

ACTUALIZACIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DE PEREIRA

Documento técnico de soporte

Producto 9
Marzo de 2025



Tomada de ciudadregion.com, autor desconocido

Elaborado por:

TPD INGENIERÍA S.A.S.

Calle 35 No. 7-25 Oficina 1501

Bogotá D.C., Colombia

Tel 601 3237105 – 601 3231707

Elaborado para

AGENCIA DE LA GIZ EN COLOMBIA – PROGRAMA ProMOVIS

Calle 125 No.19-24 Oficina 501

Bogotá D.C., Colombia

Tel 601 432 5350

CONTENIDO

| | |
|---|-----|
| 1. INTRODUCCIÓN | 3 |
| 2. SINIESTRALIDAD VIAL EN PEREIRA | 4 |
| 3. MAPEO DE ACTORES CLAVE EN LA SEGURIDAD VIAL DE PEREIRA | 29 |
| 4. DINÁMICAS DEL TERRITORIO | 35 |
| 5. FACTORES DE RIESGO DE SINIESTRALIDAD..... | 43 |
| 6. ANÁLISIS DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL TERRITORIO | 47 |
| 7. COMITÉ LOCAL DE SEGURIDAD VIAL Y GRUPO DE MOVILIZACIÓN CIUDADANA | 79 |
| 8. FORMULACIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL..... | 81 |
| 9. INDICADORES DE SEGUIMIENTO | 114 |
| 10. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN..... | 117 |
| 11. IDENTIFICACIÓN DE FUENTES DE FINANCIACIÓN..... | 135 |
| 12. ESTRATEGIA DE DIVULGACIÓN..... | 138 |



1. INTRODUCCIÓN

El día 21 de octubre de 2023 se inició la ejecución del contrato 83472273 entre la Deutsche Gessellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH y TPD Ingeniería – Transporte, Planeación y Diseño Ingeniería S.A.S. que tiene por objeto la “Actualización del Plan Local de Seguridad Vial de Pereira, incluyendo un componente de gestión de la velocidad y análisis para la implementación de un piloto de foto detección de un corredor de la ciudad”.

Este proyecto surge debido a la necesidad de implementar medidas para el mejoramiento de la seguridad vial en Pereira, como consecuencia del rápido crecimiento urbano de la ciudad y del incremento del parque automotor que ha generado nuevos y crecientes desafíos en materia de movilidad y seguridad vial. Así, el proyecto se estructura en tres componentes principales: (i) la actualización del Plan Local de Seguridad Vial (PLSV), (ii) la elaboración del Plan de Gestión de Velocidad (PGV), y (iii) la implementación de un corredor piloto de control del tránsito con sistemas SAST.

La actualización del PLSV de Pereira estará alineada con el cumplimiento de los objetivos establecidos en la materia en el Plan de Desarrollo Municipal y en el Plan Maestro de Movilidad, de manera que se logre mejorar la calidad de vida de los ciudadanos a través de una movilidad más eficiente, inclusiva, segura y respetuosa del entorno. El desarrollo del Plan de Gestión de la Velocidad (PGV) se basa en un diagnóstico detallado de las dinámicas de movilidad y siniestralidad causadas por el exceso de velocidad, la identificación de puntos críticos de alta siniestralidad asociados a altas velocidades, y la formulación de las estrategias, programas y acciones concretas para gestionar la velocidad de manera efectiva, en consideración de los factores geográficos, sociales y económicos de la ciudad. Por último, el corredor piloto es una iniciativa centrada en la implementación de Sistemas Automáticos de Detección de infracciones de Tránsito (SAST) a lo largo de un tramo principal de la ciudad, la Avenida 30 de Agosto, sobre el cual se determinarán los puntos críticos para la instalación de los SAST y se diseñará la debida señalización para el control de velocidad.

De manera específica, este documento presenta i) el análisis de siniestralidad en el municipio en años recientes; ii) el mapeo de los actores clave en la seguridad vial en el ámbito local, iii) las dinámicas del territorio en términos socioeconómicos y demográficos, así como el comportamiento y las necesidades de los actores viales vulnerables, iv) los factores de riesgo de siniestralidad asociados a cada actor vial, v) el análisis de la seguridad vial en el territorio enfocado en cada una de las ocho (8) áreas de acción definidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV), vi) la descripción del Comité Local de Seguridad Vial y Grupo de Movilización Ciudadana, así como su pertinencia en la formulación y ejecución del Plan Local de Seguridad Vial (PLSV) en el municipio, vii) la formulación del Plan Local de Seguridad Vial del municipio en donde se desarrollan las estrategias y acciones para cada una de las áreas de acción, viii) los indicadores de seguimiento de las acciones planteadas, ix) el plan de implementación de las acciones, x) la identificación de fuentes de financiación, y xi) la estrategia de divulgación del plan.

2. SINIESTRALIDAD VIAL EN PEREIRA

Los factores involucrados en la seguridad vial son multifacéticos, y, por lo tanto, el estudio de esta y particularmente de los eventos de siniestralidad vial requiere un abordaje que responda a los distintos aspectos involucrados. En este capítulo se presenta el análisis de la siniestralidad vial en Pereira en consideración de los aspectos sociodemográficos, temporales, espaciales y comportamentales asociados a los eventos que han sido registrados entre 2016 y 2023 en el territorio pereirano (últimos ocho años a la fecha de realización del presente documento con cifras reportadas en su versión final).

La caracterización de la siniestralidad vial se desarrolla a partir de la información reportada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), que corresponde a la entidad oficial en Colombia para el almacenamiento, manejo y reporte de datos de esta naturaleza. La fuente primaria del ONSV es el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RNAT) para el caso de los siniestros, y el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF) para el caso del registro de víctimas tanto fallecidas como lesionadas. Sin embargo, deben tenerse en cuenta las disparidades significativas que puede haber entre ambas fuentes de datos debido a los siguientes aspectos:

- El RNAT es alimentado por los informes de las autoridades de tránsito que atienden los siniestros viales en el lugar de los hechos.
- El INMLCF realiza necropsias y valoraciones médico-legales de las víctimas, pero (i) los criterios de calificación como víctima de siniestro pueden diferir de aquellos de las autoridades de tránsito y (ii) no todas las víctimas lesionadas tienen una valoración en la entidad, y por ende, pueden estar subregistradas.
- No todos los siniestros viales son atendidos o reportados por las autoridades de tránsito, lo que puede implicar una subestimación en el RNAT. A su vez, el INMLCF puede registrar fallecimientos relacionados con siniestros viales que no fueron inicialmente documentados por las autoridades de tránsito.

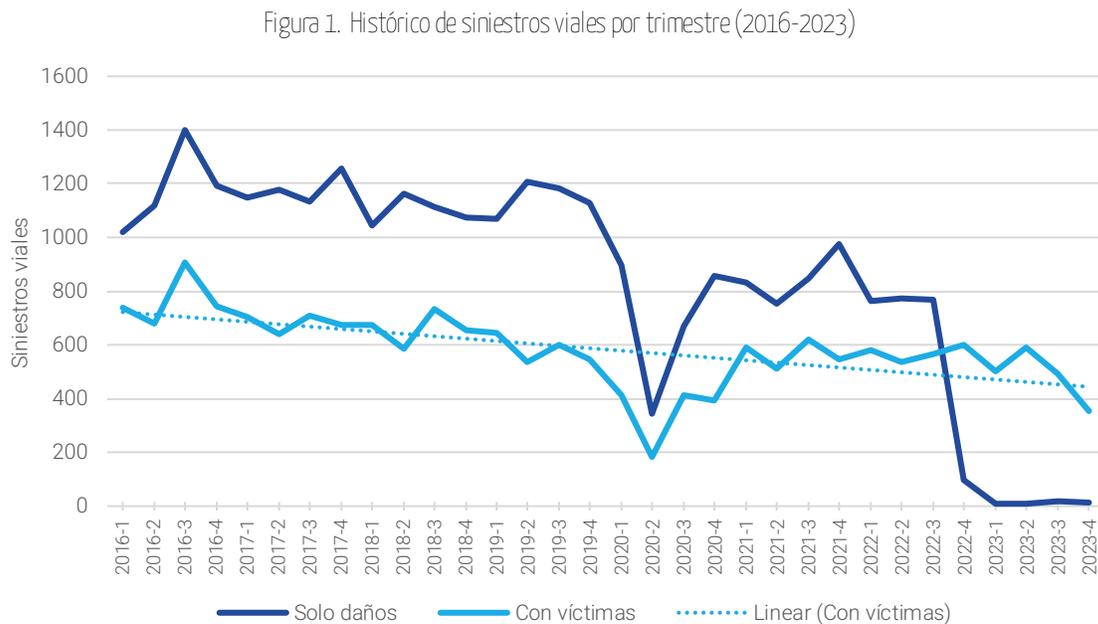
2.1. SINIESTROS VIALES

Cuando se presenta un siniestro vial, la información del evento es recolectada por el organismo de tránsito e incorporada al sistema de información unificado del RNAT. El análisis presentado en este numeral se realiza con base en los datos recolectados en dicho sistema. Sobre esta información, es relevante tener en cuenta las siguientes consideraciones: (i) un siniestro vial se registra con nivel de gravedad “solo daños”, “con heridos”, o “con fallecidos”, y para aquellos con heridos o fallecidos, puede tener asociadas 1 o más víctimas con distintas condiciones, (ii) los datos de siniestros con lesionados o solo con daños pueden estar subreportados, toda vez que quienes se ven envueltos en este tipo de siniestros, pueden no reportar el evento ante las autoridades. Teniendo esto en cuenta, el presente numeral

presenta el análisis según siniestros solo con daños o con víctimas (heridos o fallecidos), toda vez que el numeral subsiguiente presenta el análisis de las víctimas según su condición.

