente: tomadas por el autor.

Punto 8 en el municipio de Polonuevo:

Ilustración 13: Punto 8 en el municipio de Polonuevo



El punto crítico identificado se encuentra ubicado en el municipio de Polo Nuevo, más específicamente dispone una vía con intersección al municipio de Santo Tomas se tiene una intersección con deficiencia en la demarcación plana, al igual que la que conduce de Malambo a Polo Nuevo, y en estas se presenta imprudencias por parte de la comunidad.

Fuente: Google Maps.

Punto 9 en el municipio de Baranoa:

Ilustración 14: Punto 9 en el municipio de Baranoa



Fuente: Google Maps

El punto crítico identificado se encuentra ubicado en el municipio de Baranoa, que limita al norte con los municipios de Galapa y Tubará; al sur, con el municipio de Sabanalarga; al este con los municipios de Polonuevo y Malambo y al oeste con los municipios Juan de Acosta y Usiacurí, este presenta en sus intersección con la troncal de occidente, con demarcaciones regulares y ascenso y descenso de pasajeros lo que pone en riesgo a los actores viales con las diferentes maniobras realizadas.

Ilustración 15: Intersección



Fuente: Tomadas por el autor

Imagen 16: Dispositivos



Fuente: Tomadas por el autor

Imagen 17: Estado de la demarcación vial



Fuente: Tomadas por el autor

Punto 10 en el municipio de Tubará: El punto crítico identificado se encuentra ubicado en el municipio Tubará, el cual cuenta con un área 176 kilómetros cuadrados y una temperatura media de 28 °C. Se encuentra a 203 metros sobre el nivel medio del mar, el municipio se vía de comunicación inicia en la vía nacional, la cual se encuentra en regular estado y sus demarcaciones se encuentran deficientes, lo que genera riesgo en la seguridad vial.

Imagen 18: Vegetación predominante



Fuente: Tomadas por el autor

3.3.3 Estudios de Auditorias en Inspecciones en Seguridad Vial

El *Departamento del Atlántico* dispone de estudios de Auditoria e Inspecciones de Seguridad vial de la infraestructura vial.

3.3.4 Empresas de transporte

El *Instituto de Tránsito del Atlántico* no tiene funciones de transporte, por lo que no disponen de información referente a sistema de transporte rural y tarifas del transporte formal e informal.

3.3.5 Matriz de necesidades identificadas

A continuación se describen las necesidades identificadas en materia de infraestructura vial segura.

Tabla 23: Matriz de necesidades de infraestructura vial segura

Necesidades Identificadas	Territorio específico	Cifras que soportan la necesidad	Fuente	Articulación con el Plan Nacional		Nivel de clasificación
				Si	No	
Desconocimiento de la importancia de las obras civiles (puentes, pontones, etc.) para circular con seguridad sobre vías nacionales.	Zona sur del Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Poca visibilidad en intersecciones debido a la falta de mantenimiento de zonas verdes alrededor de las vías	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Señales de tránsito verticales y horizontales en regular y mal estado.	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Acceso y descenso al transporte público de pasajeros, en zonas de maniobras peligrosas.	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante

Necesidades Identificadas	Territorio específico	Cifras que soportan la necesidad	Fuente	Articulación con el Plan Nacional		Nivel de clasificación
				Si	No	
Vías en regular y mal estado en el Departamento.	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante

Fuente: elaboración propia.



3.4 Diagnostico de comportamientos seguros

Para la adopción del enfoque de Sistema Seguro, es de vital importancia la participación de actores viales cumpliendo su rol de forma eficiente, ya que su inadecuado comportamiento desfavorece las condiciones de tránsito y seguridad vial del *Departamento del Atlántico*.

3.4.1 Conductas riesgosas

El desempeño seguro de los actores viales en el tránsito se ve afectado por cuenta del ejercicio de conductas riesgosas, como puntos críticos para la movilidad insegura de los actores viales se precisan los siguientes:

Tabla 24: Puntos con conductas riesgosas

Punto	X	Y	Nombre
1	-74,993616	10,87231	Vuelta Macario
2	-75,021982	10,885178	Bajo La Habana con intersección Vía al Mar
3	-75,040314	10,894028	Bajo La Habana con intersección Vía al Mar
4	-74,97396	10,87399	Vuelta los Novios
5	-74,97203	10,87418	Vuelta los Novios
6	-75,045599	10,835696	Tubará - Juan de Acosta (K24+700)
7	-75,059792	10,848436	Santa Verónica - Vaivén, a 4 km de Vaivén
8	-75,102878	10,810765	Vaivén - Piojó (Sector MediaLuna Azucena)
9	-75,111985	10,731836	Piojó - Hibacharo
10	-74,971112	10,7318367	Baranoa - Sibarco
11	-74,942897	10,754812	Baranoa - Usiacurí (Finca San Carlos)
12	-74,90489	10,80178	Baranoa - Polonuevo

Punto	X	Y	Nombre
13	-74,85944	10,78025	Baranoa - Polonuevo
14	-74,76214	10,75891	Polonuevo - Santo Tomas
15	-74,85192	10,75891	Polonuevo - Santo Tomas
16	-75,111985	10,731836	Calle 19 entre carreras 16 y 22, Baranoa
17	-74,9542	10,54161	Sabanalarga - Manatí, Finca Campaño, +- Km 11
18	-75,07014	10,40721	Compuertas Santalucia
19	-74,96727	10,33105	Compuertas Santalucia
20	-74,95853	10,3298	Santa Lucía - Campo (Vía Algodonera)
21	-74,89633	10,37612	Santa Lucía - Campo (Vía Algodonera)
22	-74,87826	10,50339	Caño Bravo - Candelaria
23	-74,82792	10,626447	Martillo- Ponedera
24	-74,75666	10,63598	Calle 17, Ponedera
25	-74,75363	10,63775	Calle 17, Ponedera
26	-74,7533	10,64105	Cr 15, Ponedera
27	-74,75132	10,74029	Calle 6 x Cr 8, Palmar de Varela
28	-74,75061	10,74133	Calle 5 con Cr 7, Palmar de Varela
29	-74,75592	10,75989	Cr 11 con cl 8, Cristo Rey Santo Tomas

Fuente: Archivo central del Instituto de Tránsito del Atlántico.

3.4.2 Inclusión de la seguridad vial en las Instituciones educativas

El *Departamento del Atlántico* cuenta con ciento cincuenta y dos (152) instituciones educativas de preescolar, básica primaria, básica secundaria y media no incluyen dentro de su proceso educativo la formación en materia de seguridad vial. Por otra parte, tampoco hacen uso de las Orientaciones Pedagógicas formuladas por el Ministerio de Educación que ofrecen a las instituciones educativas elementos esenciales para educar en movilidad segura.

Tabla 25: Instituciones educativas

Municipio	Institución	Sede	Matricula
Baranoa	Institución Educativa De Baranoa Julio Pantoja Maldonado	Guillermo León Valencia	210
		Institución Educativa De Baranoa Julio Pantoja Maldonado	1566
		Laureano Coba Goenaga	227
	Institución Educativa De Sibarco	Institución Educativa De Sibarco	355
	Institución Educativa Escuela Normal Superior Santa Ana De Baranoa	Institución Educativa Escuela Normal Superior Santa Ana	1825

Municipio	Institución	Sede	Matrícula
	Institución Educativa Francisco José De Caldas	El Campesino	661
		Institución Educativa Francisco José De Caldas	761
	Institución Educativa Técnica Agropecuario De Campeche	I.E.B. Sagrado De Corazón	301
		Institución Educativa Técnica Agropecuario De Campeche	433
		María Inmaculada	131
		Pedro Goenaga Oñoro	91
	Institución Educativa Técnica Juan José Nieto	Antonia Santos	289
		I.E.B. N 13 Camilo Torres	177
		Institución Educativa Juan José Nieto	1496
		La Esperanza	150
	Institución Educativa Técnica María Inmaculada De Pital De Megua	I.E. Técnica María Inmaculada De Pital De Megua	307
		María Inmaculada	101
	Institución Educativa Técnico Industrial Pedro A Oñoro De Baranoa	I.E.B. N 15 San Cayetano	140
		I.E.B. N 2 Simón Bolívar	167
		I.E.B. N 4 Club De Leones	167
Institución Educativa Técnico Industrial Pedro A Oñoro De Baranoa		1406	
Jardín Infantil Dep.		146	
Campo De La Cruz	Institución Educativa Bohórquez	Institución Educativa Bohórquez	673
	Institución Educativa Campo De La Cruz	Institución Educativa De Campo De La Cruz	1267
	Institución Educativa Pánfilo Cantillo Mendoza	Francisco De Paula Santander	619
		I.E. Panfilo Cantillo Mendoza - Sede Principal	1072
		Sede No. 3	249
Institución Educativa Técnica Comercial La Inmaculada	Institución Educativa Técnica Comercial La Inmaculada	1565	
Candelaria	Institución Educativa De Carreto	Institución Educativa De Carreto	388
		Institución Educativa De Leña	336
	Institución Educativa Nuestra Señora De La Candelaria	Sede 2	364
		El Divino Niño	310
		Institución Educativa Nuestra Señora De La Candelaria	790
		Nueva Candelaria	971
	Boca Tocino	4	

Municipio	Institución	Sede	Matrícula
Juan De Acosta	Institución Educativa Académica Y Técnica - Turística De Santa Verónica	Institución Educativa Académica Y Técnica - Turística De Santa Verónica	355
	Institución Educativa Fermín Tilano	Institución Educativa Fermín Tilano	217
	Institución Educativa Juan V Padilla	Institución Educativa Técnica Juan V Padilla	2019
		Sede 2	199
	Institución Educativa San José De Saco	Institución Educativa San José De Saco - Sede Principal	348
		Media Luna	91
		Sede No. 3	347
Luruaco	Institución Educativa Arroyo De Piedra El Buen Pastor	Institución Educativa Arroyo De Piedra El Buen Pastor	526
		Sede 2 Córdoba	195
	Institución Educativa Palmar De Candelaria	Institución Educativa Palmar De Candelaria	387
	Institución Educativa San José De Luruaco	Institución Educativa San José De Luruaco	860
		John F. Kennedy	424
		Marco Fidel Suarez	391
	Institución Educativa San Juan De Tocagua	Institución Educativa San Juan De Tocagua	146
		Sede No. 2	48
	Institución Educativa Técnica Agropecuaria De Luruaco	Institución Educativa Técnica Agropecuaria De Luruaco- Sede Principal	510
		La Puntica	22
		María Inmaculada	408
		Sagrado Corazón	456
	Institución Educativa Técnica Agropecuaria De Santa Cruz	Barrigón	5
		Institución Educativa Técnica Agropecuaria De Santa Cruz - Sede Principal	452
		Sede No. 3	489
Sede No. 4		74	
Luruaco	Institución Educativa Técnica Agropecuaria Nuestra Señora Del Carmen De Péndales	I.E.B. N 10 De Los Limites	31
		I.E.B. N 11 Socavón	46
		Institución Educativa Técnica Agropecuaria Nuestra Señora Del Carmen De Péndales	186
		Sede No. 4	102

Municipio	Institución	Sede	Matrícula
		Sede No. 5	39
Manatí	Institución Educativa Normal Superior De Manatí	Antonio Nariño	300
		Calle Nueva	405
		Institución Educativa Normal Superior De Manatí	1575
	Institución Educativa San Luis Beltrán	El Paso	578
		Institución Educativa San Luis Beltrán	1378
	Institución Educativa Agropiscícola Las Compuertas	Institución Educativa Agropiscícola De Las Compuertas - Sede Principal	213
Palmar De Varela	Institución Educativa Técnica Agropecuaria De Palmar De Varela	Burusco	48
		I.E.B. Jhon F. Kennedy	372
		Institución Educativa Técnica Agropecuaria De Palmar De Varela	1183
		Augusto Quant	750
		Catalino Varela	529
		Institución Educativa Técnica Comercial De Palmar	1616
		José María Córdoba	507
		María Auxiliadora	409
		María Bernarda	319
Piojó	Institución Educativa Niño Jesús De Praga De Hibacharo Piojo	Institución Educativa Niño Jesús De Praga De Hibacharo Piojo	322
	Institución Educativa San Antonio	Aguas Vivas	57
		Casa Mayor	8
		El Cerrito	42
		Institución Educativa San Antonio-Sede Principal	375
		Punta Astilleros	14
		San José De Villa Lata	44
Polonuevo	Institución Educativa Nuestra Señora Del Rosario De Pitalito	Institución Educativa Nuestra Señora Del Rosario De Pitalito	758
	Institución Educativa Técnica San Pablo De Polonuevo	Institución Educativa Técnica San Pablo De Polonuevo	1087
		Madre Bernarda	216
		María Auxiliadora	187
		María Emma	459
		San Luis Beltrán	208
		San Pedro Claver	164

Municipio	Institución	Sede	Matrícula	
Ponedera	Institución Educativa La Retirada	La Retirada	177	
	Institución Educativa Martillo	I.E. Martillo - Sede Principal	326	
	Institución Educativa Técnica Agropecuaria De Puerto Giraldo	I.E. Técnica Agropecuaria De Puerto Giraldo - Sede Principal		635
		Las Flores		158
		María Inmaculada		413
		Rafael Núñez		205
		Gabriel García Márquez		93
	Institución Educativa Técnica Agropecuaria La Candelaria	I.E. Técnica Agropecuaria La Candelaria - Sede Principal		441
		Santa Rita		103
		Santa Rosa De Lima		407
	Institución Educativa Técnica Comercial De Ponedera	Institución Educativa Técnica Comercial De Ponedera		1114
		Mixta De Ponedera		630
Repelón	Institución Educativa Cien Pesos Y Las Tablas	Institución Educativa Cien Pesos Y Las Tablas - Sede Principal	48	
		Las Tablas	182	
		Las Tablas Sede No. 4	44	
		Pita	21	
	Institución Educativa Departamental Arroyo Negro	Institución Educativa Departamental Arroyo Negro	178	
	Institución Educativa John F. Kennedy	Institución Educativa John F. Kennedy De Repelón	670	
	Institución Educativa José David Montezuma Recuero	Institución Educativa José David Montezuma Recuero - Sede Principal		1915
		Institución Educativa María Inmaculada	Institución Educativa María Inmaculada	918
	María Auxiliadora			339
	Institución Educativa Técnica Agropecuaria De Villa Rosa	Institución Educativa Técnica Agropecuaria De Villa Rosa		474
		Sede El Campo		265
		Sede La Loma		131
	Institución Educativa Técnica Agropiscícola De Rotinet	Sede 2	560	
Sabanagrande	Institución Educativa Normal Superior Nuestra Señora De Fátima	Institución Educativa Normal Superior Nuestra Señora De Fátima	1887	
		I.E.B. N 6 Simón Bolívar	378	

Municipio	Institución	Sede	Matrícula
	Institución Educativa San Juan Bosco	Institución Educativa San Juan Bosco	1086
	Institución Educativa Técnica Comercial De Sabanagrande	I.E.B. Santa Rita De Casia	587
		Institución Educativa Técnica Francisco Cartusciello De Sabanagrande - Sede Principal	1428
		María Auxiliadora	525
		Policarpa Salavarrieta	825
Santa Lucía	Institución Educativa Algodonal	Institución Educativa De Algodonal	360
	Institución Educativa Santa Lucia	Institución Educativa Santa Lucia	1147
		Santa Lucia	389
		Santa Lucia No. 2	983
Santo Tomás	Institución Educativa Diversificada Oriental De Santo Tomas	C.E.B. Rural N 1 Las Mercedes	153
		El Carmen	404
		El Uvito	61
		Institución Educativa Técnica Agroindustrial Oriental De Santo Tomas	1530
		Institución Educativa Técnica Comercial De Santo Tomas	1688
		La Cruzada Social	93
Suan	Institución Educativa Adolfo León Bolívar Marengo De Suan	Alianza Para El Progreso	186
		Antonio Nariño	441
		I.E. Adolfo León Bolívar Marengo De Suan - Sede Principal	1343
		María Auxiliadora	249
		Sede No. 5	452
Tubará	Centro Educativo Juaruco	Centro Educativo Juaruco	125
	Centro Educativo Juaruco	El Morro Tubará	49
	Institución Educativa Guaimaral	Altomira	22
		Cuatro Bocas	111
		Institución Educativa Guaimaral - Sede Principal	186
	Institución Educativa Playa Mendoza	Corral De San Luis	21
		El Divino Niño De Bajo Ostion	29
		Institución Educativa Playa Mendoza	362
	Institución Educativa Técnica Agropecuaria	Institución Educativa Técnica Agropecuaria - Sede Principal	1302

Municipio	Institución	Sede	Matrícula
Usiacurí	Institución Educativa Nuestra Señora Del Tránsito De Usiacurí	Institución Educativa Nuestra Señora Del Tránsito De Usiacurí	730
		Luis López De Meza	126
		Santo Domingo De Guzmán	432
		Vicente Carlos Urueta	267
Total General			107341

Fuente: Archivo central del Instituto de Tránsito del Atlántico.