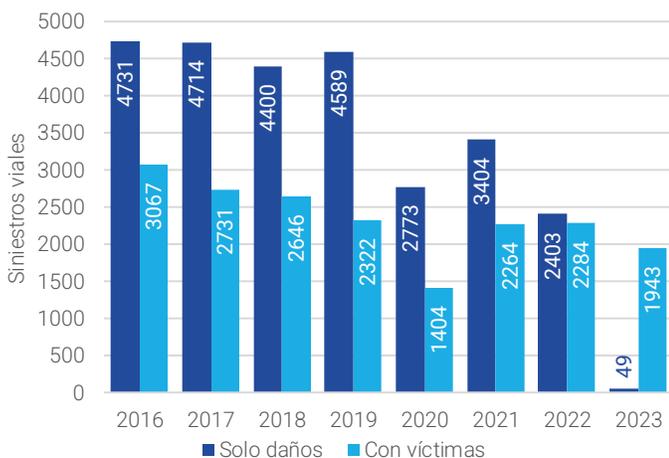
2.1.1. HISTÓRICO DE SINIESTROS VIALES

La siguiente figura presenta el comportamiento que han tenido los siniestros viales solo con daños y con víctimas en Pereira entre 2016 y 2023 por trimestres. La cantidad de siniestros de ambos tipos han tenido una tendencia de reducción de manera continua durante el periodo de ocho años.



Elaboración propia con base en (ONSV – RNAT, 2024).

Durante el periodo de análisis presentado, se registraron los puntos máximos de siniestros tanto solo con daños como con víctimas en el tercer trimestre de 2016, durante el cual se registraron 1400 siniestros solo con daños y 907 siniestros con víctimas. Asimismo, se registraron los puntos mínimos de siniestros tanto solo con daños como con víctimas durante el mismo periodo, en el segundo trimestre de 2020 (cuando se establecieron por primera vez medidas restrictivas debido a la pandemia por COVID-19), durante el cual se registraron 346 siniestros solo con daños y 183 siniestros con víctimas.



Al analizar los datos agregados por año, como se muestran en la figura a la izquierda,

se encuentra la reducción anual media de los registros de siniestros con víctimas ha sido del 3% y del 8% para los registros de siniestros solo con daños (omitiendo el año de 2023, durante el cual se registran únicamente 49 siniestros de este tipo, lo cual puede corresponder a una falta de reportes, y no a una reducción propia de la cantidad de siniestros viales).

2.1.2. ANÁLISIS DE LOS SINIESTROS SEGÚN LA ZONA Y MOMENTO DE OCURRENCIA

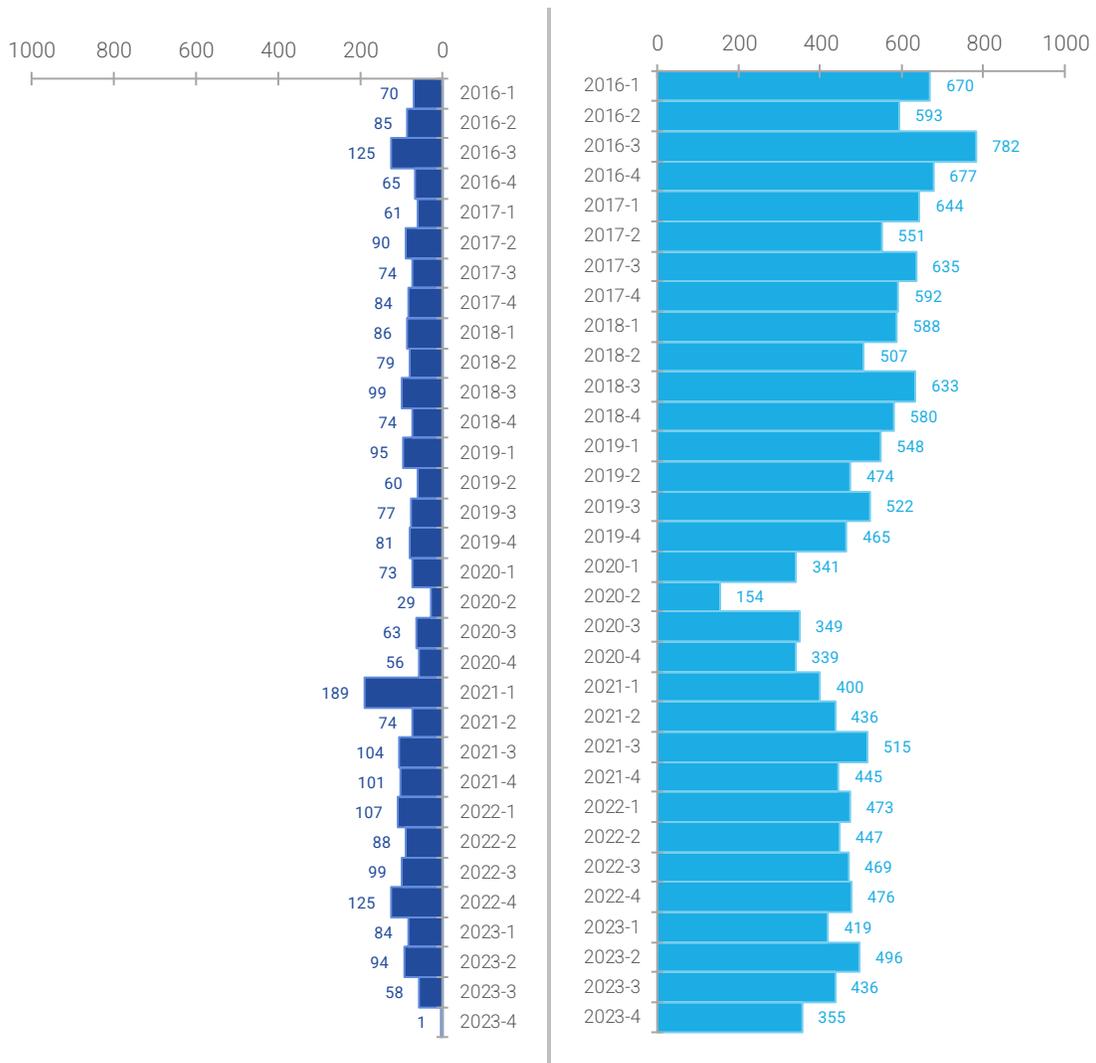
La siguiente figura presenta el comportamiento que han tenido los siniestros viales con víctimas según la zona de ocurrencia entre 2016 y 2023 por trimestres. La mayoría de los siniestros han sido registrados en zona urbana a lo largo de los ocho años de análisis. El punto máximo de siniestros viales con víctimas en la zona rural ha sido de 189 registros durante el primer trimestre de 2021, y en la zona urbana ha sido de 782 registros durante el tercer trimestre de 2016.

Figura 2. Distribución histórica de los siniestros viales con víctimas según la zona de ocurrencia

14 % del total de siniestros entre 2016 y 2023 ocurrieron en zonas **Rurales**



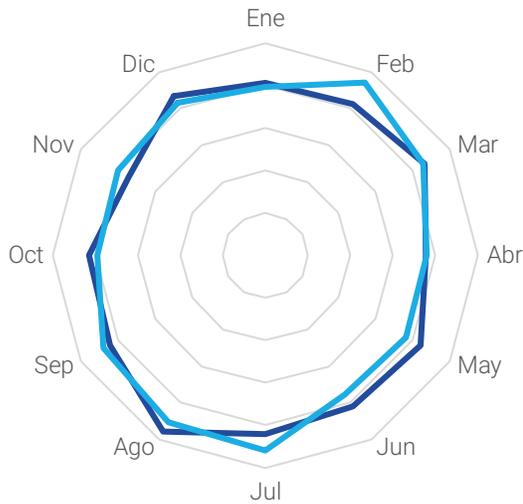
86 % del total de siniestros entre 2016 y 2023 ocurrieron en zonas **Urbanas**



Elaboración propia con base en (ONSV – RNAT, 2024).

Aunado a lo anterior, al analizar el momento de ocurrencia de los siniestros durante el periodo de análisis 2016-2023 respecto al mes, día de la semana y hora del día asociado a los registros de siniestros viales, se encuentra lo mostrado en la siguiente figura.

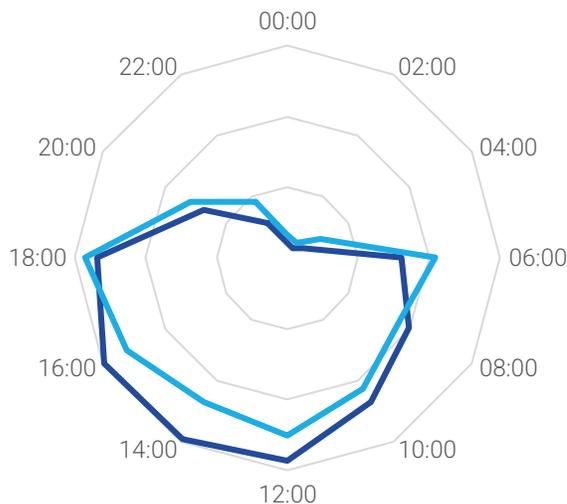
Figura 3. Distribución de los siniestros viales según el momento de ocurrencia



Según el mes de ocurrencia de los siniestros, **agosto** es el mes durante el cual se registra una mayor cantidad de siniestros viales **solo con daños**, mientras que **febrero y julio** son los meses con mayor cantidad de registros de siniestros viales **con víctimas**.



Según el día de ocurrencia de los siniestros, **los domingos** son los días con la mayor cantidad de registros de siniestros **solo con daños**, mientras que los **miércoles y jueves** son los días con la mayor cantidad de registros de **siniestros con víctimas**.



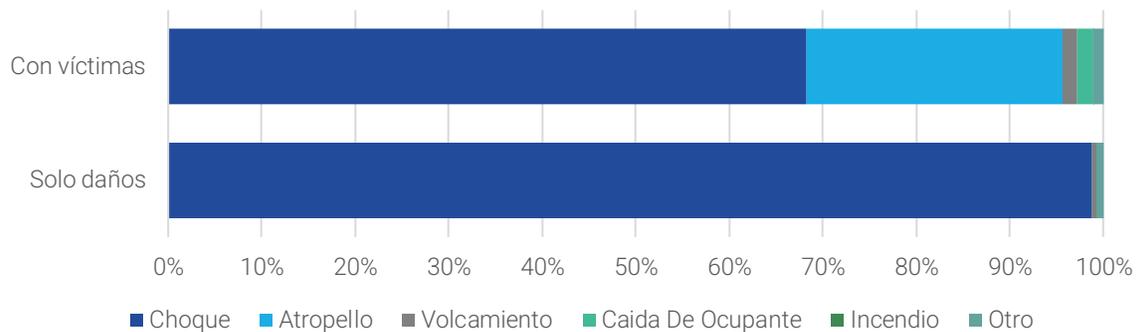
Según la hora de ocurrencia de los siniestros, entre las **12:00** y las **16:00** se registran la mayor cantidad de siniestros **solo con daños**, mientras que alrededor de las **6:00** y alrededor de las **18:00** se registran la mayor cantidad de registros de **siniestros con víctimas**.

Elaboración propia con base en (ONSV – RNAT, 2024).

2.1.3. ANÁLISIS SEGÚN LA CLASE DE SINIESTRO

Al analizar los siniestros viales de manera agregada según su clase para el periodo de análisis comprendido entre 2016 y 2023, se encuentra lo mostrado en la siguiente figura. En el caso de los siniestros solo con daños, el 98.7% de los registros corresponden a choques, mientras que, en el caso de siniestros con víctimas, solo el 68.3% de los registros corresponden a choques, y los atropellos cobran una mayor representación, con el 27.5% de participación.

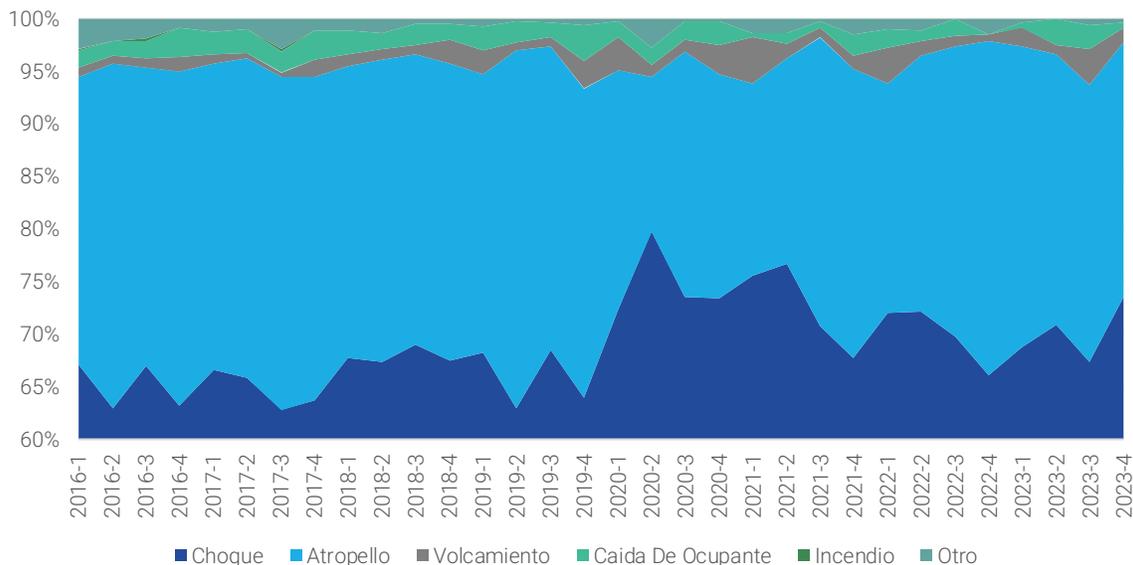
Figura 4. Distribución de los siniestros viales según su clase (agregado 2016-2023)



Elaboración propia con base en (ONSV – RNAT, 2024).

Teniendo en cuenta lo anterior, al analizar más en detalle el histórico de los siniestros con víctimas en cuanto a su clase, se encuentra lo mostrado en la siguiente figura. Desde 2016 hasta 2019, los siniestros con víctimas cuya clase corresponde a un choque, representaron alrededor del 65% de los siniestros, y tomaron mayor relevancia desde el 2020, año a partir del cual los siniestros con víctimas de tipo choque, representan alrededor del 70%.

Figura 5. Histórico de siniestros con víctimas según la clase por trimestres (2016-2023)

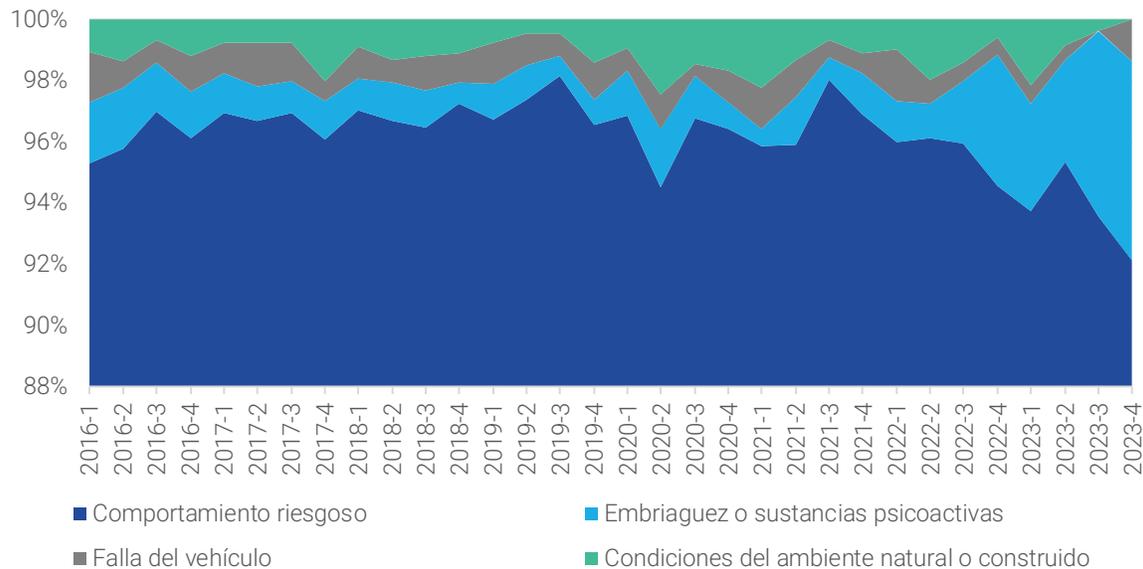


Elaboración propia con base en (ONSV – RNAT, 2024).

2.1.4. ANÁLISIS DE LOS SINIESTROS SEGÚN LA CAUSA

En cuanto a las posibles causas que dieron origen a la ocurrencia de los siniestros viales durante el periodo de análisis entre 2016 y 2023, se agrupan las hipótesis reportadas en cuatro categorías: (i) comportamiento riesgoso, (ii) falla de vehículo, (iii) embriaguez o uso de sustancias psicoactivas y (iv) condiciones del ambiente natural o construido. Así entonces, la siguiente figura presenta la distribución del histórico de siniestros viales según estas categorías, de manera agregada para siniestros solo con daños y con víctimas.