La capacitación ofrecida a los docentes de las instituciones educativas de *en el Departamento del Atlántico* es insuficiente para la migración hacia modelos innovadores en los cuales se aproveche el potencial de las TIC en los procesos de enseñanza y aprendizaje de la seguridad vial.

3.4.3 Modelos de sensibilización de los ciudadanos

El *Departamento del Atlántico* dispone de diferentes redes sociales con el objetivo de dar a conocer constantemente la información importante sobre la gestión, resultados, visibilización de las problemáticas de los actores viales, así como involucrar y motivar a la ciudadanía para que participe e interactúe con la entidad.

Gran parte del contenido de las redes sociales está enfocado en las diferentes campañas de seguridad vial que se ejecutan a lo largo de los 17 municipios de la jurisdicción del *Instituto de Tránsito del Atlántico*. Este contenido se realiza a través de videos, en especial crónicas y videos interactivos donde conversan con los diferentes públicos objetivos.

Así mismo, constantemente publican contenidos periódicos como declaraciones del Director del Tránsito del Atlántico y del Subdirector de Seguridad Vial, el Flash Informativo donde se resumen las noticias más importantes de la semana y contenido dirigido específicamente a información relacionada a trámites, tales como Tu mejor ruta es estar al día referente a impuestos y Maneja Bien tu Tiempo relacionada a la renovación de licencias.

El *Instituto de Tránsito del Atlántico* cuenta con Instagram, Facebook, Twitter y Tiktok, además de la página web, para cada una de ellas el contenido es de acuerdo a las características propias de cada una de sus redes y formatos. Es importante recalcar que alrededor del 90% de nuestro contenido es netamente de alcance orgánico.

Con respecto al equipo que crea el contenido, lo publica y monitorea, el *Instituto de Tránsito del Atlántico* cuenta con una líder de comunicaciones la cual extiende las piezas y campañas a otros medios online y offline en alianzas con distintos medios de comunicación, una periodista se encarga de la creación de guiones de videos, una comunicadora social encargada que cumple la función de Social Media Manager y que aparece como presentadora en los vídeos de las diferentes redes, también cuentan con un Community Manager encargado de la gestión de la cuenta y por supuesto, un equipo de camarógrafos y videógrafos.

Ilustración 16: Instagram, Twitter y Facebook



Fuente: Archivo central del Instituto de Tránsito del Atlántico.

3.4.4 Centros de Enseñanza Automovilística (CEA)

El conducir un vehículo representa una actividad de alto riesgo para la vida e integridad de todos los actores viales y que es un privilegio que solo debe ser ejercido por quienes demuestren haber cumplido con los requisitos para hacerlo de manera competente y segura (PNSV 2022-2031).

Los centros de enseñanza automovilística son instituciones educativas especializadas en la enseñanza y formación de conductores de vehículos automotores. Estos centros proporcionan cursos teóricos y prácticos diseñados para enseñar a los estudiantes las habilidades y conocimientos necesarios para conducir de manera segura y responsable.

En el departamento del Atlántico actualmente existen 41 centros de enseñanza automovilística ubicados en diferentes municipios del departamento, a continuación se detallan con nombre, datos de las escuelas como su ubicación,

teléfono y dirección de las entidades en las cuales los atlanticenses pueden desarrollar su proceso de formación.

Tabla 26: Centros de Enseñanza Automovilística

C	Nombre	Dirección	Teléfono	Municipio
1	ACADEMIA DE FORMACION TECNICA EN SEGURIDAD VIAL - SEGVIAL S.A.S	CALLE 17ª N 25 04	3017959704	SOLEDAD - ATLANTICO
2	CEA CIUDAD DE COLOMBIA S.A.S.	CARRERA 38 NO 74-314 LOCAL 1	3659444	BARRANQUILLA - ATLANTICO
3	CEA CIUDAD DE COLOMBIA S.A.S.	CALLE 63#13-71	3049312	SOLEDAD - ATLANTICO
4	CEA VIP DEL NORTE SAS	KRA 46 # 85-93 LOCAL 4	3207090303	BARRANQUILLA - ATLANTICO
5	CENTRO DE ENSEÑAMZA AUTOMOVILISTICA CONDUZCAMOS BARRANQUILLA S.A.S	CR 41 # 54 - 90 OFICINA 101	3177946	BARRANQUILLA - ATLANTICO
6	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA FULL DRIVER S.A.S	CALLE 21 N. 21 - 38	8789467	BARANOA - ATLANTICO
7	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA MANEJANDO CUS LTDA.	CALLE 72 NO. 38-30	3027027	BARRANQUILLA - ATLANTICO
8	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOLISTICA FULL DRIVERS DE LA SABANA S.A.S.	CRA 7 N. 11-70	3106328218	SABANAGRANDE - ATLANTICO
9	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISMO EDUCAR'S DE COLOMBIA S.A.S.	CRA 30 #20-04	3091054	SOLEDAD - ATLANTICO
10	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA AUTOVIA SEGURA S.A.S.	CALLE 63 NO 14ª-45	3015256083	SOLEDAD - ATLANTICO
11	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA A -PRUEBA S.A.S	CALLE 27 # 16B-12	3002829542	SABANALARGA - ATLANTICO
12	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA A MANEJAR COLOMBIA	CARRERA 38 # 69C-88 LAS DELICIAS	3012345	BARRANQUILLA - ATLANTICO
13	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA APRENDIENDO A CONDUCIR	CALLE 45 # 7F - 43	3775609	BARRANQUILLA - ATLANTICO
14	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA APRENDIENDO A CONDUCIR	CARRERA 38 # 79C - 56	3775609	BARRANQUILLA - ATLANTICO
15	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA AS REALES	CRA 45 #53-157 LOCAL 3	3492462	BARRANQUILLA - ATLANTICO

C	Nombre	Dirección	Teléfono	Municipio
16	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA AUTOCAR SOLEDAD S.A.S.	CRA 12 NO 63 - 79 LOCAL 2-3Y4	3106104403	SOLEDAD - ATLANTICO
17	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA CEA DEL ATLANTICO	KRA 38 # 74-382	3183911033	BARRANQUILLA - ATLANTICO
18	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA CEA ELITE BARRANQUILLA	CARRERA 43 NRO 67 64 LOCAL 102	3174298190	BARRANQUILLA - ATLANTICO
19	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA CONDUCCION DEL LITORAL SAS	KRA 45 # 27-15	6053093774	BARRANQUILLA - ATLANTICO
20	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA CONDUCE HACIA EL FUTURO S.A.S.	CR 44 # 59-60	NO PRESENTA	BARRANQUILLA - ATLANTICO
21	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA CONDUCTORES INTELIGENTES	CALLE 82 NO 53-49 LOCAL 7	3738740	BARRANQUILLA - ATLANTICO
22	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA CONDUCTORES TOTALES	CALLE 71 N 32 74 LOCAL 1 BR OLAYA	3566450	BARRANQUILLA - ATLANTICO
23	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA CONDUZCAMOS	CALLE 47 # 19-11	3010423	BARRANQUILLA - ATLANTICO
24	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA COONORTIN COLOMBIA S.A.S.	CALLE 56 45-30	3491576	BARRANQUILLA - ATLANTICO
25	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA COUNTRY	CARRERA 46 NO 82-129 LOCAL 01	3786769	BARRANQUILLA - ATLANTICO
26	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA EDUCAMOS CONDUCIENDO S.A.S	CARRERA 43 NO 75 B 123 LOCAL 3	3690773	BARRANQUILLA - ATLANTICO
27	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA EDUCAR A CONDUCTORES	AUTOPISTA VIA AL MAR LOTE C LOCAL 1	3163589234	PUERTO COLOMBIA - ATLANTICO
28	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA EDUCAR CONDUCTORES S.A.S	CALLE 18 # 25 A 45	3008953944	SOLEDAD - ATLANTICO
29	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA FUTUROS CONDUCTORES S.A.S	CRA 46 N° 82-106	3781059	BARRANQUILLA - ATLANTICO
30	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA GALAPA LTDA	CLL10 # 20-30	3086506	GALAPA - ATLANTICO
31	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA INVICTA DE LA COSTA	CALLE 18 N° 21-03	3423907	SOLEDAD - ATLANTICO

C	Nombre	Dirección	Teléfono	Municipio
32	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA LOS ROBLES	LOTE 9B2 LOCAL B-2	3244276	SOLEDAD - ATLANTICO
33	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA MAESTROS AL VOLANTE S.A.S.	CALLE 63 # 14 A - 85	3206752401	SOLEDAD - ATLANTICO
34	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA NORTE	CARRERA 44 NO. 75-126	3600222	BARRANQUILLA - ATLANTICO
35	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA OSNOR S.A.S	CALLE 25 NO 19 47 PISO 2	3662807	SOLEDAD - ATLANTICO
36	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA RUEDAS LOCAL 2	CL 10 NO 9 - 4 LO 2	3013778829	SANTO TOMAS - ATLANTICO
37	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA SEGURIDAD AL VOLANTE	CL 11 # 8-25	2627055	MALAMBO - ATLANTICO
38	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA VERDADEROS PILOTOS	CARRERA 27 NO.64-11	3655909	BARRANQUILLA - ATLANTICO
39	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA VILLA CAMPESTRE	CL 3ª NO 25-27 LOTE 5	NO PRESENTA	PUERTO COLOMBIA - ATLANTICO
40	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICO CEA LA ACADEMIA	CARRERA 19 # 9 - 124	8789401	BARANOA - ATLANTICO
41	CONDUZCAMOS PUERTA DE ORO S.A.S.	CALLE 45 N 18 45 LOCAL 1 BR SAM ISIDRO	0	BARRANQUILLA - ATLANTICO

Fuente: RUNT 2023

3.4.5 Centro De Reconocimiento De Conductores (CRC)

Los centros de reconocimiento de conductores (CRC), como organismos de apoyo al tránsito y una vez habilitados por el Ministerio de Transporte, son los autorizados para realizar los exámenes de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos con fines de obtener por primera vez la licencia de conducción, renovación o recategorización de la misma. El *departamento del Atlántico* cuenta con veintiséis (26) centros de reconocimiento de conductores, los cuales en su mayoría están ubicados en su mayoría en la ciudad de Barranquilla.

Tabla 27: Centros de reconocimiento de conductores

N	Nombre	Dirección	Teléfono	Municipio
1	CENTRO DE RECONOCIMIENTO DEL LITORAL IPS LTDA	Carrera 15 No. 29-91	3810264	Barranquilla
2	C.R.C. SUPER SALUD	Via Cordialidad Cr 6 # 94 -77	3205425841	Barranquilla
3	CENTRO DE RECONOCIMIENTO DE CONDUCTORES PAPIROS PARK 2	Prol Cr 30 Corr Univ Lt Papiros 2	3482028	Puerto Colombia
4	CENTRO DE DIAGNÓSTICO PSICOSENSOMÉTRICO COSTA NORTE S.A.S.	Cr 42 No. 33 – 30 Ap 13c	3720482	Barranquilla
5	CENTRO DE RECONOCIMIENTO DE CONDUCTORES ACC DE LA COSTA IPS S.A.S	Cl 72 No 39 – 26	3490102	Barranquilla
6	CENTRO DE RECONOCIMIENTO DE CONDUCTORES CERTIFICATE S.A.S.	Carrera 7 # 10 40 Barrio Lomitas	5761616	Barranquilla
7	CENTRO DE RECONOCIMIENTO DEL CARIBE LTDA.	Carrera 59 No. 72-47	3793767	Barranquilla
8	CERTIFICAMOS SOLEDAD	Calle 17a #25 – 04	3187519266	Soledad
9	CERTIFICAMOS TRANSPORTADORES S.A.S	Calle 25 No. 19 – 47	3662807	Soledad
10	CERTIFICAR NORTE LTDA	Carrera 38 No 74 314	3651133	Barranquilla
11	CERTIVITAL IPS	Carrera 38 # 80 13	3045117	Barranquilla
12	CRC A-PRUEBA BARRANQUILLA	Carrera 46 N 39-02	3720898	Barranquilla
13	CRC CERTIFICAR	Carrera 6 No.51-28	3810014	Barranquilla
14	CRC EVALUAR APTITUDES SAS	Carrera 50 # 79-98 Local 1	3168361506	Barranquilla
15	CRC LA CLINICA DEL CONDUCTOR IPS	Carrera 47 No 82-104	3046611716	Barranquilla
16	DIAGNOSTIPASE COUNTRY	Carrera 59 No. 77-15	3607527	Barranquilla
17	DIAGNOSTIPASE CRA 70	Carrera 43 # 70 – 158	3600995	Barranquilla
18	GESTLAB S.A.S	Calle 85 N 50 – 159 Ed. Quantum Tower Lc 414 814	3354582	Barranquilla
19	IMPROSALUD MADRID	Calle 7 No. 1 -78 Local 202	7443330	Barranquilla
20	IPS CENTRO DE RECONOCIMIENTO DE CONDUCTORES CONDUSALUD S.A.S	No presenta	3008464	Barranquilla
21	IPS CERTIPASS CRC SAS	Carrera 58 # 75-151 Local 5	3045353621	Barranquilla
22	ORGANISMO DE CERTIFICACION DE PERSONAS SAS	Calle 38 No. 45-82	3794857	Barranquilla
23	RESCATE IPS SOLEDAD	Carrera 14 # 58- 53 Barrio La Inmaculada Soledad- Atlántico	3156795071	Soledad
24	SIMETRIC BARRANQUILLA	Carrera 47 # 84 – 27 Lo 12 13 14	3775950	Barranquilla

N	Nombre	Dirección	Teléfono	Municipio
25	SO-SIMETRIC SAS	Carrera 46 # 39-04	3015808151	Barranquilla
26	SSO-CRC SERVICIOS DE SALUD OCUPACIONAL SAS	Carrera 49 # 74 - 77 / 91	3603103	Barranquilla

Fuente: (RUNT, 2023).

3.4.6 Centros Integrales de Atención (CIA)

Los Centros Integrales de Atención son establecimientos de carácter público o privado, encargados de prestar el servicio de escuela y de casa cárcel para la reeducación de los infractores de las normas de tránsito. El *departamento del Atlántico* cuenta con once (11) centros integrales de atención, los cuales en su mayoría están ubicados en el área metropolitana de Barranquilla.