Figura 6. Distribución del histórico de siniestros viales solo con daños y con víctimas según la posible causa (2016-2023)



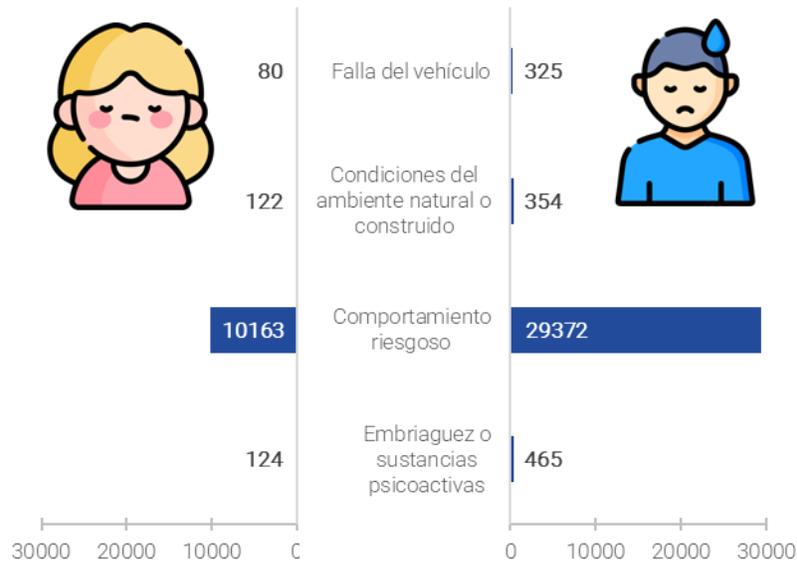
Elaboración propia con base en (ONSV – RNAT, 2024).

Durante el periodo de análisis, los comportamientos riesgosos se encuentran asociados como posible causa de entre el 92% y el 98% de los siniestros viales. No obstante, es posible evidenciar que durante 2020 cobraron mayor relevancia los siniestros cuya posible causa fueron las condiciones del ambiente natural o construido, y durante el 2023 la embriaguez o el uso de sustancias psicoactivas ha crecido significativamente como posible causa de ocurrencia de los siniestros viales, pasando del 2% a finales de 2022 al 6.5% a finales de 2023.

Por otra parte, al analizar las posibles causas que originan los siniestros viales en Pereira según el sexo del actor involucrado, no se encuentra ninguna diferencia entre hombres y mujeres. Los siniestros posiblemente ocasionados por comportamientos riesgosos representan el 96.9% del total siniestros que involucran mujeres y el 96.3% del total que involucran hombres. Similarmente, los siniestros posiblemente ocasionados por embriaguez o uso de sustancias psicoactivas representan el 1.2% del total de siniestros que involucran mujeres y 1.5% del total de siniestros que involucran hombres. En el caso de siniestros posiblemente ocasionados por condiciones del ambiente natural y construido, la proporción

es del 1.2% tanto para los siniestros que involucran mujeres como para los que involucran hombres. La siguiente figura presenta un resumen de estos datos.

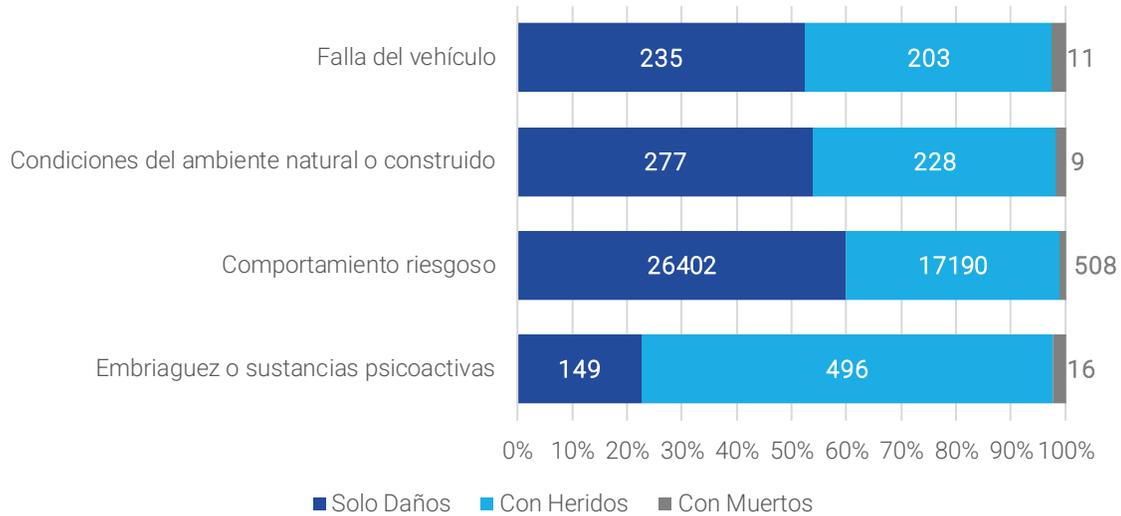
Figura 7. Siniestros viales según la posible causa asociada y el sexo del involucrado (acumulado 2016-2023)



Elaboración propia con base en (ONSV – RNAT, 2024).

Ahora bien, al asociar la posible causa relacionada con la ocurrencia de siniestros viales con la severidad de estos, se encuentra lo mostrado en la siguiente figura para el agregado entre 2016 y 2023. Los siniestros posiblemente causados por embriaguez o uso de sustancias psicoactivas se encuentran asociados a una severidad significativamente mayor en comparación con siniestros ocasionados por otras causas posibles. El 75% de siniestros posiblemente causados por embriaguez o uso de sustancias psicoactivas resultaron en siniestros con heridos, mientras que esta proporción es de entre el 39% y el 45% para siniestros asociados a otras posibles causas.

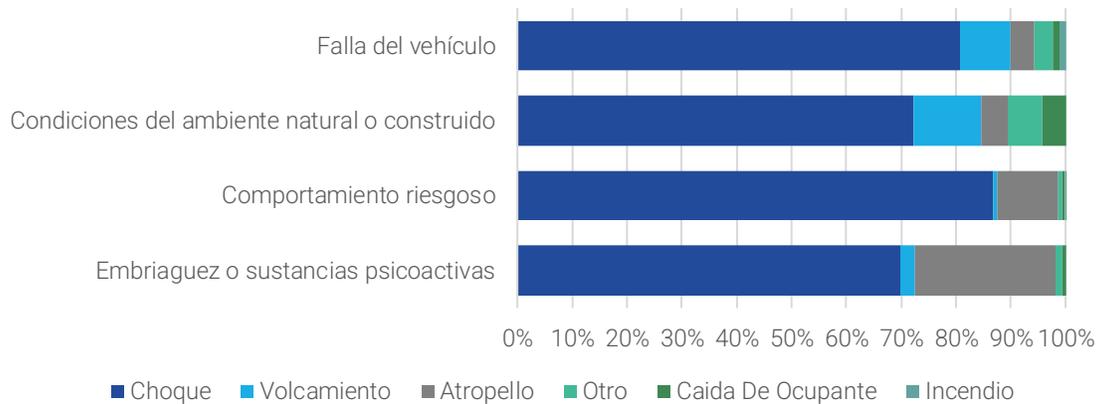
Figura 8. Distribución de los siniestros viales según la posible causa asociada y la severidad (acumulado 2016-2023)



Elaboración propia con base en (ONSV – RNAT, 2024).

De manera similar, al vincular la posible causa relacionada con la ocurrencia de siniestros viales con la clase de estos, se encuentra lo mostrado en la siguiente figura para el agregado entre 2016 y 2023. Los siniestros posiblemente causados por embriaguez o uso de sustancias psicoactivas, así como por comportamientos riesgosos, se encuentran más relacionados con atropellos que siniestros originados por otras posibles causas. Asimismo, los siniestros posiblemente ocasionados por fallas del vehículo o condiciones del ambiente natural o construido se encuentran más asociados a volcamientos en comparación con siniestros asociados a otras posibles causas.

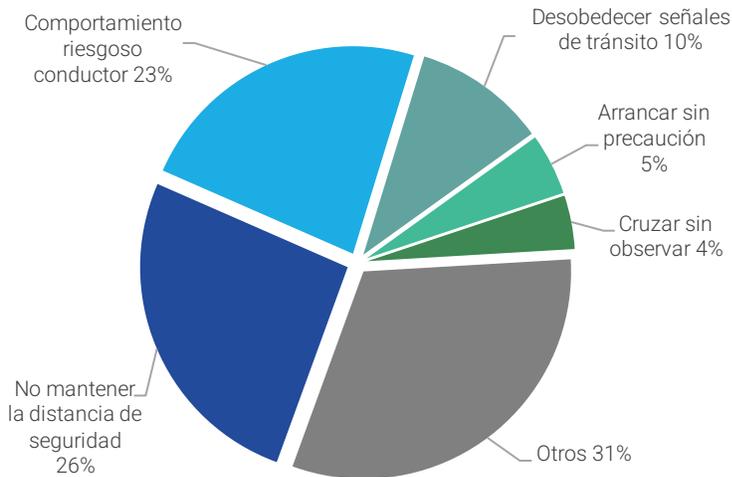
Figura 9. Distribución de los siniestros viales según la posible causa asociada y la clase de siniestro (acumulado 2016-2023)



Elaboración propia con base en (ONSV – RNAT, 2024).

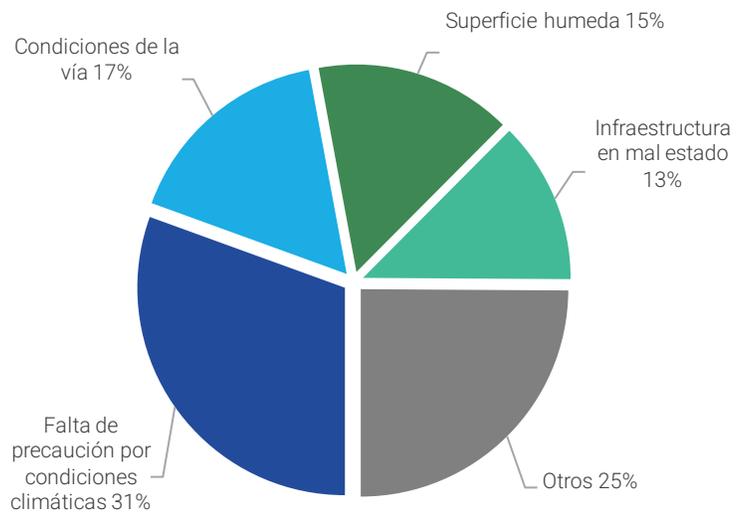
Finalmente, al analizar de manera más detallada las posibles causas asociadas a la ocurrencia de siniestros según cada una de las categorías anteriormente presentadas, se encuentra lo mostrado en la siguiente figura.

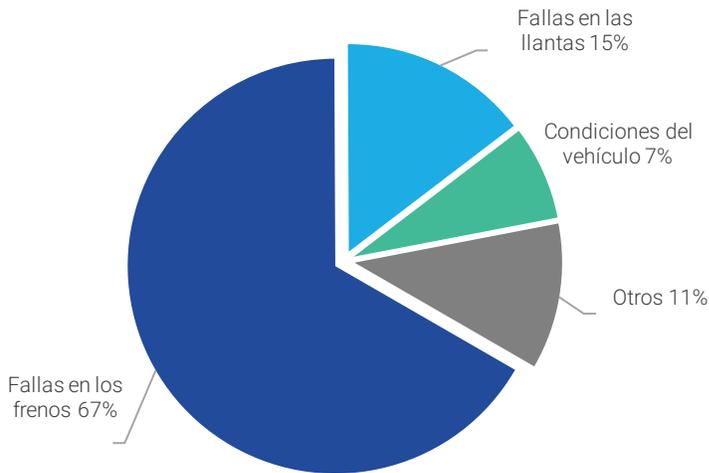
Figura 10. Principales hipótesis asociadas a la ocurrencia de siniestros viales según la posible causa (acumulado 2016-2023)



Para los siniestros viales cuya posible causa ha sido un **comportamiento riesgoso**, las principales hipótesis con mayor representación corresponden a (i) no mantener la distancia de seguridad, (ii) comportamiento riesgoso del conductor, (iii) desobedecimiento de señales de tránsito, (iv) arranque sin precaución y (v) cruzar sin observar.

Para los siniestros viales cuya posible causa han sido **condiciones del ambiente natural o construido**, las principales hipótesis con mayor representación corresponden a (i) falta de precaución por condiciones climáticas como niebla, lluvia o humo, (ii) condiciones de la vía, (iii) superficie húmeda, y (iv) infraestructura vial en mal estado.





Para los siniestros viales cuya posible causa ha sido una **falla del vehículo**, las principales hipótesis con mayor representación corresponden a (i) fallas en los frenos, (ii) fallas en las llantas, y (iii) condiciones del vehículo.

Elaboración propia con base en (ONSV – RNAT, 2024).

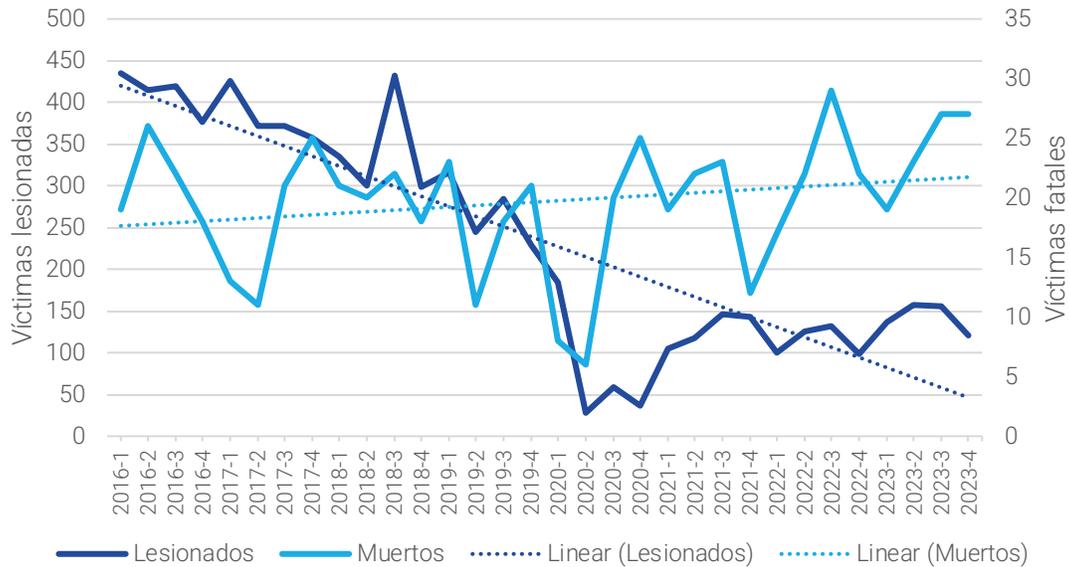
2.2. VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES

Como parte de la caracterización de la siniestralidad vial en Pereira, en el presente numeral se describe el análisis de las víctimas de siniestros viales a partir de lo reportado por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF) y suministrado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV). Para este análisis es pertinente tener en cuenta (i) que las cifras pueden diferir de lo reportado por el RNAT en el numeral anterior sobre siniestros con víctima, (ii) que un siniestro puede tener asociadas varias víctimas y (iii) que en el caso de víctimas lesionadas puede existir un subreporte toda vez que no todas las víctimas que resultan lesionadas a causa de siniestros completan el procedimiento de reporte ante el INMLCF.

2.2.1. HISTÓRICO DE VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES

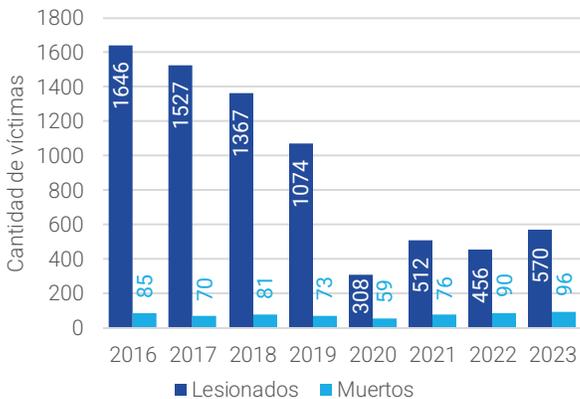
La siguiente figura presenta el histórico de víctimas tanto fatales como fallecidas a causa de siniestros viales en Pereira durante el periodo de análisis comprendido entre 2016 y 2023 por trimestres. La tendencia para el caso de víctimas lesionadas es favorable, toda vez que se han venido reduciendo año a año. Sin embargo, en el caso de víctimas fatales, la tendencia es opuesta, con un aumento generalizado del número de fallecidos durante los 8 años de análisis.

Figura 11. Histórico de víctimas lesionadas y fallecidas por trimestres (2016-2023)



Elaboración propia a partir de ONSV – INMLCF (2024).

Durante el periodo de análisis presentado, se registró el punto máximo de víctimas lesionadas durante el primer trimestre de 2016, con 435 registros, y el de víctimas fallecidas durante el tercer trimestre de 2022, con 29 registros. Los puntos mínimos de víctimas tanto lesionadas como fallecidas se presentaron durante el segundo trimestre de 2020 (cuando se establecieron por primera vez medidas restrictivas debido a la pandemia por COVID-19), con un total de 28 víctimas lesionadas y 6 fallecidas.

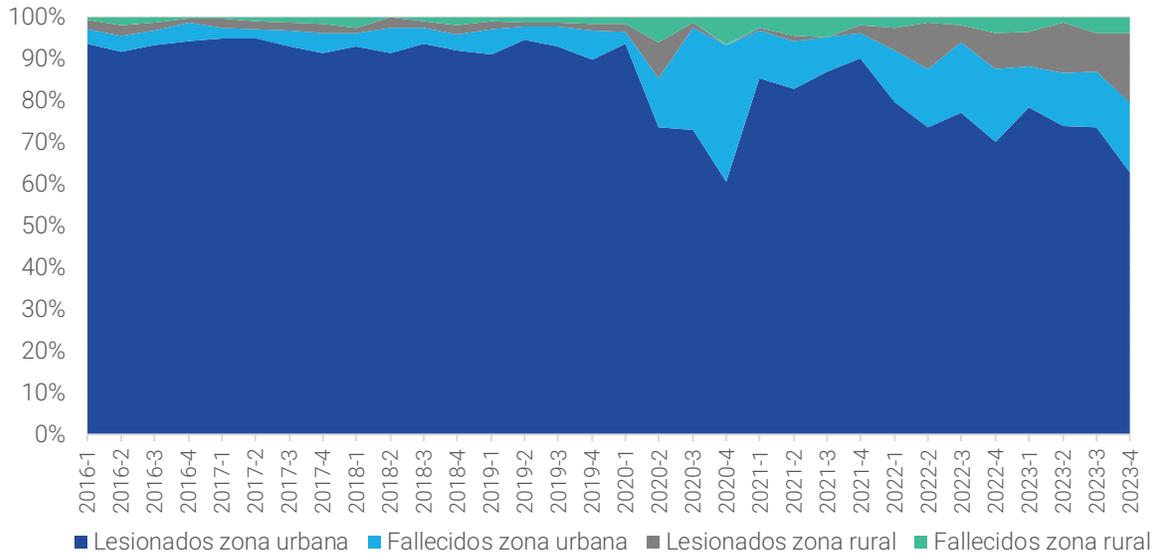


Al analizar los datos agregados por año, como se muestran en la figura a la izquierda, se encuentra la reducción anual media de víctimas lesionadas ha sido del 4%, mientras que las víctimas fatales han aumentado en un 3% de media anual. Esto muestra que, a pesar de la reducción significativa en la cantidad de siniestros con víctimas en el municipio, la severidad de estos ha venido en aumento de manera continua durante el periodo de ocho años analizado.