Tabla 28:Centros integrales de atención

N	Nombre	Dirección	Teléfono	Municipio
1	C.I.A. MOVILIDAD CARIBE S.A.S	Carrera 53 # 74-86	3023993181	Barranquilla
2	CENINTRA SAS	Carrera 45 # 40 - 02	4441855	Barranquilla
3	CENTRO DE FORMACION PARA INFRACTORES SOLEDAD S.A.S.	Carrera 19 #24a-19 Local 3 Oficina 101	3012374642	Soledad
4	CENTRO INTEGRAL DE ATENCION PUERTO COLOMBIA S.A.S.	Carrera 30 Km 6 - 1 Estación Primax	3004082327	Puerto Colombia
5	CENTRO INTEGRAL DE ATENCION VIAL COSTA ATLANTICA S.A.S N° 1	Cr 38 # 74 112	3177919	Barranquilla
6	CIA COVIACOL	Carrera 38 # 74 - 179 Local 105 Centro Comercial Americano	3214536807	Barranquilla
7	CIA COVIACOL 2	Calle 49 N 9 Sur 18 - Siete De Abril	7777777	Barranquilla
8	CIA EDUCACION VIAL	Carrera 38 # 74 - 366	3000000	Barranquilla
9	FORVIAL AMERICANO	Carrera 38 #74-179 L 1167 C.C Americano	3008461235	Barranquilla
10	FORVIAL PRADO	Cl 77 No 58-53	3008461235	Barranquilla
11	FORVIAL SOLEDAD	Calle 63 No 13-71 C.C. Nuestro Atlántico L 1039-8 Soledad	3008461235	Soledad

Fuente: (RUNT, 2023)

3.4.7 Matriz de necesidades identificadas

A continuación se describen las necesidades identificadas en materia de comportamientos seguro.

Tabla 29: Matriz de necesidades de comportamiento seguro

Necesidades Identificadas	Territorio específico	Cifras que soportan la necesidad	Fuente	Articulación con el Plan Nacional		Nivel de clasificación
				Si	No	
Desconocimiento de la normatividad vial y las acciones apropiadas para un correcto comportamiento dentro de las vías.	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Deficiencia en el control y/o supervisión en la formación y planeación para la movilidad segura en la educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media de las Instituciones educativas del departamento.	Instituciones educativas dentro del departamento	Ciento cincuenta y dos (152)	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Insuficiencia pedagógica de los docentes en relación con los principios que en la actualidad rigen la seguridad vial.	Cuerpo de docente de las instituciones educativas del departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Carencia de conciencia con respecto a la seguridad vial y su importancia dentro del desarrollo como sociedad.	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Escaso número de personal operativo para el desempeño de funciones de control y regulación.	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante

Fuente: elaboración propia.



3.5 Diagnostico de Cumplimiento de normas en materia de tránsito

Las normas son elementos necesarios para el progreso de la sociedad, pues con ellas, se espera influir en el comportamiento de los actores a quienes van dirigidas y a partir de su acatamiento, lograr cambios en la realidad (PNSV 2022-2031). Para el año 2022 se presentaron cincuenta y Cinco Mil Setecientos Treinta y Tres (55.733) comparendos, según reporte del RUNT.

3.5.1 Equipo humano de vigilancia y control operativo

El Instituto de Tránsito del Atlántico dispone de un Equipo Operativo formado doce (12) personas. En la gestión documental se evidencia un Plan Operativo Anual, lo que implica que las gestiones de vigilancia y control se encuentren planificadas detalladamente.

Tabla 30: Equipo profesional Operativo

Nombre del colaborador	Cargo
William Asdrubal Noguera Rojas	Subdirector
José Luis Ahumada Villafañe	Profesional Universitario
Ramon Fruto Ariza	Técnico Operativo
Erguis Asendra Pizarro	Técnico Operativo De Tránsito
Eljer Marriaga Meza	Agente De Tránsito
Blas Ojeda Navarro	Agente De Tránsito
Denison Hernández Rúa	Agente De Tránsito
Jhoiner Horta Cantillo	Agente De Tránsito
Tania Restrepo Jaraba	Agente De Tránsito
Yusef Viloría Ariza	Agente De Tránsito
Juan Carlos Jiménez Páez	Agente De Tránsito
Mario De Jesús Mendoza Franco	Agente De Tránsito

Fuente: Archivo central del Instituto de Tránsito del Atlántico.

El Instituto de Tránsito del Atlántico no dispone de grupo de control vial ni de convenios con la Policía Nacional.

3.5.2 Tipos de Infracciones

Con la imposición de órdenes de comparendo derivadas de presuntos incumplimientos de las normas de tránsito, se da inicio al proceso contravencional, que puede culminar con una sanción al infractor, cuyo fin último es disuadir al usuario para evitar la repetición de la conducta sancionada (PNSV 2022-2031).

Tabla 31: Infracciones sancionadas en el año 2022

Código de la Infracción	Descripción de la Infracción	Cantidad Infracciones
C29	Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.	41680
D04	No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo.	2828
C35	No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisión de gases, aun cuando porte los certificados correspondientes.	1701
D01	Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que éste sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.	1663
D02	Conducir sin portar el Seguro Obligatorio de Accidentes de tránsito ordenado por la Ley. además, el vehículo será inmovilizado.	1377
C24	Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código.	1363
B01	Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción. En este caso el vehículo será inmovilizado.	1321
H02	El conductor que no porte la licencia de tránsito, además el vehículo será inmovilizado.	1080
C15	Conducir un vehículo, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación.	521
H03	El conductor, pasajero o peatón que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumpla las normas y señales de tránsito que le sean aplicables o no obedezca las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.	259
D06	Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.	250
B02	Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida. En este caso el vehículo será inmovilizado.	131
C14	Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. además, el vehículo será inmovilizado.	114
D12	Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.	78
B03	Conducir un vehículo sin placas, no portarlas en el extremo delantero o trasero, portarlas con obstáculos o en condiciones que dificulten su plena identificación, portar en el lugar destinado a las placas, distintivos similares a éstas o que la imiten, o que correspondan a placas de otros países o, sin el	62

Código de la Infracción	Descripción de la Infracción	Cantidad Infracciones
	permiso vigente expedido por autoridad de tránsito. Realizar cambios en las características que identifican un vehículo automotor. Cambiar, modificar o adulterar los números de identificación del motor, chasis o serie de un vehículo. En este caso el vehículo será inmovilizado.	
D08	Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, en las horas o circunstancias en que lo exige este código. además, el vehículo será inmovilizado, cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces.	43
C31	No acatar las señales de tránsito o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.	42
C11	No portar el equipo de prevención y seguridad establecido en este código o en la reglamentación correspondiente.	30
C32	No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas.	28
C08	Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos; no llevar los vehículos de servicio público y oficial, un aviso visible tanto en el interior como en el exterior en el que se señale el número telefónico del centro de llamadas contratado por la Superintendencia de Puertos y Transporte o los vehículos de servicio público no lleva además marcado en los costados y en el techo el número de la placa o los demás elementos determinados en este código.	25
H13	Las demás conductas que constituyan infracción a las normas de tránsito y que no se encuentren descritas en este acto administrativo.	21
C37	Transportar pasajeros en el platón de una camioneta picó o en la plataforma de un vehículo de carga, trátese de furgón o plataforma de estacas.	18
C22	Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin cumplir con los requisitos exigidos. además, el vehículo será inmovilizado hasta que se remedie dicha situación.	11
C20	Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas; que no está debidamente empacada, rotulada, embalada y cubierta conforme a la normatividad técnica nacional cuando ésta aplique, de acuerdo con las exigencias propias de su naturaleza, de manera que cumpla con las medidas de seguridad vial y la normatividad ambiental. además el vehículo será inmovilizado.	8
D07	Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.	8
C38	Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si éstos son	8

Código de la Infracción	Descripción de la Infracción	Cantidad Infracciones
	utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.	
F	Conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. Esta conducta será sancionada con las multas establecidas en el artículo 152 de este Código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa y el periodo de suspensión de la licencia se duplicarán. En todos los casos de embriaguez o alcoholemia el vehículo será inmovilizado. El estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.	7
D03	Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.	6
D15	Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeras, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual está afiliado el vehículo y al propietario. además inmovilización.	6
B04	Conducir un vehículo con placas adulteradas, retocadas o alteradas. En este caso el vehículo será inmovilizado.	5
I01	El conductor que sea sorprendido fumando mientras conduce, dará lugar a la imposición de diez (10) salarios mínimos legales diarios vigentes.	5
C02	Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.	4
B07	No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. En ambos casos, el vehículo será inmovilizado.	4
B20	Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte. además, se le suspenderá la licencia de conducción por el término de tres (3) meses, sin perjuicio de lo que establezcan las autoridades sanitarias.	4
C28	Hacer uso de dispositivos propios de vehículos de emergencia de conductores de otro tipo de vehículo.	3
C27	Conducir un vehículo cuya carga o pasajeros obstruyan la visibilidad del conductor hacia el frente, atrás o costados, o impidan el control sobre el sistema de dirección, frenos o seguridad.	2
F02	Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.	2
C06	No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo y los cinturones de seguridad en los asientos traseros en los vehículos fabricados a partir del año 2004.	2
B08	No pagar el peaje en los sitios establecidos.	2

Código de la Infracción	Descripción de la Infracción	Cantidad Infracciones
B15	Conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros o poseer este aviso deteriorado o adulterado.	2
C01	Presentar licencia de conducción adulterada o ajena lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo.	1
H01	Circular portando defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante. además el vehículo será inmovilizado preventivamente hasta que sean retiradas.	1
A06	Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos	1
C23	Impartir en vías públicas al público enseñanza práctica para conducir, sin estar autorizado para ello.	1
B19	Realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.	1
H10	Los conductores de vehículos no automotores que incurran en las infracciones establecidas en el presente código.	1
F12	Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.	1
C03	Bloquear una calzada o intersección con un vehículo.	1
C21	No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará el vehículo hasta tanto se remedie la situación.	1
Totales	54.733	

Fuente: RUNT.

3.5.3 Recursos físicos y tecnológicos disponibles

El *Instituto de Tránsito del Atlántico* dispone de seis (06) vehículos, diez (10) comparenderas, diez (10) impresoras, cinco (05) alcoholosensores, veinte (paletas pare /siga, cuarenta (40) conos y tres (03) vallas plegables , lo que ocasiona un adecuado ejercicio de la vigilancia y el control.

El área Operativa del *Instituto de Tránsito del Atlántico* programa puestos de control en la red vial secundaria del Departamento del Atlántico cinco (05) días a la semana en dos (02) horarios mañana y tarde.

Actualmente el *Instituto de Tránsito del Atlántico* tiene contratado los servicios de grúas y parqueaderos.

3.5.4 Organismos de Tránsito del Departamento del Atlántico

Los organismos de tránsito son las entidades encargadas de regular y controlar el tráfico vehicular, los cuales tienen como función implementar y hacer cumplir las leyes de tránsito garantizando así la seguridad vial y la eficiente movilidad en vías públicas. A continuación, se presenta un listado de los diferentes organismos de tránsito presentes en el departamento del Atlántico.

Tabla 32. Organismos de control existentes en el departamento del Atlántico

Nombre	Dirección	Teléfono	Municipio
INST MCPAL TTOYTTE SOLEDAD	Autopista Aeropuerto No. 23-1325	3931108	Soledad - Atlántico
STRIA DE TTO y TTE SABANAGRANDE	Carretera Oriental 100 Metros Antes Paraje De Sabanagrande	3713000 EXT 223 - 033-3014307808	Sabanagrande - Atlántico
STRIA DE TTO y TTE MALAMBO	Calle 11 Kra 15 Esquina	3478165	Malambo - Atlántico
INSTITUTO DE TRÁNSITO DEL ATLÁNTICO/BARANOA			
STRIA DTAL TTO BARRANQUILLA	Carrera 38 No. 72 - 109	3694906	Barranquilla - Atlántico
STRIA MCPAL TTO y TTE GALAPA	Banda Izquierda Carretera La Cordialidad Vía Galapa Parque Industrial Los Volcanes Local 3	3823373	Galapa - Atlántico
STRIA MCPAL TTO y TTE PUERTO COLOMBIA	Prolongación Carrera 30 Corredor Universitario Estación De Servicio Papiros Parking 2 Piso 2	3097029	Puerto Colombia - Atlántico
STRIA TTO Y TTE MCPAL DE SABANALARGA	Calle 21 18 46	780462	Sabanalarga - Atlántico

Fuente: RUNT 2023.

3.5.5 Matriz de necesidades identificadas

A continuación se describen las necesidades identificadas en materia de cumplimiento de normas en materia de tránsito.

Tabla 33: Matriz de necesidades de cumplimiento de normas en materia de tránsito

Necesidades Identificadas	Territorio específico	Cifras que soportan la necesidad	Fuente	Articulación con el Plan Nacional		Nivel de clasificación
				Si	No	
Insuficiencia del personal encargado del control y vigilancia.	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Carente autoconsciencia en los actores viales con respecto a las señales de tránsito.	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Irrespeto de los actores viales hacia los entes de control presentes en las vías.	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Desconocimiento de la normatividad vial vigente en el país.	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Moderadamente importante
Falta de planeación en la definición de lugar, día y horas para la instalación de puestos de control.	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante

Fuente: elaboración propia.



3.6 Diagnóstico de atención integral de víctimas de siniestros viales

La capacidad institucional con estrategias de coordinación efectiva permiten adelantar acciones específicas para la supervivencia de las víctimas tras un

siniestro de tránsito, esto implica que las entidades territoriales como la Policía Nacional, la red de ambulancias, cruz roja, bomberos, defensa civil, agentes de tránsito, juntas de acción comunal y ciudadanía en general dispongan de conocimientos en atención efectiva de víctimas de siniestros viales.

3.6.1 Ruta de atención integral de víctimas de siniestros de tránsito

La definición de la ruta que incorpore los componentes como el prehospitalario, hospitalario y la rehabilitación a nivel físico, mental, psicológico y social; resulta indispensable para el restablecimiento de los derechos de las víctimas del siniestro de tránsito con respecto a su calidad de vida, dignificación y recuperación en relación con las consecuencias de los traumatismos originados.

Con el apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial el *Instituto de Tránsito del Atlántico*, tuvo la asistencia técnica para adoptar como política interna institucional la atención integral a familiares y víctimas de siniestros viales, la cual se realizará a través de acto administrativo que se encuentra en revisión y su adopción la realizarán de acuerdo a las capacidades institucionales y en el margen de su jurisdicción y competencia.

3.6.2 Atención prehospitalaria - Primer respondiente

La atención inicial a las personas lesionadas en siniestros viales es crucial para reducir la gravedad de las lesiones y la probabilidad de morir, por lo cual es indispensable que la ciudadanía como primer respondiente ante cualquier emergencia cuenten con habilidades para socorrer y aplicar maniobras básicas de primeros auxilios.

3.6.3 Numero Único de Seguridad y Emergencias -NUSE

Para la notificación de emergencias viales el *Instituto de Tránsito del Atlántico* activó en el mes de noviembre de 2022 un sistema mediante una aplicación para reportes de siniestros viales en el Departamento del Atlántico, que corresponde al mejor aliado de los actores viales para recibir atención óptima y oportuna en caso de presentarse algún siniestro además de integrar líneas de emergencia para hacer más eficientes en la atención de estos <https://arcg.is/1G9aub>.

Ilustración 17: Aplicativo para el reporte de siniestros de tránsito

Reporte de Siniestro Vial - Tránsito del Atlántico

Este es el **Sistema para el reporte de Siniestros Viales** en los municipios de la jurisdicción de Tránsito del Atlántico.