Por otro lado, al analizar los registros de víctimas según la zona de ocurrencia del siniestro, se encuentra lo mostrado en la siguiente figura. En contraste con el registro de siniestros viales del RNAT donde no existen cambios en la proporción referente a la zona de ocurrencia urbana-rural a lo largo del periodo de análisis comprendido entre 2016 y 2023 (ver Figura 2), en el caso de las víctimas se observa una tendencia desde el año 2022 de crecimiento sostenido en la proporción de víctimas de siniestros viales ocurridos en zonas rurales; en el último trimestre de 2021 el 4% de las víctimas lesionadas y fallecidas se encuentran

asociadas a siniestros en la zona rural de Pereira, pero esta representación crece de manera continua hasta el 20% para el último trimestre de 2023.

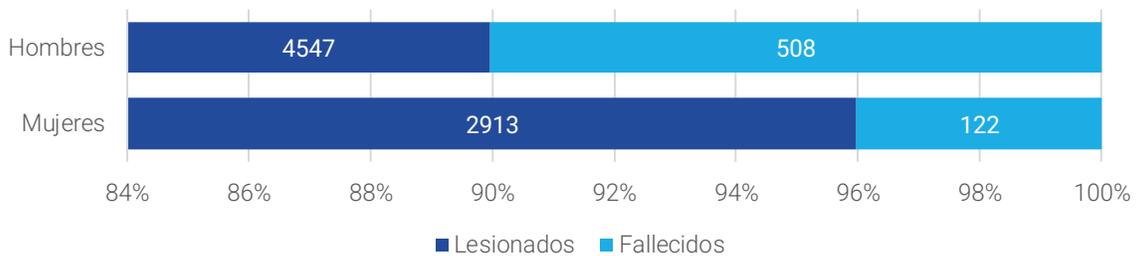
Figura 12. Distribución de las víctimas según la zona de ocurrencia del siniestro por trimestres (2016-2023)



Elaboración propia a partir de ONSV – INMLCF (2024).

Aunado a lo anterior, al analizar las víctimas registradas según su sexo, se encuentra lo mostrado en la siguiente figura. En este caso, se evidencia un contraste en la condición de la víctima en relación con el sexo, donde el 10% de los hombres víctimas de siniestros viales corresponden a fallecidos, mientras que, en el caso de las mujeres, esta proporción es del 4%; esto muestra que la severidad de los siniestros es mayor cuando la víctima involucrada es un hombre.

Figura 13. Distribución de las víctimas según el sexo y la condición de la víctima (acumulado 2016-2023)



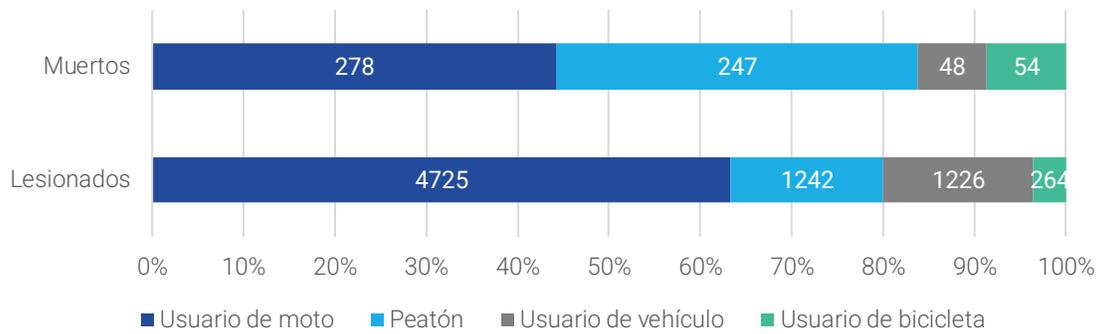
Elaboración propia a partir de ONSV – INMLCF (2024).

2.2.2. TENDENCIAS SEGÚN EL TIPO DE USUARIO

La siguiente figura presenta la distribución de las víctimas según su condición y el tipo de usuario para el acumulado en el periodo de análisis comprendido entre 2016 y 2023. En el

caso de las víctimas fallecidas, el 44% son usuarios de motocicleta, el 39% son peatones, el 8% usuarios de vehículo y el 9% usuarios de bicicleta. En el caso de víctimas lesionadas, la proporción de usuarios de motocicleta es mayor, del 63%, mientras que los peatones representan el 17%, los usuarios de vehículo el 16% y los de bicicleta el 4%.

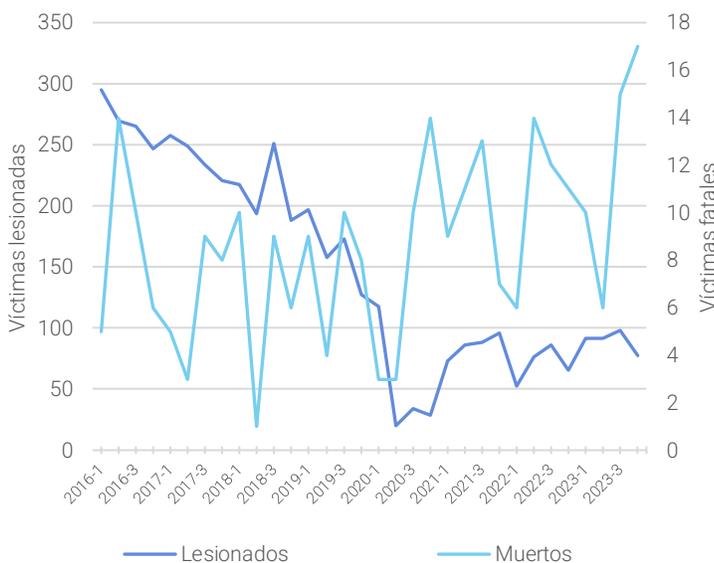
Figura 14. Distribución de las víctimas según su condición y el tipo de usuario (acumulado 2016-2023)



Elaboración propia a partir de ONSV – INMLCF (2024).

En cuanto al análisis particular de cada uno de los tipos de usuarios, en la siguiente figura se presentan los datos históricos de siniestros viales según el tipo usuario y la condición de la víctima por trimestres para el periodo comprendido entre 2016 y 2023. Asimismo, se presenta un breve resumen de las tendencias evidenciadas.

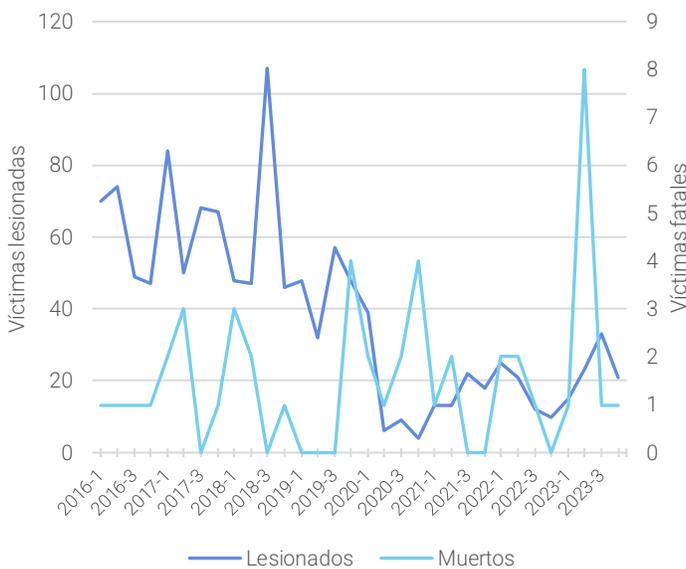
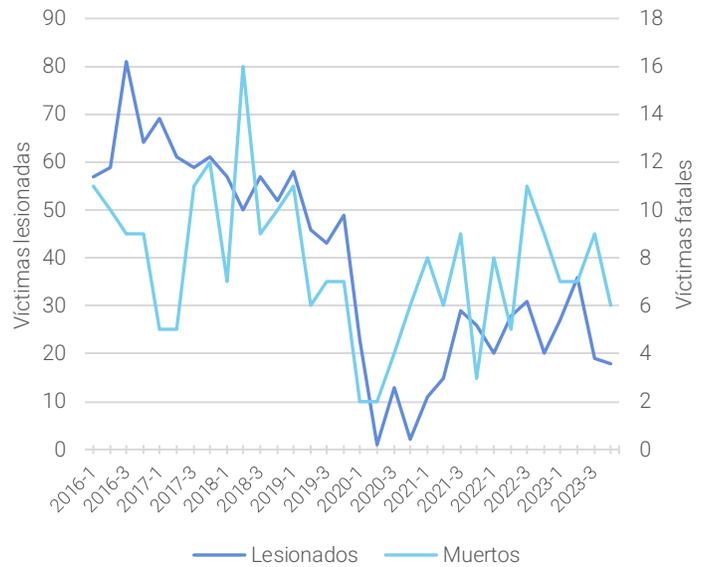
Figura 15. Histórico de víctimas según su condición y el tipo de usuario (2016-2023)



Los **usuarios de motocicleta** presentan una tendencia favorable en la cantidad de lesionados, con una reducción significativa y constante durante el periodo analizado. Sin embargo, la tendencia es opuesta en el caso de la cantidad de fallecidos, con un aumento significativo, pasando de 5 fallecidos en el primer trimestre de 2016 a 17 en el último trimestre de 2023.