Este sistema **APLICA** para reporte de siniestros ocurridos en zonas urbana y rural, en las vías secundarias y nacionales del Departamento del Atlántico en los siguientes municipios:

- Baranoa
- Campo de la Cruz
- Candelaria
- Juan de Acosta
- Lurucaco
- Manatí
- Palmar de Varela
- Piojó
- Polonuevo
- Ponedera
- Repelón
- Sabanagrande
- Santa Lucía
- Santo Tomás
- Suan
- Tubará
- Usiacurí
- Vía Nacional, Vía Al Mar
- Vía Nacional, Cordialidad
- Vía Nacional, Oriental
- Vía Nacional, Circunvalar de la Prosperidad

Este reporte NO APLICA para:

- Municipios del Área Metropolitana de Barranquilla (Barranquilla, Galapa, Malambo, Soledad y Puerto Colombia)
- El municipio de Sabanalarga

Para tener en cuenta, el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022 que modifica el artículo 143 de la Ley 769 de 2002 indica:

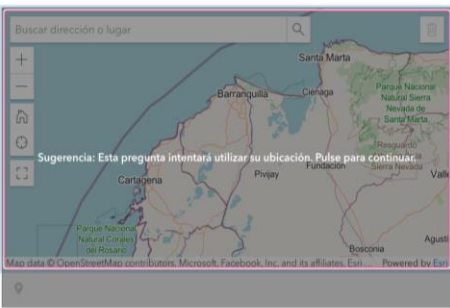
"...En todo accidente de tránsito donde sólo se causen daños materiales en los que resulten afectados vehículos asegurados o no asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente recaudará todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Para tal efecto, el material probatorio recaudado con estas condiciones reemplazará el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente.

Independientemente de que los vehículos involucrados en un accidente de este tipo estén asegurados o no, los conductores deben retirar inmediatamente los vehículos colisionados y todo elemento que pueda interrumpir el tránsito y acudir a los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho. Si fracasa la conciliación, cualquiera de las partes puede acudir a los demás mecanismos de acceso a la justicia. Para tal efecto, no será necesaria la expedición del informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación. ..."

Subdirección de Seguridad Vial
Tránsito del Atlántico

Ubicación del Siniestro*

Buscar dirección o lugar



Sugerencia: Esta pregunta intentará utilizar su ubicación. Pulse para continuar.

Municipio del Siniestro

Vía Nacional

Vía Nacional

Número de personas lesionadas*

Número de personas fallecidas*

Imágenes del siniestro

1 Soltar image aquí o seleccionar image (número de archivos permitidos: 1 - 3)

Nombre de quien reporta*

Fuente: Archivo central del Instituto de Tránsito del Atlántico.

3.6.4 Red de ambulancia

El *Instituto de Tránsito del Atlántico* reporta información relacionada con el número de ambulancias disponibles para el traslado de las víctimas de siniestros de tránsito a los centros de atención, así como el cuerpo especializado de respuesta para la aplicación de medidas de primeros auxilios y activación de protocolos, las cuales están encargadas las diferentes instituciones de salud.

3.6.5 Atención Hospitalaria

Los protocolos de respuesta permiten potencializar la actuación, otorgar claridad sobre alcances y responsabilidades y asegurar los mecanismos de coordinación y articulación entre las entidades y los ciudadanos que asumirán el apoyo como auxiliares.

3.6.6 Rehabilitación física, psicológica y social a las víctimas, así como acompañamiento jurídico

El *Instituto de Tránsito del Atlántico* designará los centros de rehabilitación física en el departamento del Atlántico para la actividad de fisioterapia, fonoaudiología y terapia ocupacional para la recuperación de los lesionados en siniestros viales.

3.6.7 Matriz de necesidades identificadas

A continuación se describen las necesidades identificadas en materia de atención integral de víctimas.

Tabla 34: Matriz de necesidades de atención integral a víctimas

Necesidades Identificadas	Territorio específico	Cifras que soportan la necesidad	Fuente	Articulación con el Plan Nacional		Nivel de clasificación
				Si	No	
Baja capacidad institucional para la atención efectiva de las víctimas de siniestros viales	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Ausencia de una ruta a seguir por parte de las entidades competentes durante la presencia de un siniestro vial.	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Falta de atención con calidad al momento de atender lesionados en siniestros viales.	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Ausencia de estrategia de coordinación efectiva entre los sectores involucrados.	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del	X		Muy Importante

Necesidades Identificadas	Territorio específico	Cifras que soportan la necesidad	Fuente	Articulación con el Plan Nacional		Nivel de clasificación
				Si	No	
			equipo consultor.			
Ineficiencia por parte de las entidades competentes a la hora de presentarse un siniestro vial.	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Deficiencia en la comunicación con las autoridades competentes al momento de notificar, alertar o reportar un siniestro vial.	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Ausente seguimiento por parte de las entidades competentes para la rehabilitación de las víctimas de los siniestros de tránsito.	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Deficiencia en la atención de primeros auxilios y manejo a la defensiva en el traslado de lesionados.	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Bajas competencias ciudadanas al momento de ser los primeros respondientes de siniestros viales.	Todo el Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante

Fuente: elaboración propia.



3.7 Diagnóstico de Gobernanza

Las acciones eficientes por parte del *Instituto de Tránsito del Atlántico* para la protección de la vida de los actores viales implica un abordaje integral en el cumplimiento de la política pública de seguridad vial.

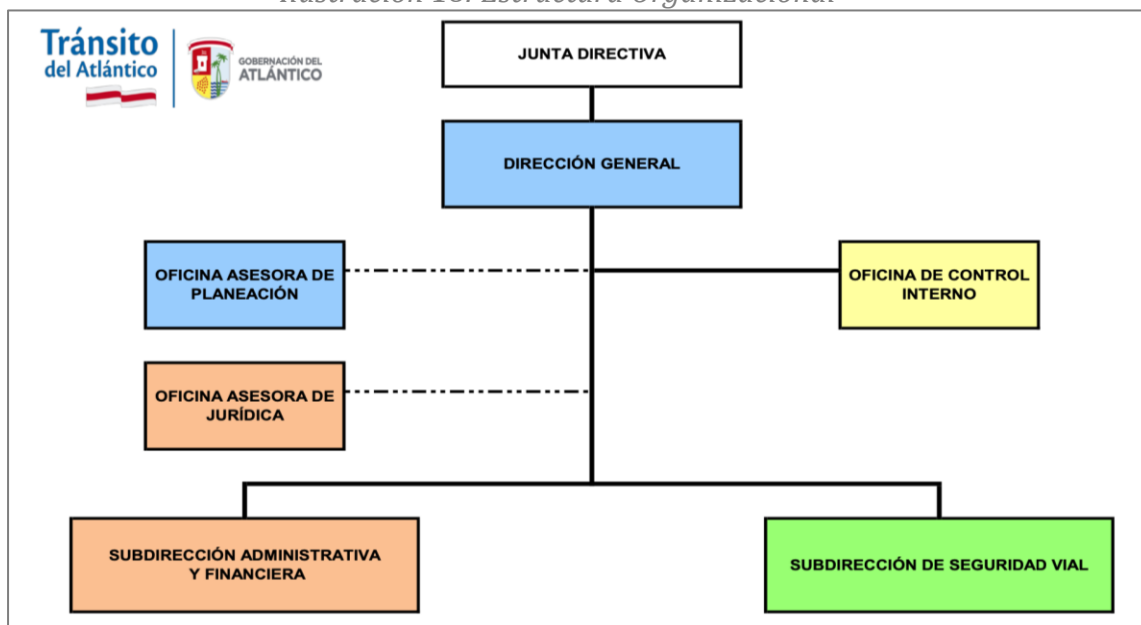
3.7.1 Gestión institucional

El Departamento del Atlántico a través del Decreto 458 del 2018 implementó la política pública de seguridad vial y el Comité Departamental de Seguridad Vial.

El Comité Departamental de Seguridad Vial está conformado por el gobernador, Secretario (a) de Hacienda, Director del Instituto de Tránsito del Atlántico, Secretario (a) del Interior, Secretario (a) Departamental de Salud, Secretario (a) de Planeación, el Secretario de Infraestructura (a), Secretario (a) de Educación, Director Territorial del Atlántico y Ministerio de Transporte, comandante de la seccional de tránsito y transporte del Departamento del Atlántico y representante del gremio de Transporte.

El *Instituto de Tránsito del Atlántico* está conformado por un equipo interdisciplinar, tal como se muestra en la siguiente ilustración.

Ilustración 18: Estructura Organizacional



Fuente: Archivo central del Instituto de Tránsito del Atlántico.

El equipo humano del *Instituto de Tránsito del Atlántico* está conformado por Cincuenta y tres (53) personas.

Tabla 35: Distribución de cargos

Área	No.	Cargo	Código	Grado
Dirección	1	Director General	050	02
	1	Profesional Especializado	222	05
	1	Profesional Especializado	222	06
	1	Secretario Ejecutivo	425	05
Grupo Contravenciones	1	Profesional Especializado	222	05
	2	Inspector De Transito	312	10
	1	Inspector De Transito	312	10
	1	Técnico Operativo	314	03
	1	Auxiliar Administrativo	407	04
Oficina De Control Interno	1	Jefe De Oficina	006	03
	1	Profesional Universitario	219	02
Oficina Asesora Jurídica	1	Jefe De Oficina Asesora	105	05
	1	Profesional Universitario	222	02
	1	Técnico Operativo	314	10
Oficina Asesora De Planeación	1	Jefe De Oficina Asesora	105	03
	1	Profesional Universitario	219	01
Subdirección Administrativa Y Financiera	1	Subdirector	068	04
	1	Profesional Especializado	222	07
	2	Profesional Especializado	222	07
	1	Profesional Universitario	219	04
	1	Técnico Operativo	314	10
	1	Técnico Operativo	314	03
	1	Técnico Operativo	314	03
	1	Auxiliar Administrativo	407	10
Subdirección Operativa	1	Subdirector	068	03
	1	Profesional Universitario	219	01
	1	Técnico Operativo	314	10
	1	Técnico Operativo De Transito	339	03
	8	Agente De Transito	340	03
Servicios De Tránsito	1	Líder De Programa	206	08
	2	Profesional Universitario	219	02
	1	Profesional Universitario	219	01
	5	Técnico Operativo	314	10
	5	Técnico Operativo	314	03

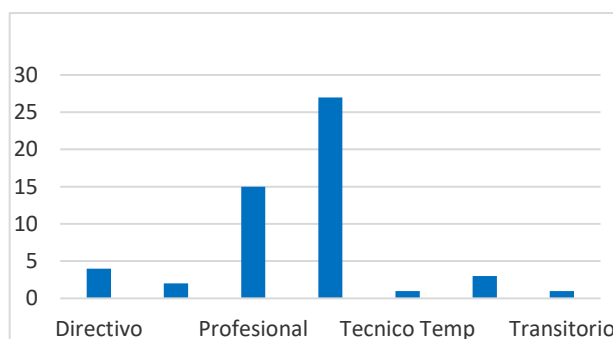
Área	No.	Cargo	Código	Grado
Nomina Transitoria Pensionable	1	Auxiliar De Servicios	470	23

Fuente: Archivo central del Instituto de Tránsito del Atlántico.

Con respecto a la distribución de cargos dentro del Instituto de Tránsito del Atlántico se encuentran repartidos de la siguiente forma:

Tabla 36: Distribución de cargos

Cargo	Cantidad
Directivo	4
Asesor	2
Profesional	15
Técnico	27
Técnico Temporal	1
Asistencial	3
Transitorio	1
Total	53



Fuente: Archivo central del Instituto de Tránsito del Atlántico.

Actualmente los profesionales de esta institución siguen utilizando la expresión accidente de tránsito, desconociendo el principio determinante del enfoque seguro en el que los lesionados y muertos en la vía son hechos evitables por lo cual es indispensable avanzar hacia el uso de la expresión Siniestro de tránsito.

3.7.2 Articulación con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031

Actualmente el *Instituto de Tránsito del Atlántico* está en el proceso de abordar la integralidad que requiere la seguridad vial, ya que las acciones requieren estar orientadas al cumplimiento de los indicadores establecidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Los indicadores del *Departamento del Atlántico* en materia de seguridad vial se describen a continuación:

Tabla 37: Indicadores del programa de fortalecimiento de la gestión y dirección del sector transporte

Indicadores de resultado					
Responsable	Indicador	Línea Base	Meta del Cuatrienio	ODS	
Instituto de Tránsito del Atlántico	Trámites realizados en el Instituto de Tránsito del Atlántico.	29.745	30.637	11. Ciudades y Comunidades Sostenibles	

Indicadores de producto					
Responsable	Programa	Indicador	Línea Base	Meta del Cuatrienio	ODS
Instituto de Tránsito del Atlántico	Fortalecimiento de la gestión y dirección del sector transporte	Sistemas de gestión comercial del Instituto de Tránsito del Atlántico implementado.	0	1	11. Ciudades y Comunidades Sostenibles
Instituto de Tránsito del Atlántico	Fortalecimiento de la gestión y dirección del sector transporte	Adecuaciones a sedes del Instituto de Tránsito del Atlántico realizadas.	1	6	11. Ciudades y Comunidades Sostenibles
Instituto de Tránsito del Atlántico	Fortalecimiento de la gestión y dirección del sector transporte	Sistema de información (contravencional y trámites) del Instituto de Tránsito del Atlántico operando.	0	1	11. Ciudades y Comunidades Sostenibles
Instituto de Tránsito del Atlántico	Fortalecimiento de la gestión y dirección del sector transporte	Sistema de gestión documental operando.	0	1	11. Ciudades y Comunidades Sostenibles

Fuente: Plan de Desarrollo Departamental, página 343 y 344.

Tabla 38: Indicadores del programa fortalecimiento institucional del Instituto de Tránsito del Atlántico

Indicadores de producto					
Responsable	Programa	Indicador	Línea Base	Meta del Cuatrienio	ODS
Instituto de Tránsito del Atlántico	Fortalecimiento institucional de la entidad departamental	Promotores de seguridad vial vinculados.	0	62	11. Ciudades y Comunidades Sostenibles
Instituto de Tránsito del Atlántico	Fortalecimiento institucional de la entidad departamental	Agentes de Tránsito vinculados.	5	34	11. Ciudades y Comunidades Sostenibles
Instituto de Tránsito del Atlántico	Fortalecimiento institucional de la entidad departamental	Sistemas de apoyo tecnológico y costas operando.	100%	100%	11. Ciudades y Comunidades Sostenibles

Fuente: Plan de Desarrollo Departamental, página 345.

3.7.3 Articulación con la política pública territorial

Ante la debilidad técnica para la formulación del Plan Local de Seguridad vial del *Instituto de Tránsito del Atlántico*, se suscribió el Contrato CD-121-2023 cuyo objeto es Prestación de servicios profesionales a la Subdirección de seguridad vial del Instituto de Tránsito del atlántico en las actividades dirigidas a la actualización del Plan Departamental de Seguridad Vial, esto es un primer paso hacia la consecución del enfoque multisectorial ya que planifica las gestiones en función

de las ocho (08) áreas de acción dispuestas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

3.7.4 Asistencia técnica para la gestión de la seguridad vial

Hasta la fecha no se han radicado Planes Estratégicos de Seguridad Vial por parte de empresas ubicadas en los municipios bajo la jurisdicción del Instituto de Tránsito del Atlántico.

El *Instituto de Tránsito del Atlántico* presta asistencia técnica a los municipios a través de los comités locales de seguridad vial, el cual es una instancia territorial de carácter permanente y asesor con funciones de coordinar, articular y aunar esfuerzos interinstitucionales con las entidades y organismos de carácter público y privado, de manera que, en armonía con el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente, realice la formulación, implementación, y seguimiento del Plan Local de Seguridad Vial, así como un control permanente de las acciones y estrategias encaminadas al cumplimiento de dicho Plan.

En las acciones del *Instituto de Tránsito del Atlántico* en materia de garantizar la seguridad vial, está la intervención con señalización y demarcación de vías urbanas y rurales, instalaciones de dispositivos de regulación del tránsito y elementos de seguridad, controles operativos con agentes de tránsito y campañas educativas.

La señalización consta de instalación de señales verticales tipo reglamentarias, preventivas e informativas y señales horizontales como demarcación. Los dispositivos de regulación de tránsito y elementos de seguridad lo componen los resaltos plásticos, hitos, tachones, tachas reflectivas, defensas viales etc.

Los controles operativos con agentes de tránsito van dirigidos a regular el tránsito, verificación de portabilidad de documentos exigidos por la ley 769 de 2002 por parte de los conductores, como también medición con alcohosensores.

Las campañas educativas van encaminadas a generar conciencia en las personas sobre la seguridad vial, también instruirlos acerca de los tipos de señales y comportamiento que deben tener en las vías.

3.7.5 Matriz de necesidades identificadas

A continuación se describen las necesidades identificadas en materia de Gobernanza.

Tabla 39: Matriz de necesidades de gobernanza

Necesidades Identificadas	Territorio específico	Cifras que soportan la necesidad	Fuente	Articulación con el Plan Nacional		Nivel de clasificación
				Si	No	
Debilidades técnicas para la formulación de estudios en materia de seguridad vial	Entidades adscritas al ente territorial Departamental	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
No se tiene proyectado programas o actividades a corto plazo enfocados en la seguridad vial.	Entidades adscritas al ente territorial Departamental	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Insuficiente gestión y asignación de recursos económicos para el desarrollo de la seguridad vial.	Entidades adscritas al ente territorial Departamental	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Debilidad en la comunicación intersectorial a nivel nacional.	Entidades adscritas al ente territorial Departamental	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Uso ineficiente de recursos financieros y técnicos, con un bajo impacto en términos de fatalidades y lesionados ocasionados por siniestros viales	Entidades adscritas al ente territorial Departamental	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Deficiencia en la arquitectura institucional y organizacional entorno a la seguridad vial.	Entidades adscritas al ente territorial Departamental	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Desconocimiento de los avances conceptuales en materia de seguridad vial.	Entidades adscritas al ente territorial	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del	X		Muy Importante

Necesidades Identificadas	Territorio específico	Cifras que soportan la necesidad	Fuente	Articulación con el Plan Nacional		Nivel de clasificación
				Si	No	
	Departamento		equipo consultor.			
Debilidad en la implementación y promoción de la política de seguridad vial	Entidades adscritas al ente territorial Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Debilidad en la administración y los entes de control en lo que respecta a seguridad vial.	Entidades adscritas al ente territorial Departamento	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante

Fuente: elaboración propia.



3.8 Diagnostico de Gestión del conocimiento

La disposición de datos, información y conocimiento suficiente permiten determinar la magnitud de la siniestralidad vial y de allí identificar las necesidades específicas del *Departamento del Atlántico bajo la jurisdicción del Instituto de Tránsito del Atlántico*.

3.8.1 Disponibilidad de datos específicos de siniestralidad

Las estadísticas disponibles en el Observatorio Nacional de seguridad Vial permiten identificar el número de lesionados y muertes por año, mes de ocurrencia y actor vial involucrado, al comparar estos datos con los disponibles en el Policía Nacional no coinciden. Al requerir información específica como el horario, día de la semana, tipo de colisión, causa probable, velocidad, infraestructura y comportamiento humano, estos datos no están disponibles.

3.8.2 Inventario de datos de seguridad vial

El *Instituto de Tránsito del Atlántico* está en proceso de consolidación del inventario con la relación de contratos y/o convenios suscritos, así como un banco de proyectos formulados en materia de seguridad vial.

3.8.3 Matriz de necesidades identificadas

A continuación se describen las necesidades identificadas en materia de Gestión del conocimiento.

Tabla 40: Matriz de necesidades de Gestión del Conocimiento

Necesidades Identificadas	Territorio específico	Cifras que soportan la necesidad	Fuente	Articulación con el Plan Nacional		Nivel de clasificación
				Si	No	
Escasa definición y elaboración de los procesos a seguir en materia de la seguridad vial.	Entidades adscritas al ente territorial Departamental	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Insuficiencia en la calidad del conocimiento requerido para la seguridad vial.	Entidades adscritas al ente territorial Departamental	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Desconocimiento de los aspectos asociados a los siniestros viales y como mitigar su crecimiento.	Entidades adscritas al ente territorial Departamental	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Debilidad en el conocimiento e identificación de los requerimientos asociados a la calidad de los datos sobre siniestralidad.	Entidades adscritas al ente territorial Departamental	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante
Ausencia de herramientas y programas que fortalezcan la seguridad vial en el Departamento.	Entidades adscritas al ente territorial Departamental	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo consultor.	X		Muy Importante

Fuente: elaboración propia.

A photograph of a street in a town. The street is paved and has yellow double lines. On the left, there are trees and a building with a sign. On the right, there are small shops and a utility pole. The sky is blue with some clouds. The text is overlaid on the street.

CAPITULO IV.
ESTRATEGIAS,
PROGRAMAS Y
PROYECTOS

CAPITULO IV. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS

A partir de las necesidades identificadas y expuestas en el capítulo anterior, a continuación se describen las estrategias orientadas a convertir los problemas a situaciones positivas.



4.1 Líneas estratégicas

Para la definición de las líneas estratégicas, se plantea el objetivo y el alcance de la misma, priorizando las acciones que tengan un mayor impacto.

Tabla 41: Líneas estratégicas PLSV

Áreas de Acción	Línea estratégica	Objetivos	Alcance	Población afectada	Localización
Velocidad segura	En el atlántico impulsamos el cumplimiento de los límites de velocidad para unas vías más seguras.	Efectuar los planes de gestión de velocidad establecidos para definir los límites de velocidad y el cumplimiento de los mismos.	Establecer los límites de velocidad de acuerdo con las condiciones del entorno y las características físicas de las vías.	Habitantes del Departamento	Departamento del Atlántico.
Vehículos seguros	En el Departamento del Atlántico Incorporamos sistemas de seguridad en los vehículos que transitan por sus vías	Sensibilizar a los actores viales de la importancia de mantener en buen estado y en condiciones óptimas sus vehículos, para una circulación segura por las vías del Departamento.	Tener vehículos más seguros que generen confianza en las vías del Departamento.	Habitantes del Departamento	Departamento del Atlántico.
Infraestructura segura	En el Departamento del Atlántico se Fortalece y se planifica el diseño de una infraestructura vial más segura.	Implementar estrategias de diseño que permitan tener vías confiables y construir vías y confortables y seguras para todos los actores viales del Departamento.	Mejoramiento de las señales de tránsito dentro del departamento permitiendo así optimizar la movilidad de los actores más vulnerables, proporcionando lineamientos técnicos de la	Habitantes del Departamento	Departamento del Atlántico.

Áreas de Acción	Línea estratégica	Objetivos	Alcance	Población afectada	Localización
			infraestructura vial		
Comportamiento seguro	Fortalecer los modelos de comunicación y sensibilización genera hábitos seguros en las vías del Departamento.	Implementar campañas de sensibilización ciudadana que generen impacto en la sociedad y que nos ayuden a construir una movilidad más segura donde se priorice y se respete el actor vial más vulnerable.	Mejorar los comportamientos y acciones de los actores viales para alcanzar una movilidad más segura y confiable.	Habitantes del Departamento	Departamento del Atlántico.
Cumplimiento de normas.	En el departamento del atlántico promovemos el cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial para la protección de la vida.	Fortalecer los sistemas de gestión y control que se realizan en el Departamento y lograr reducir las infracciones de tránsito cometidas por los actores viales.	Estrategia que permita planear estratégicamente la vigilancia y control del tránsito y el transporte, dependiendo de los sectores, tramos y puntos críticos de siniestralidad.	Habitantes del Departamento	Departamento del Atlántico.
Atención integral de víctimas	El departamento del atlántico trabaja por el fortalecimiento de la atención y la rehabilitación de víctimas en siniestros viales.	Desarrollar estrategias para la adopción de rutas de atención integral a las víctimas de siniestros viales	Acciones orientadas a la supervivencia de las víctimas después de un siniestro de tránsito	Habitantes del Departamento	Departamento del Atlántico.
Gobernanza	Una institucionalidad con gestión en la seguridad vial y enfoque en sistemas de seguridad hace más seguro el Departamento del atlántico.	Implementar estrategias para implementar la estructura organizacional obteniendo una dirección más enfocada y basada en los seguimientos e implementación de los Planes Nacionales de Seguridad Vial.	Mejoramiento de la gobernanza implementando estrategias y mecanismos para la gestión de la seguridad vial.	Habitantes del Departamento	Departamento del Atlántico.

Áreas de Acción	Línea estratégica	Objetivos	Alcance	Población afectada	Localización
Gestión del conocimiento	Fortalecer la gestión del conocimiento en siniestralidad vial y fomentar la seguridad vial del Departamento.	Diseñar estrategias que ayuden a fortalecer el conocimiento de seguridad vial en el Departamento.	Implementar estrategias para desarrollar el conocimiento territorial en materia de seguridad vial.	Habitantes del Departamento	Departamento del Atlántico.

Fuente: elaboración propia.

Teniendo en cuenta que las líneas estratégicas fueron definidas, en el siguiente capítulo se definirán los proyectos, programas y metas.



4.2 Programas y proyectos

Una vez identificado y definido el diagnóstico para cada una de las áreas de acción establecidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031, se definieron las líneas estratégicas, las cuales serán eficaces en la medida que se cumplan los respectivos programas y proyectos.

A continuación se describen los programas y proyectos seleccionados como alternativas de solución a los problemas identificados.

4.2.1 Programas y proyectos del área de acción de velocidades seguras

Tabla 22: Programas del área de acción de velocidades seguras

Línea estratégica	Programa	Proyecto
En el Atlántico impulsamos el cumplimiento de los límites de velocidad para unas vías más seguras.	Límites de velocidad confiables y seguros.	Suministro de equipos tecnológicos que ayuden a disuadir la modificación de comportamientos de los conductores en el Departamento. Implementar la metodología para establecer velocidad límites en los municipios del Departamento.
	Conductas de conducción segura en las vías.	Implementaciones pedagógicas a los actores viales más vulnerables y/o conductores que enseñen el cumplimiento de los límites de velocidad en las vías del Departamento.

Fuente: elaboración propia

4.2.2 Programas y proyectos del área de acción de vehículos seguros

Tabla 23: Programas del área de acción de vehículos seguros

Línea estratégica	Programa	Proyecto
En el Departamento del Atlántico Incorporamos sistemas de seguridad en los vehículos que transitan por sus vías.	Fortalecer el cumplimiento de los estándares técnicos de seguridad de los vehículos mediante la vigilancia y control.	Fortalecer a las autoridades en el ejercicio de inspección, control y vigilancia del cumplimiento de las especificaciones de seguridad de los vehículos. .
		Implementar y vigilar el cumplimiento de requisitos de desempeños para vehículos nuevos seguros.
		Implementar operativos de control para el buen uso de los elementos de protección personal y el respeto de las normas de tránsito.
		Fortalecer y capacitar a las entidades encargadas de la realización del proceso de revisión tecno-mecánica y de emisiones contaminantes (RTM).
		Capacitar a los talleres informales encargados de la revisión de los vehículos.
	Sensibilización de la ciudadanía del buen uso de los elementos de protección personal y de los vehículos seguros.	Sensibilizar a los actores viales de la importancia del uso de las tecnologías de seguridad que tienen los vehículos.
		Implementar controles para sensibilizar a la ciudadanía respecto a la importancia y funcionamiento de los elementos de seguridad de los vehículos.
		Equipamiento de kit de carreteras para los vehículos que circulan por el Departamento.
	Equipamiento de seguridad vial a los actores viales.	Adquisición de kit de Motociclistas para su protección como actor vial vulnerable sobre las vías del Departamento.
		Adquisición de kit de ciclista para su protección de este actor vial por las vías del Departamento.

Fuente: elaboración propia

4.2.3 Programas y proyectos del área de acción de infraestructura vial segura

Tabla 24: Programas del área de acción de infraestructura vial segura

Línea estratégica	Programa	Proyecto
En el Departamento del Atlántico se Fortalece y se planifica el diseño de una infraestructura vial más segura.	Gestión de la señalización y medidas de seguridad para las vías.	Inventario de señales verticales y horizontales en los Municipios del Departamento.
		Implementar conocimientos para el diseño de señalización y medidas para la gestión del tránsito durante las obras o eventos en vías.
		Adquisición de señalización horizontal y vertical.
	Implementar condiciones de seguridad vial para la infraestructura del Departamento.	Sensibilizar sobre la importancia de definir lineamientos para la infraestructura vial segura y protección de los actores viales más vulnerables.
		Establecer programas para mejorar las condiciones de seguridad vial en los puntos críticos de siniestralidad y mitigar los riesgos.
		Determinar inspecciones y auditorías a las condiciones de la seguridad vial en la infraestructura vial del Departamento.
		Implementar mejoras en las zonas determinadas para el transporte público de pasajeros.
		Definición de Zona de estacionamiento seguro y regulado.
	Optimización de dispositivos de tránsito en vías urbanas y rurales.	Implementación de señalización - demarcación en las vías rurales en zonas con cruce de fauna.

Fuente: elaboración propia.

4.2.4 Programas y proyectos del área de acción de comportamientos seguros

Tabla 25: Programas del área de acción de comportamientos seguros

Línea estratégica	Programa	Proyecto
Fortalecer los modelos de comunicación y sensibilización genera hábitos seguros en las vías del Departamento.	Diseñar e implementar estrategias para generar hábitos seguros y cultura ciudadana a los actores viales más vulnerables.	Sensibilizar a los conductores de vehículo público para mejorar sus conductas peligrosas.
		Capacitar a los actores viales motocarro y motociclistas al uso de los elementos de protección personal y conductas riesgosas.
		Sensibilizar a los actores viales peatonal de la buena práctica de la seguridad vial.
		Capacitar a los actores viales ciclista al uso de los elementos de protección personal.
		Capacitación a todos los actores viales dirigido a la población de la zona rural del Departamento.
		Fortalecer e implementar procesos de idoneidad de los conductores y aspirantes a la obtención, recategorización o renovación de la licencias de conducción.
		Capacitación al personal administrativo en la importancia de seguridad vial en las diferentes instituciones educativas del Departamento.
	Promoviendo movilidad segura y sostenible en las instituciones educativas formal e informal del Departamento.	Capacitación a población educativa superior en el respeto de las normas de tránsito, el uso de los elementos de protección personal y la realización de maniobras peligrosas.
		Capacitación a docentes sobre las orientaciones pedagógicas y principios de los Planes de Movilidad Escolar para instituciones de educación inicial, preescolar, básica y media.
		Implementar campaña de aprendizaje virtual para la movilidad segura.
		Educar y Capacitación a adultos acompañantes sobre la movilidad segura en funcionamiento de los mecanismos de seguridad del vehículo, tránsito, seguridad vial y primeros auxilios.
		Implementar asistencias técnicas en la estructuración e implementación de Plan de Movilidad Escolar para la Institución Educativa del Departamento.
		Jornadas de sensibilización y jornadas lúdicas infantiles alusivas a la seguridad vial en los colegios del Departamento.

Fuente: elaboración propia

4.2.5 Programas y proyectos del área de acción de cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial

Tabla 26: Programas del área de acción de cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial

Línea estratégica	Programa	Proyecto
En el departamento del Atlántico promovemos el cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial para la protección de la vida.	Implementación de estrategias para lograr el cumplimiento de las normas de seguridad vial.	Capacitar en el área de normatividad e institucionalidad para la vigilancia y control del tránsito y el transporte.
		Fortalecer los sistemas tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito en puntos estratégicos del Departamento.
		Realizar capacitaciones y constante actualización al personal encargado de los procesos sancionatorios originados por infracciones a las normas de tránsito.
		Adquisición de materiales, vehículos, suministros y dotación para puestos de control.