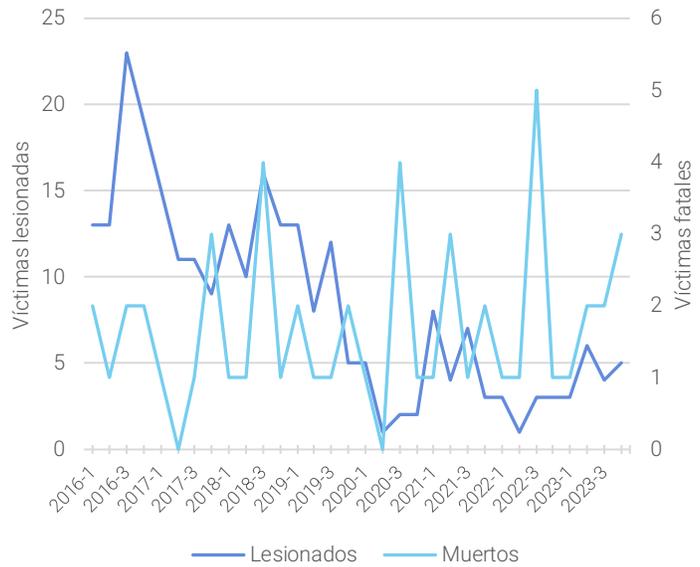
Los **peatones** presentan una tendencia favorable tanto en la cantidad de lesionados como de fallecidos, con una reducción constante a través de los años, aunque más marcada en el caso de lesionados



Los **usuarios de automóvil** presentan una tendencia favorable en la cantidad de lesionados, con una reducción significativa y constante durante el periodo analizado. Sin embargo, la tendencia es opuesta en el caso de la cantidad de fallecidos, con un pico máximo a destacar en el segundo trimestre de 2023.



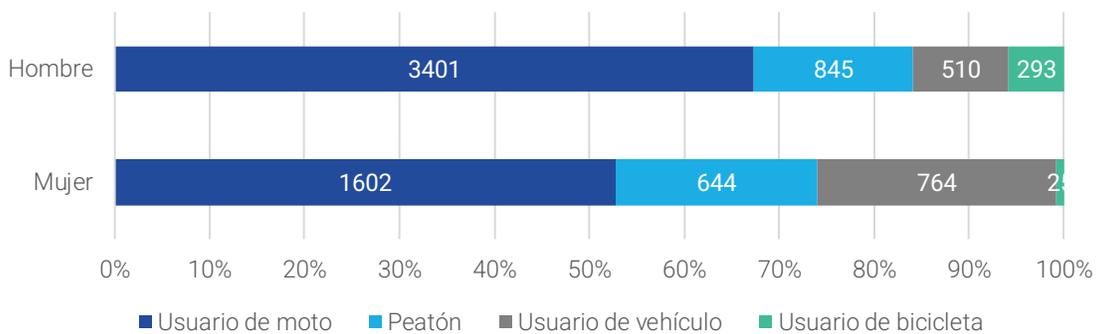
Los **usuarios de bicicleta** presentan una tendencia favorable en la cantidad de lesionados, con una reducción significativa y constante durante el periodo analizado. Sin embargo, la tendencia es opuesta en el caso de la cantidad de fallecidos.



Elaboración propia a partir de ONSV – INMLCF (2024).

Aunado a lo anterior, al realizar un análisis asociando el tipo de usuario y el sexo de la víctima, se encuentra lo mostrado en la siguiente figura. Al comparar las distribuciones, se identifican diferencias en las víctimas que son usuarios de motocicleta o de automóvil. Las mujeres cuentan con una mayor proporción de víctimas usuarias de vehículo (automóvil) y menor de usuarias de motocicleta y de bicicleta.

Figura 16. Distribución de las víctimas según el tipo de usuario y el sexo de la víctima (acumulado 2016-2023)



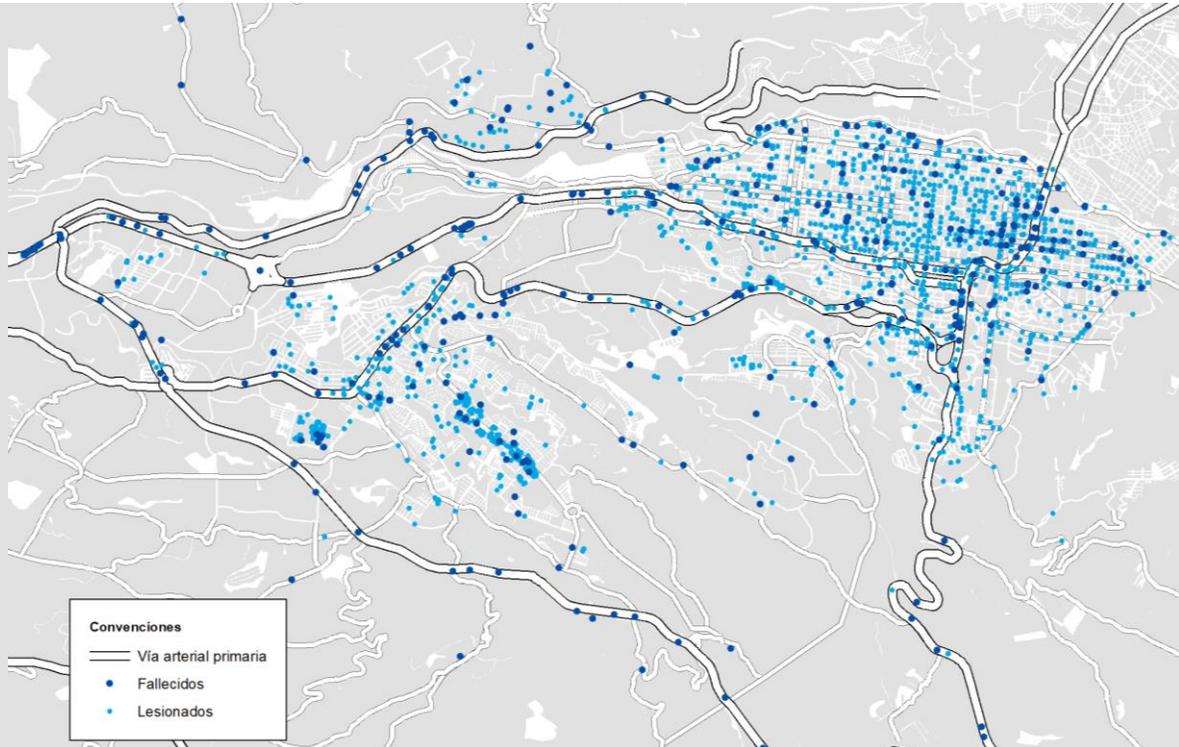
Elaboración propia a partir de ONSV – INMLCF (2024).

2.3. PUNTOS, TRAMOS Y ÁREAS CRÍTICAS DE SINIESTRALIDAD VIAL

Para el análisis de los puntos, tramos y áreas críticas de siniestralidad vial se utilizan los datos suministrados por el ONSV, que contienen las víctimas lesionadas y fallecidas entre 2016 y 2023. Los datos georreferenciados corresponden al 73% del total de los registros de víctimas lesionadas y al 85% del total de registros de víctimas fallecidas en el periodo comprendido

entre 2016 y 2023, y cuentan con 63 registros adicionales de lesionados en 2024 y 18 registros adicionales de fallecidos en el mismo año.