Fuente: elaboración propia

4.2.6 Programas y proyectos del área de acción de atención integral de víctimas

Tabla 27: Programas del área de acción de atención integral a víctimas

Línea estratégica	Programa	Proyecto
El departamento del Atlántico trabaja por el fortalecimiento de la atención y la rehabilitación de víctimas en siniestros viales.	Implementación de estrategias y acciones que generen una atención a las víctimas en siniestros viales.	Fortalecer a las entidades departamentales en la atención integral a víctimas.
		Desarrollar estrategias y acciones para la adopción de rutas de atención integral a víctimas de siniestros viales a nivel Departamental.
		Capacitar a los primeros respondientes en caso de un siniestro vial, especialmente las juntas de acción comunal como líderes ciudadanos.
		Fortalecer los canales únicos de notificación como el de emergencias - 123 en caso de siniestros viales en el Departamento.
		Implementar y adoptar sistemas integrales de acompañamiento a familiares víctimas de

Línea estratégica	Programa	Proyecto
		<p>siniestros viales en el Departamento del Atlántico.</p> <p>Fortalecer y capacitar en la formulación e implementación de los Sistemas de Emergencia Médicas – SEM.</p>

Fuente: elaboración propia

4.2.7 Programas y proyectos del área de acción de gobernanza

Tabla 28: Programas del área de acción de gobernanza

Línea estratégica	Programa	Proyecto
Una institucionalidad con gestión en la seguridad vial y enfoque en sistemas de seguridad hace más seguro el Departamento del atlántico.	Implementar acciones que mejoren los conocimientos de los funcionarios encargados de la seguridad vial.	Implementar asistencias técnicas para los municipios del departamento en la gestión de la seguridad vial.
		Capacitación a los funcionarios encargados de dirigir e implementar los programas de seguridad vial y desarrollar la inclusión de la seguridad vial como política pública.
		Desarrollar, capacitar y formar a las empresas, entidades y organizaciones públicas y privadas, en la formulación e implementación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial - PESV.
		Capacitar a la estructura organizacional en materia de seguridad y realzar seguimiento a lo establecido por el Plan Nacional de Seguridad Vial -PNSV.

Fuente: elaboración propia

4.2.8 Programas y proyectos del área de acción de gestión de conocimiento

Tabla 29: Programas del área de acción de gestión de conocimiento

Línea estratégica	Programa	Proyecto
Fortalecer la gestión del conocimiento en siniestralidad vial y fomentar la seguridad vial del Departamento.	Desarrollar enfoques para la gestión de la seguridad vial y fortalecer la institucionalidad del Departamento.	Implementar programas de investigación en materia de seguridad vial que fortalezcan la red de observatorios Departamental.
		Desarrollar capacitación y actualizaciones normativas al personal de las diferentes instituciones encargadas de la seguridad vial de Departamento del Atlántico.
		Desarrollar estrategias de gestión de los conocimientos en materia de seguridad vial.
		Formar a los funcionarios encargados del manejo de documentación, toma de estadísticas e información de la seguridad vial e implementando programas y sistemas adecuados para la adecuada recopilación de información.

Fuente: elaboración propia.



4.3 Plan de acción con metas e indicadores

La elaboración del plan de acción implica que se definan las metas y los indicadores ya que estos facilitan el seguimiento del plan y la toma de decisiones para mejorar la intervención pública.

4.3.1 Acciones y metas del PLSV

Atendiendo a las líneas estratégicas definidas, se examinan los riesgos asociados a cada una de ellas y se plantean las acciones.

Tabla 30: Acciones y metas

Áreas de acción	Líneas estratégicas	Riesgos	Acciones
Velocidades seguras	En el atlántico impulsamos el cumplimiento de los límites de velocidad para unas vías más seguras.	Límites de velocidad inadecuados en las vías.	Aplicar nueva guía metodológica para establecer los límites de velocidad en las vías del Departamento.
Vehículos seguros	En el Departamento del Atlántico Incorporamos sistemas de seguridad en los vehículos que transitan por sus vías.	La circulación de vehículos poco seguro por las vías del Departamento.	Definir requisitos técnicos de seguridad para los vehículos que transitan por el Departamento. . Informar y sensibilizar a los conductores frente a la importancia y utilidad de la revisión técnico-mecánica en los vehículos. Implementar mecanismos de coordinación y cooperación con la autoridades de inspección, control y vigilancia.
Infraestructura vial segura	En el Departamento del Atlántico se Fortalece y se	Diseños geométricos riesgosos.	Actualizar los lineamientos para la inspección de infraestructura del entorno vial.

Áreas de acción	Líneas estratégicas	Riesgos	Acciones
	planifica el diseño de una infraestructura vial más segura.	Deficiencia en la comunicación entre los diferentes niveles territoriales para el desarrollo, financiación e inversión de infraestructura y señalización vial que garanticen la seguridad de los diferentes actores viales.	Mejorar la coordinación entre el Departamento y las entidades territoriales para atender la calidad de la infraestructura y adecuación de las vías urbanas, rurales y una adecuada articulación con las nacionales que comunican el Departamento.
		Deficiente identificación de puntos críticos de alta siniestralidad en el Departamento.	Implementar programas para mejorar las condiciones de seguridad vial de los puntos más críticos de siniestralidad y poder mitigación los riesgos de muertos y lesionados en estos puntos.
		Debilidad en las zonas laterales de la infraestructura.	Actualizar y mejorar los lineamientos técnicos para el diseño de zonas laterales seguras.
		Insuficiente demarcación horizontal y vertical en el Departamento.	Mejorar el estado de la señalización vertical y horizontal mediante proyectos de instalación de nuevas señales en sitios donde se requieran.
		Mal estado de la infraestructura vial del Departamento.	Intervenir la malla vial del Departamento mediante proyectos de rehabilitación.
Comportamientos seguros	Fortalecer los modelos de comunicación y sensibilización genera hábitos seguros en las vías del Departamento.	<p>Deficiente implementación de modelos de sensibilización y pedagogía a los actores viales.</p> <p>Débil educación de los conductores de vehículo público, en materia de seguridad vial.</p> <p>Falta de respeto entre usuarios de vehículos y actores vulnerables.</p>	Fortalecer los conocimientos de seguridad vial, por medio de sensibilización, campañas y sensibilización, que generen hábitos de cultura de auto control y cuidado ciudadano.

Áreas de acción	Líneas estratégicas	Riesgos	Acciones
		<p>Poca adherencia al uso de casco y de elementos de protección personal, debido a factores climáticos.</p> <p>Insuficiente nivel de formación en seguridad vial, dirigida a población rural y urbana.</p> <p>Bajo nivel de posicionamiento de las universidades en su papel social de formación frente a la seguridad vial.</p> <p>Debilidad en la inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos.</p>	<p>Implementación de actividades educativas como seminarios, foros, diplomados y mesas de trabajos para fortalecer el conocimiento a actores viales y sus procesos de evaluación.</p>
Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	En el departamento del atlántico promovemos el cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial para la protección de la vida.	Alta evasión del SOAT y de la Revisión Técnico Mecánica, asociados a la falta de ingresos de la población.	Crear alternativas para el acceso al SOAT y promover su adquisición considerando la falta de ingreso de la sociedad.
		Alta penetración de la ilegalidad en la prestación del servicio de transporte público (fenómeno de mototaxismo).	Desarrollar estrategias para la vigilancia y control para el cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial.
		Debilidades en el ejercicio del control y la vigilancia de infractores (capacidad operativa y tecnológica)	
Gobernanza	Una institucionalidad con gestión en la seguridad vial y enfoque en sistemas de seguridad hace más seguro el Departamento del atlántico.	Débil diseño institucional y organizacional en torno a la seguridad vial.	Asistir técnicamente a las entidades territoriales en la gestión de la seguridad vial.
		Debilidad en la revisión e implementación de planes estratégicos de seguridad vial – PESV y planes locales de seguridad vial – PLSV.	Fortalecer la institucionalidad en materia de revisión de PESV, PLSV y proyectos de seguridad vial.
		Poco Interés y compromiso por parte de la institucionalidad privada y la ciudadanía en la gestión de la seguridad vial.	Fortalecer el principio de corresponsabilidad en actores privados, sociales y académicos, para fortalecer la seguridad vial de Departamento.
		Baja corresponsabilidad de sectores, como el educativo para realizar procesos permanentes de formación desde las escuelas.	

Áreas de acción	Líneas estratégicas	Riesgos	Acciones
Gestión del conocimiento	Fortalecer la gestión del conocimiento en siniestralidad vial y fomentar la seguridad vial del Departamento.	Desconocimiento de la incidencia de la evasión de la revisión técnico mecánica en la fatalidad.	Fortalecer la institucionalidad territorial para la gestión del conocimiento en seguridad vial.
		Falta de conocimiento de los requisitos asociados a la calidad de los datos sobre siniestralidad.	
		Falta de desconocimiento en las instituciones territoriales del conocimiento de la seguridad vial.	
		Deficiencia en definir e implementar medidas asociadas a la mejora de la calidad del conocimiento de seguridad vial.	
Atención integral a víctimas	El departamento del atlántico trabaja por el fortalecimiento de la atención y la rehabilitación de víctimas en siniestros viales.	Insuficiencia en las rutas de atención a víctimas en siniestros viales.	Implementar lineamientos y estrategias para la adopción de rutas de atención integral a víctimas de siniestros viales en el Departamento.
		Poca competencias ciudadana para responder ante la ocurrencia de un siniestro vial en las vías que comunican los municipios que conforman el Departamento.	Implementar capacitaciones para fortalecer competencias a la ciudadanía como primeros respondientes ante siniestros vial en el área urbana y rural del Departamento.
		Insuficiencia en la capacidad Departamental para la atención a víctimas de siniestros viales.	Conformar una Red Regional de Víctimas de siniestros viales aprovechando la capacidad institucional de integración regional – Regiones Administrativas y de Planificación RAP Caribe. Desarrollar alternativas en torno a modelos de gestión para la atención de víctimas de siniestros viales, ante la baja adhesión al pago del SOAT.

Fuente: elaboración propia



CAPITULO V.
PLAN DE
INVERSIONES

CAPITULO V. PLAN DE INVERSIONES DEL PLSV

Cada una de las áreas de acción del Plan Local de Seguridad Vial del *Departamento del Atlántico* se enmarca de acuerdo a las disposiciones establecidas por el Gobierno a través del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031, y ajustándose a las necesidades del departamento.



5.1 Inversiones en el área de acción de velocidades seguras

Las inversiones propuestas en materia de velocidades seguras, se presentan a continuación:

Tabla 42: Inversión del área de acción de velocidades seguras

Proyecto	Descripción General	Inversión
Suministro de equipos tecnológicos que ayuden a disuadir la modificación de comportamientos de los conductores en el Departamento.	Realizar la adquisición de recursos tecnológicos para las acciones de control especialmente radar de velocidad.	\$ 250.000.000
Implementar la metodología para establecer velocidad límites en los municipios del Departamento.	Implementar la guía de la gestión de la velocidad en tramos determinado y ajustar los límites de velocidad en estos.	\$ 300.000.000
Implementaciones pedagógicas a los actores viales más vulnerables y/o conductores que enseñen el cumplimiento de los límites de velocidad en las vías del Departamento.	Realizar e implementar capacitaciones que genere un cambio en los actores viales y logre alcanzar el cumplimiento de los límites de velocidad.	\$ 240.000.000

Fuente: elaboración propia



5.2 Inversiones en el área de acción de vehículos seguros

Las inversiones propuestas en materia de vehículos seguros, se presentan a continuación:

Tabla 43: Inversión del área de acción de vehículos seguros

Proyecto	Descripción General	Inversión
Fortalecer a las autoridades en el ejercicio de inspección, control y vigilancia del cumplimiento de las especificaciones de seguridad de los vehículos.	Capacitación a las autoridades encargados de realizar la revisión y/o inspección vehicular en el Departamento del Atlántico.	\$ 120.000.000
Implementar y vigilar el cumplimiento de requisitos de desempeños para vehículos nuevos seguros.	Elaboración de convenios institucionales competentes y con alcance requerido para realizar un control integral y de competencia que ayude a disminuir la ilegalidad y el irrespeto por las normas de tránsito en el departamento.	\$ 200.000.000
Implementar operativos de control para el buen uso de los elementos de protección personal y el respeto de las normas de tránsito.	Elaborar programas que sean de impacto a la comunidad y generen el buen habito del uso de los elementos de protección personal.	\$ 150.000.000
Fortalecer y capacitar a las entidades encargadas de la realización del proceso de revisión tecno-mecánica y de emisiones contaminantes (RTM).	Sensibilización a los responsables de su revisión en marco de talleres autorizados y CDA sobre la utilidad de la revisión técnico - mecánica.	\$ 200.000.000
Capacitar a los talleres informales encargados de la revisión de los vehículos.	Implementación de una estrategia de comunicación para generar conocimiento y sensibilizar sobre la importancia de autopartes legales y en óptimas condiciones.	\$ 120.000.000
Sensibilizar a los actores viales de la importancia del uso de las tecnologías de seguridad que tienen los vehículos.	Sensibilización a los actores viales de la importancia del manejo de las tecnologías con las que cuentan los vehículos.	\$ 150.000.000
Implementar controles para sensibilizar a la ciudadanía respecto a la importancia y funcionamiento de los elementos de seguridad de los vehículos.	Implementación de una estrategia para generar conocimiento y sensibilizar a los conductores respecto de la importancia y funcionamiento de elementos de seguridad de vehículos para que estos sean considerados imprescindibles en la decisión de compra.	\$ 120.000.000

Proyecto	Descripción General	Inversión
Equipamiento de kit de carreteras para los vehículos que circulan por el Departamento.	Compra y entrega de kit de carreteras de seguridad para los vehículos del Departamento.	\$ 250.000.000
Adquisición de kit de Motociclistas para su protección como actor vial vulnerable sobre las vías del Departamento.	Compra y entrega de cascos de seguridad para la protección a los motociclistas.	\$ 200.000.000
Adquisición de kit de ciclista para su protección de este actor vial por las vías del Departamento.	Compra y entrega de chalecos reflectivos para la protección a los ciclistas.	\$ 80.000.000

Fuente: elaboración propia



5.3 Inversiones en el área de acción de infraestructura vial

Las inversiones propuestas en materia de infraestructura vial segura, se presentan a continuación:

Tabla 44: Inversión del área de acción de infraestructura vial segura

Proyecto	Descripción General	Inversión
Inventario de señales verticales y horizontales en los Municipios del Departamento.	Verificar y realizar conteo del estado de señales existente y asignación de nuevas señales en sitios donde lo amerite.	\$ 350.000.000
Implementar conocimientos para el diseño de señalización y medidas para la gestión del tránsito durante las obras o eventos en vías.	Realizar campañas de sensibilización, control y seguimiento a las obras realizadas en el departamento para que cumplan con los parámetros de seguridad.	\$ 200.000.000
Adquisición de señalización horizontal y vertical.	Se realizará compra e instalación de señales horizontales o verticales en los puntos donde se requieran por ausencia, saturación o incorrecta ubicación.	\$ 250.000.000
Sensibilizar sobre la importancia de definir lineamientos para la infraestructura vial segura y protección de los actores viales más vulnerables.	Formación a los funcionarios de la oficina de planeación, obras públicas y/o infraestructura sobre requisitos para la infraestructura segura.	\$ 180.000.000

Proyecto	Descripción General	Inversión
Establecer programas para mejorar las condiciones de seguridad vial en los puntos críticos de siniestralidad y mitigar los riesgos.	Estudios de campo en intersecciones de alto conflicto y que generen maniobras peligrosas para los actores viales.	\$ 270.000.000
Determinar inspecciones y auditorías a las condiciones de la seguridad vial en la infraestructura vial del Departamento.	Realizar seguimiento y control al estado de la seguridad vial del Departamento mediante auditorías que pueda establecer mejoras.	\$ 250.000.000
Implementar mejoras en las zonas determinadas para el transporte público de pasajeros.	Determinar programas que ayuden a mejorar la organización en las zonas de transporte público y estos no generen riesgo a la comunidad.	\$ 230.000.000
Definición de Zona de estacionamiento seguro y regulado.	Realizar identificación y escogencia de zonas seguras para el estacionamiento regulado de la comunidad, la cual generaría un costo por horas del uso del estacionamiento, en zonas comerciales, de recreación bancarias, hoteleras, de restaurantes, entre otras de acuerdo a la necesidad de la población.	\$ 350.000.000
Implementación de señalización - demarcación en las vías rurales en zonas con cruce de fauna.	Establecer y demarcar zonas de alta presencia de fauna y realizar su adecuada señalización.	\$ 300.000.000

Fuente: elaboración propia



5.4 Inversiones de comportamientos seguros

Las inversiones propuestas en materia de comportamientos seguros, se presentan a continuación:

Tabla 45: Inversión del área de acción de comportamientos seguros

Proyecto	Descripción General	Inversión
Sensibilizar a los conductores de vehículo público para mejorar sus conductas peligrosas.	Realizar campañas de sensibilización a conductores de servicios público en el manejo responsables y evitar las maniobras peligrosas que generen riesgo a los ciudadanos.	\$ 250.000.000

Proyecto	Descripción General	Inversión
Capacitar a los actores viales motocarro y motociclistas al uso de los elementos de protección personal y conductas riesgosas.	Sensibilizar a los motocarros y motociclistas en el uso de los elementos de protección personal y la importancia de proteger su vida al momento de conducir en las vías del Departamento.	\$ 260.000.000
Sensibilizar a los actores viales peatonal de la buena práctica de la seguridad vial.	Sensibilización a peatones, enfocada al autocuidado, conciencia social y reconocimiento de la vulnerabilidad de los actores viales que nos rodean.	\$ 160.000.000
Capacitar a los actores viales ciclista al uso de los elementos de protección personal.	Sensibilizar a los ciclistas en el uso de los elementos de protección personal y la importancia de proteger su vida al momento de moverse por las vías del Departamento.	\$ 200.000.000
Capacitación a todos los actores viales dirigido a la población de la zona rural del Departamento.	Sensibilizar a los actores viales de la zona rural en el buen comportamiento en las vías y el respeto a las normas y señales de tránsito.	\$ 180.000.000
Fortalecer e implementar procesos de idoneidad de los conductores y aspirantes a la obtención, recategorización o renovación de la licencias de conducción.	Desarrollar estrategias que ayuden a fortalecer los procesos para obtener la licencia de conducción y realizar controles para la adquisición de esta.	\$ 150.000.000
Capacitación al personal administrativo en la importancia de seguridad vial en las diferentes instituciones educativas del Departamento.	Implementar capacitaciones a la parte administrativa de las instituciones de la importancia de la seguridad vial.	\$ 160.000.000
Capacitación a población educativa superior en el respeto de las normas de tránsito, el uso de los elementos de protección personal y la realización de maniobras peligrosas.	Sensibilizar a la población educativa en el uso de los elementos de protección personal y la importancia de proteger su vida al momento de conducir en las vías del Departamento.	\$ 250.000.000
Capacitación a docentes sobre las orientaciones pedagógicas y principios de los Planes de Movilidad Escolar para instituciones de educación inicial, preescolar, básica y media.	Entrenamiento a docentes sobre orientaciones pedagógicas para la educación en seguridad vial en los niveles de educación formal, formuladas por el Ministerio de educación "Enfoque Saber moverse 2014", haciéndose énfasis en la educación para la movilidad escolar segura, en el transporte escolar y en el	\$ 350.000.000

Proyecto	Descripción General	Inversión
	mejoramiento de los entornos escolares.	
Implementar campaña de aprendizaje virtual para la movilidad segura.	Realizar campañas de aprendizaje sobre la movilidad segura en las vías del Departamento.	\$ 260.000.000
Educar y Capacitar adultos acompañantes sobre la movilidad segura en funcionamiento de los mecanismos de seguridad del vehículo, tránsito, seguridad vial y primeros auxilios.	Realizar campañas pedagógicas en las instituciones educativas a los encargados del traslado de los estudiantes de la importancia de los cuidados en relación con la seguridad vial y conducir con responsabilidad.	\$ 150.000.000
Implementar asistencias técnicas en la estructuración e implementación de Plan de Movilidad Escolar para la Institución Educativa del Departamento.	Implementar talleres en las instituciones donde se brinde asesoría de la implementaciones de los Plan de Movilidad Escolar en cada una de ellas.	\$ 180.000.000
Jornadas de sensibilización y jornadas lúdicas infantiles alusivas a la seguridad vial en los colegios del Departamento.	Implementar campañas de seguridad vial en las diferentes actividades lúdicas organizadas por las institución, incluir foros, campañas, stand de seguridad vial, dramas y juegos que incentiven a la comunidad estudiantil al aprendizaje jugando sobre seguridad vial.	\$ 250.000.000

Fuente: elaboración propia



5.5 Inversiones cumplimiento de normas las normas de tránsito

Las inversiones propuestas en materia de cumplimiento de normas de tránsito, se presentan a continuación:

Tabla 46: Inversión del área de acción de cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial

Proyecto	Descripción General	Inversión
Capacitar en el área de normatividad e institucionalidad para la vigilancia y control del tránsito y el transporte.	Desarrollar capacitaciones que incentiven en la comprensión e implementación de las normas de tránsito.	\$ 250.000.000

Proyecto	Descripción General	Inversión
Fortalecer los sistemas tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito en puntos estratégicos del Departamento.	Ubicar nuevos sistemas tecnológicos para favorecer la reducción y disuasión de comportamientos contrarios a la seguridad vial.	\$ 350.000.000
Realizar capacitaciones y constante actualización al personal encargado de los procesos sancionatorios originados por infracciones a las normas de tránsito.	Realizar capacitaciones de normatividad y nuevos procedimientos para el proceso sancionatorio de acuerdo a las infracciones generadas por los actores viales del departamento del Atlántico.	\$ 300.000.000
Adquisición de materiales, vehículos, suministros y dotación para puestos de control.	Compra de recursos físicos para las acciones de control especialmente conos, paletas PARE y SIGA, alcohosensores, Comprenderás electrónicas y tableros de puesto de control.	\$ 280.000.000

Fuente: elaboración propia



5.6 Inversiones de atención integral a víctimas

Las inversiones propuestas en materia de atención integral a víctimas, se presentan a continuación:

Tabla 47: Inversión del área de acción de atención integral a víctimas

Proyecto	Descripción General	Inversión
Fortalecer a las entidades departamentales en la atención integral a víctimas.	Se debe capacitar al personal encargo de su diseño en materia de normatividad y avances de la tecnología, y así mismo al personal de las entidades para poner en práctica su funcionamiento y realzar control de la implementación del mismo a las entidades competentes.	\$ 220.000.000
Desarrollar estrategias y acciones para la adopción de rutas de atención integral a víctimas de siniestros viales a nivel Departamental.	Proponer nuevas rutas de atención integral que incluya los procesos, procedimientos, actividades, protocolos y demás recursos necesarios para orientar y garantizar la atención hospitalaria y rehabilitación física y mental de las víctimas, así como el acompañamiento psicológico, social y jurídico.	\$ 250.000.000

Proyecto	Descripción General	Inversión
Capacitar a los primeros respondientes en caso de un siniestro vial, especialmente las juntas de acción comunal como líderes ciudadanos.	Capacitar a la comunidad como primero respondiente en siniestros viales en el protocolo PAS (proteger, avisar y socorrer).	\$ 230.000.000
Fortalecer los canales únicos de notificación como el de emergencias - 123 en caso de siniestros viales en el Departamento.	Implementar estrategias que nos sirvan para afianzar los canales de atención de emergencia y establecer nuevos para tener una mejor atención de los siniestros.	\$ 200.000.000
Implementar y adoptar sistemas integrales de acompañamiento a familiares víctimas de siniestros viales en el Departamento del Atlántico.	Desarrollar programas integrales que ayuden a la recuperación emocional y acompañamientos psicosociales de los familiares de víctimas de siniestros viales.	\$ 360.000.000
Fortalecer y capacitar en la formulación e implementación de los Sistemas de Emergencia Médicas - SEM.	Ampliar los conocimientos y fortalecer las implementaciones de los sistemas de emergencia médicas, para la atención de personas involucradas en siniestros viales.	\$ 240.000.000

Fuente: elaboración propia



5.7 Inversiones en el área de acción de gobernanza

Las inversiones propuestas en materia de gobernanza, se presentan a continuación:

Tabla 48: Inversión del área de acción de gobernanza

Proyecto	Descripción General	Inversión
Implementar asistencias técnicas para los municipios del departamento en la gestión de la seguridad vial.	Realizar campañas y/o capacitaciones que estén centradas en la implementación de nuevos métodos o técnicas para mejorar y optimizar el sistema de seguridad vial existente.	\$ 120.000.000
Capacitación a los funcionarios encargados de dirigir e implementar los programas de seguridad vial y desarrollar la inclusión de la seguridad vial como política pública.	Diseñar programas, actividades y estrategias innovadoras que ayuden a la implementación de los conceptos de seguridad vial a los funcionarios y ayuden a proponer la buena práctica en la comunidad.	\$ 250.000.000

Proyecto	Descripción General	Inversión
Desarrollar, capacitar y formar a las empresas, entidades y organizaciones públicas y privadas, en la formulación e implementación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial - PESV.	Desarrollar talleres para fortalecer la elaboración, revisión y seguimiento de PESV, en las diferentes entidades y/o empresa que estén obligadas a implementarlo.	\$ 260.000.000
Capacitar a la estructura organizacional en materia de seguridad y realzar seguimiento a lo establecido por el Plan Nacional de Seguridad Vial -PNSV.	Ejecutar diferentes formaciones académicas y constante capacitación en el área de seguridad vial, e idear actividades de foros, mesas de trabajo para mantener actualizado y fortalecer la arquitectura institucional y organizacional de acuerdo a los cambios y modificaciones que se presentan en sus manuales y decretos establecidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia nacional de Seguridad Vial ANSV	\$ 200.000.000

Fuente: elaboración propia



5.8 Inversiones de gestión del conocimiento

Las inversiones propuestas en materia de gestión del conocimiento, se presentan a continuación:

Tabla 49: Inversión del área de acción de gestión del conocimiento

Proyecto	Descripción General	Inversión
Implementar programas de investigación en materia de seguridad vial que fortalezcan la red de observatorios Departamental.	Realizar capacitaciones y formaciones académicas que ayuden a la mejora de la calidad del conocimiento de seguridad vial, donde se definiendo modelos de gestión del conocimiento, programas de investigación y mejorar la calidad de la información implementando los programas continuos.	\$ 260.000.000

Proyecto	Descripción General	Inversión
Desarrollar capacitación y actualizaciones normativas al personal de las diferentes instituciones encargadas de la seguridad vial de Departamento del Atlántico.	Capacitar al funcionario de acuerdo a los nuevos decretos, normas, guías y procedimientos que se establezcan desde la entidades encargadas de estudiar, medir y controlar la seguridad vial del país.	\$ 250.000.000
Desarrollar estrategias de gestión de los conocimientos en materia de seguridad vial.	Desarrollar estrategias que estén centradas en los actores viales más vulnerables para que estos tengan una movilidad más segura.	\$ 180.000.000
Formar a los funcionarios encargados del manejo de documentación, toma de estadísticas e información de la seguridad vial e implementando programas y sistemas adecuados para la adecuada recopilación de información.	Capacitar, formar y educar a los funcionarios en nuevas tecnologías que ayuden a la correcta y completa recopilación de la información y desarrollar un programa que contenga el mayor dato posible relacionado con la seguridad vial.	\$ 240.000.000

Fuente: elaboración propia



5.9 Costo de Inversión total

Para la puesta en marcha de los programas y proyectos citados en los numerales anteriores, los costos son asumidos desde los recursos propios del *Instituto de Tránsito del Atlántico* asignados al sector tránsito y transporte, así como los recaudos por multas y sanciones.

Tabla 50: Costos de inversión por líneas estratégicas

Línea estratégica	Inversión
En el atlántico impulsamos el cumplimiento de los límites de velocidad para unas vías más seguras.	\$ 790.000.000
En el Departamento del Atlántico Incorporamos sistemas de seguridad en los vehículos que transitan por sus vías	\$ 1.590.000.000
En el Departamento del Atlántico se Fortalece y se planifica el diseño de una infraestructura vial más segura.	\$ 2.380.000.000
Fortalecer los modelos de comunicación y sensibilización genera hábitos seguros en las vía del Departamento.	\$ 2.800.000.000
En el departamento del atlántico promovemos el cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial para la protección de la vida.	\$ 1.180.000.000

Línea estratégica	Inversión
El departamento del atlántico trabaja por el fortalecimiento de la atención y la rehabilitación de víctimas en siniestros viales.	\$ 1.500.000.000
Una institucionalidad con gestión en la seguridad vial y enfoque en sistemas de seguridad hace más seguro el Departamento del atlántico.	\$ 830.000.000
Fortalecer la gestión del conocimiento en siniestralidad vial y fomentar la seguridad vial del Departamento.	\$930.000.000
Total:	\$ 12.000.000.000

Fuente: elaboración propia



5.10 Modelo de seguimiento y evaluación

El seguimiento al Plan Local de Seguridad Vial se realizará semestralmente, mientras que los encuentros del Comité Local de seguridad vial será trimestralmente.

El seguimiento a la implementación de las acciones definidas en el Plan Local de Seguridad Vial expedirá anualmente un Informe de avance, el cual debe ser publicado en la página web de la administración *departamental*.

La revisión periódica del Plan Local de Seguridad Vial en un periodicidad que no supere los dos (02) años, y su realización es indispensable siempre que existan necesidades territoriales en materia de seguridad vial.



CAPÍTULO VI.
PLAN DE
SEGUIMIENTO,
EVALUACIÓN Y
MONITOREO

CAPÍTULO 6. PLAN DE SEGUIMIENTO, EVALUACIÓN Y MONITOREO



6.1 Consolidación del documento soporte

Una vez consolidado el documento técnico de soporte, este se presenta al Comité Local de Seguridad Vial para su conocimiento, desde ese momento se adelantarán las siguientes actividades.

Tabla 51: Actividades de cierre de la etapa de formulación

Actividad	Plazo
El Comité Local de Seguridad Vial discute y realiza las observaciones que considere pertinentes.	8 días
El equipo responsable de la política de seguridad vial realiza los ajustes del caso.	5 días

Fuente: elaboración propia



6.2 Presentación y adopción del PLSV

Cuando finalicen las actividades anteriores, el *gobernador* adoptará mediante acto administrativo el Plan Local de Seguridad Vial, este proceso se realizará teniendo en cuenta las siguientes recomendaciones:

- Verificar las disposiciones normativas que conceden la facultad de expedición del acto administrativo mediante el cual se pretende adoptar el Plan Local de Seguridad Vial, mediante Decreto.
- En el epígrafe o título del acto administrativo, se recomienda hacer mención expresa de la adopción del Plan Local de Seguridad Vial.
- En la parte considerativa se incluyan todas los argumentos técnicos y jurídicos, así como la necesidad de expedición del acto administrativo y en general todas las consideraciones que se estime sirvan de justificación para la adopción del Plan Local de Seguridad Vial, redactados de manera breve y clara.
- En la parte resolutive, establecer las disposiciones que serán de obligatorio cumplimiento, este apartado del acto administrativo comprende entre otros: el objeto, ámbito de aplicación, vigencia y todas aquellas particularidades que considere el *Departamento del Atlántico*.
- Publicación del acto administrativo en diario oficial.



6.3 Socialización y divulgación del acto administrativo

Cuando se haya publicado el acto administrativo en el diario oficial del *Departamento del Atlántico* se requiere iniciar la etapa de socialización y divulgación del Plan Local de Seguridad Vial a todos los actores viales.

La etapa de socialización y divulgación, se hace necesario que incluya:

- Organizar foros, mesas o espacios de socialización con la academia especialmente con las universidades, las instituciones educativas, el comercio, el sector productivo del territorio.
- Realizar difusión al interior de las áreas de la *Gobernación del Atlántico* y del *Instituto de Tránsito del Atlántico*, ya que estos deben conocer de primera mano la existencia del Plan Local de Seguridad Vial, involucrarse con el tema y tenerlo en cuenta para las decisiones de las diferentes áreas.
- Realizar jornada de socialización a la *Asamblea Departamental*, ya que esta entidad es la encargada de aprobar los presupuestos *departamentales*.



6.4 Matriz anualizada del plan de acción

El plan de acción anual es la ruta que permitirá cumplir con lo establecido en el Plan Local de Seguridad Vial y de esta manera avanzar en la obtención de resultados en materia de seguridad vial en el *departamento*.

Este instrumento de programación y control de la ejecución anual de las actividades y acciones del Plan Local de Seguridad Vial del *Departamento del Atlántico*.

Tabla 52: Matriz anualizada de la acción

Área de acción	Línea estratégica	Inversión	2024	2025	2026	2027
Velocidad segura	En el atlántico impulsamos el cumplimiento de los límites de velocidad para unas vías más seguras.	\$ 250.000.000	\$ 250.000.000			
		\$ 300.000.000		\$ 300.000.000		
		\$ 240.000.000		\$ 120.000.000	\$ 120.000.000	
Vehículos seguros	En el Departamento del Atlántico Incorporamos sistemas de seguridad en los vehículos que transitan por sus vías	\$ 120.000.000	\$ 120.000.000			
		\$ 200.000.000	\$ 100.000.000	\$ 100.000.000		
		\$ 150.000.000	\$ 75.000.000	\$ 75.000.000		
		\$ 200.000.000		\$ 200.000.000		
		\$ 120.000.000			\$ 120.000.000	
		\$ 150.000.000		\$ 150.000.000		
		\$ 120.000.000			\$ 120.000.000	
		\$ 250.000.000		\$ 250.000.000		
		\$ 200.000.000				\$ 200.000.000
Infraestructura segura	En el Departamento del Atlántico se fortalece y se planifica el diseño de una infraestructura vial más segura.	\$ 350.000.000				\$ 350.000.000
		\$ 200.000.000	\$ 200.000.000			
		\$ 250.000.000		\$ 250.000.000		
		\$ 180.000.000			\$ 180.000.000	
		\$ 270.000.000				\$ 270.000.000
		\$ 250.000.000		\$ 250.000.000		
		\$ 230.000.000			\$ 230.000.000	
		\$ 350.000.000				\$ 350.000.000
		\$ 300.000.000		\$ 300.000.000		
Comportamiento seguro	Fortalecer los modelos de comunicación y sensibilización	\$ 250.000.000	\$ 250.000.000			
		\$ 260.000.000		\$ 260.000.000		
		\$ 160.000.000			\$ 160.000.000	
		\$ 200.000.000			\$ 200.000.000	



Área de acción	Línea estratégica	Inversión	2024	2025	2026	2027
	genera hábitos seguros en las vías del Departamento.	\$ 180.000.000			\$ 180.000.000	
		\$ 150.000.000			\$ 150.000.000	
		\$ 160.000.000				\$ 160.000.000
		\$ 250.000.000	\$ 250.000.000			
		\$ 350.000.000	\$ 350.000.000			
		\$ 260.000.000		\$ 260.000.000		
		\$ 150.000.000			\$ 150.000.000	
		\$ 180.000.000	\$ 180.000.000			
Cumplimiento de normas.	En el departamento del atlántico promovemos el cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial para la protección de la vida.	\$ 250.000.000	\$ 250.000.000			
		\$ 350.000.000		\$ 350.000.000		
		\$ 300.000.000				\$ 300.000.000
		\$ 280.000.000			\$ 280.000.000	
Atención integral de víctimas	El departamento del atlántico trabaja por el fortalecimiento de la atención y la rehabilitación de víctimas en siniestros viales.	\$ 220.000.000				\$ 220.000.000
		\$ 250.000.000	\$ 250.000.000			
		\$ 230.000.000			\$ 230.000.000	
		\$ 200.000.000	\$ 200.000.000			
		\$ 360.000.000				\$ 360.000.000
Gobernanza		\$ 240.000.000		\$ 240.000.000		
		\$ 120.000.000	\$ 120.000.000			



Área de acción	Línea estratégica	Inversión	2024	2025	2026	2027
	Una institucionalidad con gestión en la seguridad vial y enfoque en sistemas de seguridad hace más seguro el Departamento del atlántico.	\$ 250.000.000			\$ 250.000.000	
		\$ 260.000.000		\$ 260.000.000		
		\$ 200.000.000	\$ 100.000.000	\$ 100.000.000		
Gestión del conocimiento	Fortalecer la gestión del conocimiento en siniestralidad vial y fomentar la seguridad vial del Departamento.	\$ 260.000.000	\$ 260.000.000			
		\$ 250.000.000			\$ 250.000.000	
		\$ 180.000.000	\$ 180.000.000			
		\$ 240.000.000		\$ 120.000.000	\$ 120.000.000	
		\$12.000.000.000	\$ 3.175.000.000	\$ 3.875.000.000	\$ 2.740.000.000	\$ 2.210.000.000

Fuente: elaboración propia



6.5 Indicadores del PLSV

A través de los indicadores se expresará cuantitativamente las características, comportamientos o fenómenos en materia de seguridad vial. Los indicadores se establecerán atendiendo a las siguientes tipologías:

- Indicadores de gestión: miden insumos y actividades, que son los primeros eslabones de la cadena de valor.
- Indicadores de producto: mide bienes y servicios entregados.

- Indicadores de resultado: cuantifican el impacto de la intervención pública.

El objetivo de estos indicadores es orientar al *Instituto de Tránsito del Atlántico* para mejorar el desempeño de la gestión pública en materia de seguridad vial, teniendo como consecuencia el fortalecimiento de la promoción de la política de seguridad vial.

Tabla 53: Indicadores

Indicador	Tipo de indicador	Objetivo	Descripción del indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta del indicador 2027	Formula de calculo	Tendencia	Periodicidad	Fuente de información
Número de Fallecidos en siniestros viales en el Departamento del Atlántico.	Resultado General	Reducir en 25% el número de fallecidos	Mide la cantidad de víctimas fatales en un año, como resultado de implementar estrategias para su reducción	Personas	280	210	Cantidad de fallecidos en siniestros viales hasta 30 días después del hecho = Sumatoria de todos los registros administrativos de necropsias realizadas por el instituto nacional de medicina legal.	Decreciente	Anual	Observatorio Nacional de Seguridad vial
Motociclistas fallecidos en siniestros viales en el Departamento del Atlántico	Resultado General	Reducir en 25% el número de motociclistas fallecidos	Mide la cantidad de motociclistas fallecidos en un año, como resultado de implementar estrategias para su reducción	Personas	159	119	Mortalidad del motociclista = sumatoria de la cantidad total anual del registro de necropsias de motociclistas fallecidos en siniestros viales hasta 30 días después del hecho	Decreciente	Anual	Observatorio Nacional de Seguridad vial
Numero de lesionados en siniestros viales en el Departamento del Atlántico.	Resultado General	Reducir en 25% El número de lesionados	Mide la cantidad de víctimas fatales en un año, como resultado de implementar estrategias para su reducción	Personas	1289	966,75	Cantidad de lesionados en siniestros = Sumatoria de lesionados en siniestros viales	Decreciente	Anual	Observatorio Nacional de Seguridad vial



Indicador	Tipo de indicador	Objetivo	Descripción del indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta del indicador 2027	Formula de calculo	Tendencia	Periodicidad	Fuente de información
Número de Instituciones educativas que han formulado su Plan de Movilidad Escolar en el Departamento del Atlántico	Resultado General	Formular Plan de Movilidad Escolar en la institución educativa pública del Departamento del Atlántico	Mide la cantidad de instituciones educativas que formulen su Plan de Movilidad Escolar.	Número	0,00	10	Número de Institución educativa = Sumatoria del número de Instituciones educativas con PME.	Creciente	Anual	Instituto de Tránsito del Atlántico.
Número de Personas capacitadas como primeros respondientes con la aplicación del protocolo PAS (Proteger, Avisar y Socorrer) En el Departamento del Atlántico	Resultado General	Capacitar en un 20% a la población del Departamento del Atlántico	Mide la cantidad de personas capacitadas en un año, como resultado de implementar nuevas estrategias de capacitación en protocolo PAS (Proteger, Avisar y Socorrer).	Personas	0,00	544	Personas capacitadas por año = Sumatoria de habitantes capacitados en protocolo PAS (Proteger, Avisar y Socorrer)	Creciente	Anual	Instituto de Tránsito del Atlántico.
Numero de vías intervenidas con los Planes de Gestión de Velocidad en el departamento del Atlántico.	Resultado General	Implementar los Planes de Gestión de Velocidad en las vías del departamento del Atlántico.	Mide la cantidad de vías en un año, como resultado de implementar La Gestión de Velocidad y tener velocidad más seguras en las vías.	vías	0,00	50	Numero de vías intervenidas = Numero de vías que registra el Departamento del Atlántico.	Creciente	Anual	Instituto de Tránsito del Atlántico.

Fuente: elaboración propia

A photograph of a paved road with a bus stop on the right, a white truck on the left, and trees in the background. The bus stop is a simple structure with a roof and several white pillars. A white truck is driving on the road. The sky is blue with some clouds. The text 'CAPÍTULO VII. RECOMENDACIONES' is overlaid on the image in white, bold, serif font. The word 'CAPÍTULO' is underlined.

CAPÍTULO VII. RECOMENDACIONES

CAPITULO VII. RECOMENDACIONES

A continuación se presentan las recomendaciones, que han sido enfocadas en el sistema seguro en donde ninguna muerte en la vía es aceptable, así como en las acciones y/o decisiones a tener en cuenta para la implementación del Plan Departamental de Seguridad Vial – PDSV, en el Departamento del Atlántico.

1. Aumentar el conocimiento de los tomadores de decisión frente a establecer los límites de velocidad adecuados en el departamento, tomando medidas integrales para definir estos límites y los beneficios de dichas acciones en términos de seguridad vial de acuerdo a lo establecido en los Planes de Gestión de Velocidad emitido por la ANSV.
2. Realizar coordinación y orientar con los responsables del diseño y gestión de los proyectos de infraestructura en el Departamento sobre la importancia de incorporar aspectos de seguridad vial para salvaguardar la vida de los actores viales más vulnerables y de la comunidad en general.
3. El mal estado y deterioro de la malla vial existente en algunas vías del departamento pueden contribuir a la ocurrencia de siniestros de tránsito, por lo cual es indispensable que desde la oficina de Planeación y/o Infraestructura incorporen aspectos para el mejoramiento en las condiciones de seguridad vial, comodidad de los actores viales y facilitar la operación segura de los vehículos. Algunos aspectos son las zonas de rebase segura, los anchos de bermas adecuados, las bahías de parqueo, calles compartidas, urbanismo táctico, zonas de cargue y descargue de carga y de pasajeros.
4. Se recomienda realizar seguimiento que los encargados de hacer los diseños viales del Departamento, incorporen a estos proyectos de construcción y mejoramiento los siguientes conceptos.
 - Manual de diseño geométrico de carreteras 2008.
 - Manual para el Diseño, Construcción, Operación y Mantenimiento de Túneles de Carretera de Colombia.
 - Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas.
 - Manual de Señalización Vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia.
 - Metodologías para el cálculo de la velocidad límite en las vías urbanas colombianas.

Y poder tener vías más seguras que generen confort y seguridad en los actores viales del Departamento del Atlántico.

5. Se debe implementar actividades de capacitación en auditorias e inspecciones de seguridad vial, para que todos los proyectos generados de la administración Departamental cumplan con las disposiciones de entornos seguros.
6. Realizar control sobre los puntos no autorizados de ascenso y descenso de pasajeros, y realizar los estudios necesarios para su reubicación y/o prohibición, ya que dado que estas situaciones implican conductas y comportamientos riesgosos que exponen la integridad de los pasajeros, por lo cual se debe garantizar el acceso seguro de los usuarios.
7. Construir planes de vigilancia y control a los Planes de Manejo de Tránsito de todos los proyectos de construcción que afectan la movilidad del Departamento, ya que estos es requisito para el inicio y ejecución de obras civiles.
8. Se debe realizar constante actualización y capacitación al personal humano del Instituto de Tránsito del Atlántico, sobre la identificación de los problemas y las causas que están provocando el aumento de los siniestros de tránsito, para que estos sean promotores de la seguridad vial.
9. Incentivar a las instituciones de educación inicial, preescolar, básica y media del Departamento la importancia de formalizar los Planes de Movilidad Escolar enfocados en seguridad vial, así como ofrecer asistencia técnica en la estructuración e implementación de dichos planes.
10. Fortalecer la atención sicosocial de los familiares de víctimas y lesionados en siniestros de tránsito después del evento. Así como vigilar el esquema de transporte de las ambulancias.
11. Se recomienda la participación en las mesas de articulación interinstitucional programadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, ya que estos son espacios de coordinación para prevenir, mitigar y atender de manera oportuna las contingencias de seguridad vial en los territorios.
12. Iniciar las solicitudes de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial al sector público y privado e iniciar la exigencia de la implementación y seguimiento de estos PESV ya que esto consolida un esquema de trabajo orientado a desarrollar una institucionalidad robusta y fortalece el conocimiento en materia de gestión de seguridad vial de las empresas, quienes son participantes activos de riesgos y corresponsabilidad que impacta positivamente en la reducción de siniestralidad vial en el Departamento.

13. Fortalecer las comunicaciones con las entidades encargadas de hacer los mantenimientos de vegetación sobre las vías Departamentales, ya que estas generan gran riesgo de siniestralidad y cuyo mantenimiento debe ser contante en los diferentes periodos climáticos del año.
14. Se recomienda la conformación del Grupo de Movilidad Ciudadana, ya que este es un veedor de las necesidades del departamento en materia de seguridad vial y conecedor de los puntos críticos a intervenir.
15. Se recomienda accionar el Comité Local de Seguridad Vial, garantizando sus encuentros mínimamente de forma trimestral, ya que estas reuniones multisectoriales permiten diagnosticar y plantear alternativas de solución a los problemas específicos del departamento, centrando esfuerzos en que asistan funcionarios con poder decisorio.
16. Se recomienda que el Instituto de Tránsito de Atlántico, realice el seguimiento, implementación y la adecuada adopción del presente Plan Departamental de Seguridad Vial - PDSV, ya que este se convierte en la guía a seguir para mejorar y establecer lineamiento, estrategias y enfoques seguros para disminuir los muertos por siniestros viales y poder contar con vías más seguras para todos sus actores viales.