Figura 17. Víctimas lesionadas y fallecidas de siniestros viales (2016-2023)

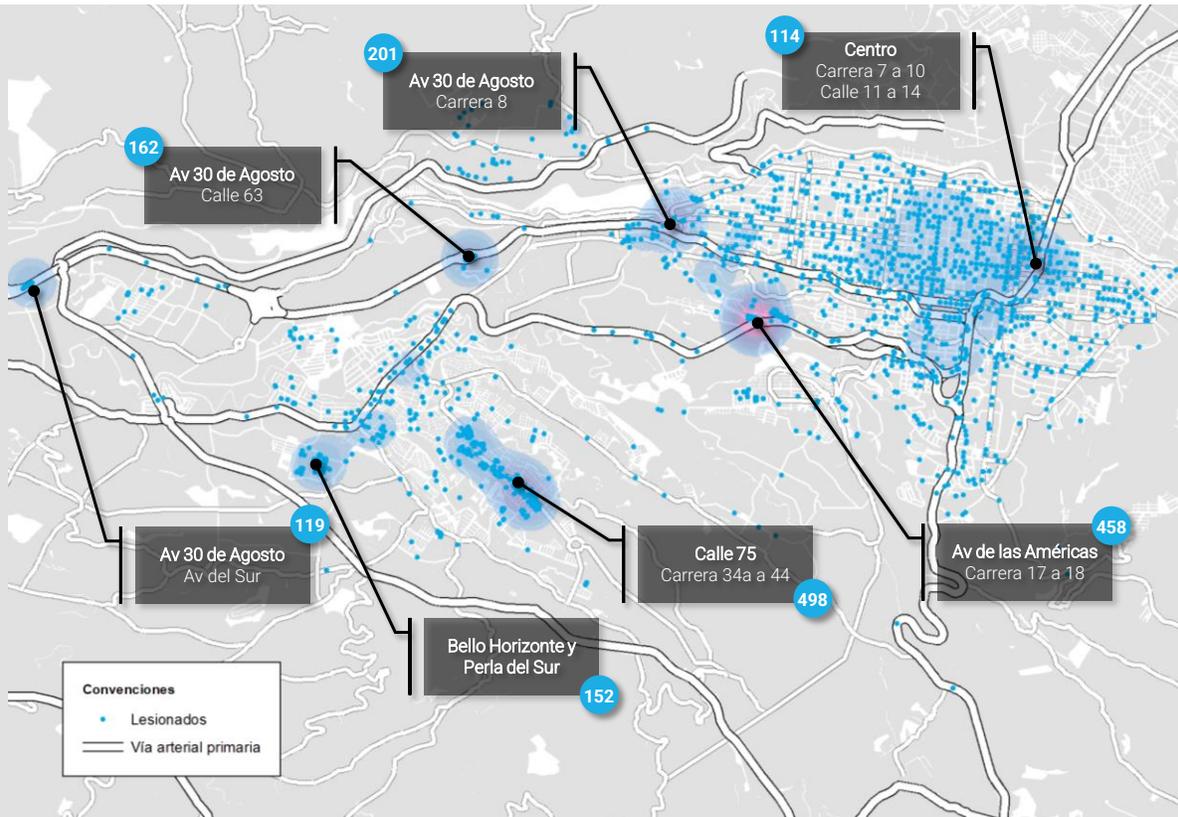


Elaboración propia a partir de ONSV – INMLCF (2024).

2.3.1. VÍCTIMAS LESIONADAS

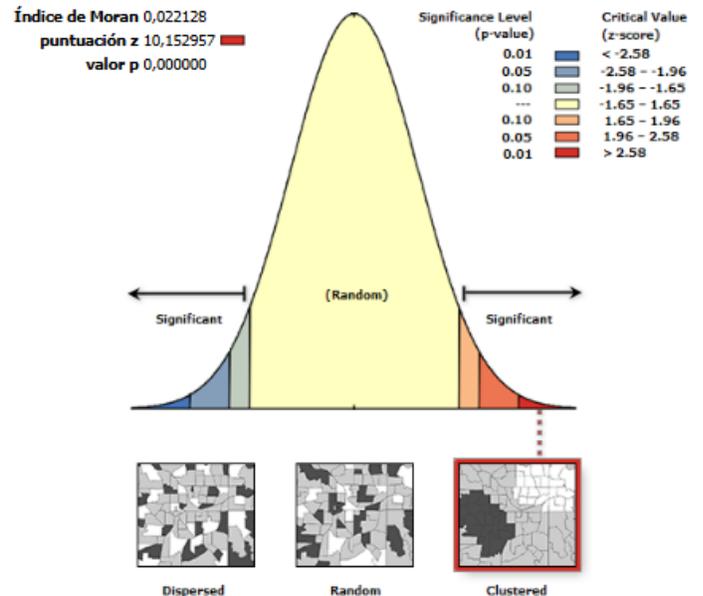
La siguiente figura presenta la ubicación de las víctimas lesionadas a causa de siniestros viales en el territorio entre 2016 y 2023, así como el correspondiente mapa de calor de puntos críticos para esta clase de víctimas. Se logran identificar **siete puntos, tramos y áreas críticas** de alta siniestralidad que concentran el **31.1% del total de víctimas lesionadas** en el periodo de análisis. Tres puntos se ubican sobre la Avenida 30 de Agosto, a la altura de la Avenida del Sur, de la Calle 63 y de la Carrera 8. Un tramo crítico se encuentra en la Av. de Las Américas entre las carreras 17 y 18. Tres áreas críticas, en los barrios Bello Horizonte y Perla del Sur, a lo largo y alrededor de la calle 75 entre carreras 34 a y 44, y en el centro de la ciudad, entre las carreras 7 y 10, y entre las calles 11 y 14.

Figura 18. Puntos, tramos y áreas críticas de víctimas lesionadas a causa de siniestros viales entre 2016 y 2023



Elaboración propia a partir de ONSV – INMLCF (2024).

Aunado a lo anterior, para comprobar la identificación de puntos, tramos y áreas críticas a partir de los datos georreferenciados de víctimas lesionadas a causa de siniestros viales en el periodo comprendido entre 2016 y 2023, se ejecuta un análisis de autocorrelación espacial basado en el índice de Morán, obteniendo los resultados mostrados en la figura de la derecha. Dado que la puntuación z es de 10,152957, existe una probabilidad menor al 1% de que el patrón agrupado de las víctimas lesionadas pueda ser el resultado del azar.

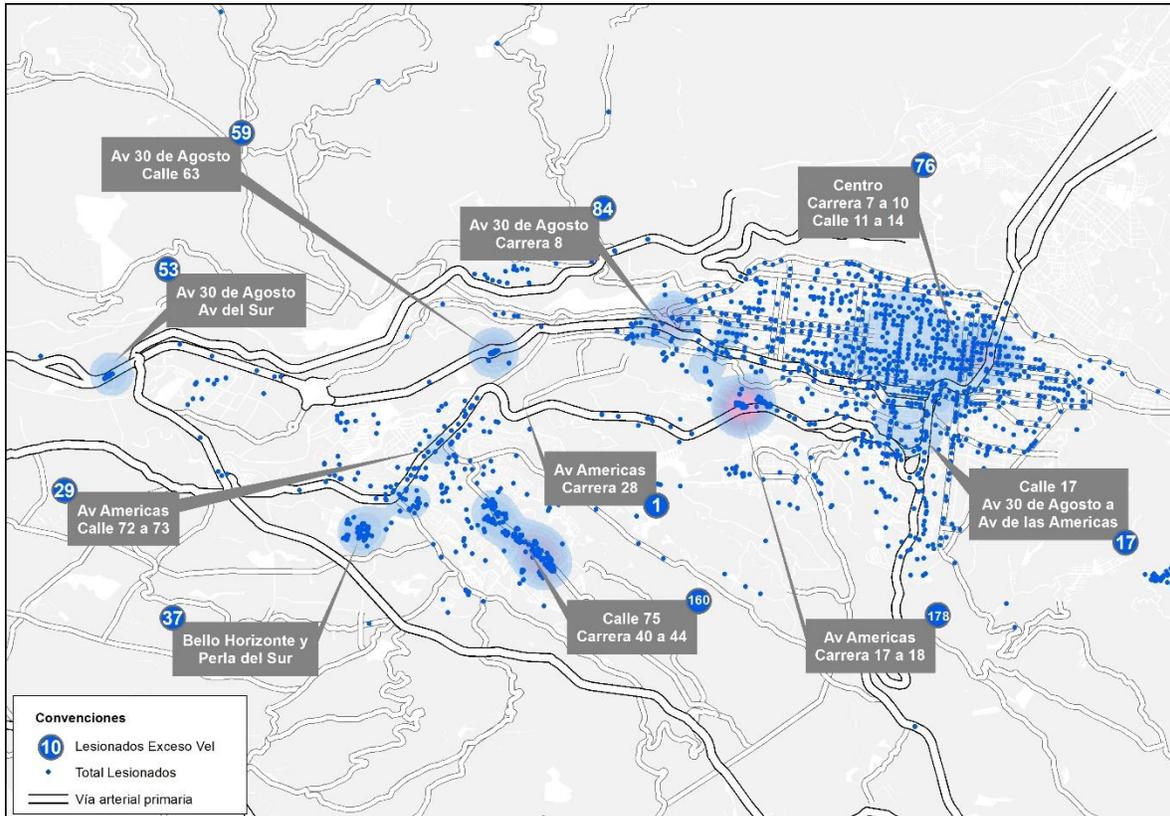


Por otra parte, se realiza un análisis que permite relacionar las víctimas lesionadas debido al exceso de velocidad, así como víctimas lesionadas de acuerdo con el tipo de usuario.

En la siguiente figura se observa un total de 694 víctimas lesionadas asociadas a exceso de velocidad, así como una agrupación importante en la Avenida Américas entre carreras 17 y

18 con 178 víctimas que representan el 26% del total, seguido de la calle 75 entre carreras 40 y 44 con 160 víctimas que representan el 23% del total y en la Avenida 30 de agosto por carrera 8 con 84 víctimas que representan un 12% del total, estos 3 tramos agrupan más del 50% de las víctimas lesionadas asociadas a exceso de velocidad para los puntos críticos identificados.

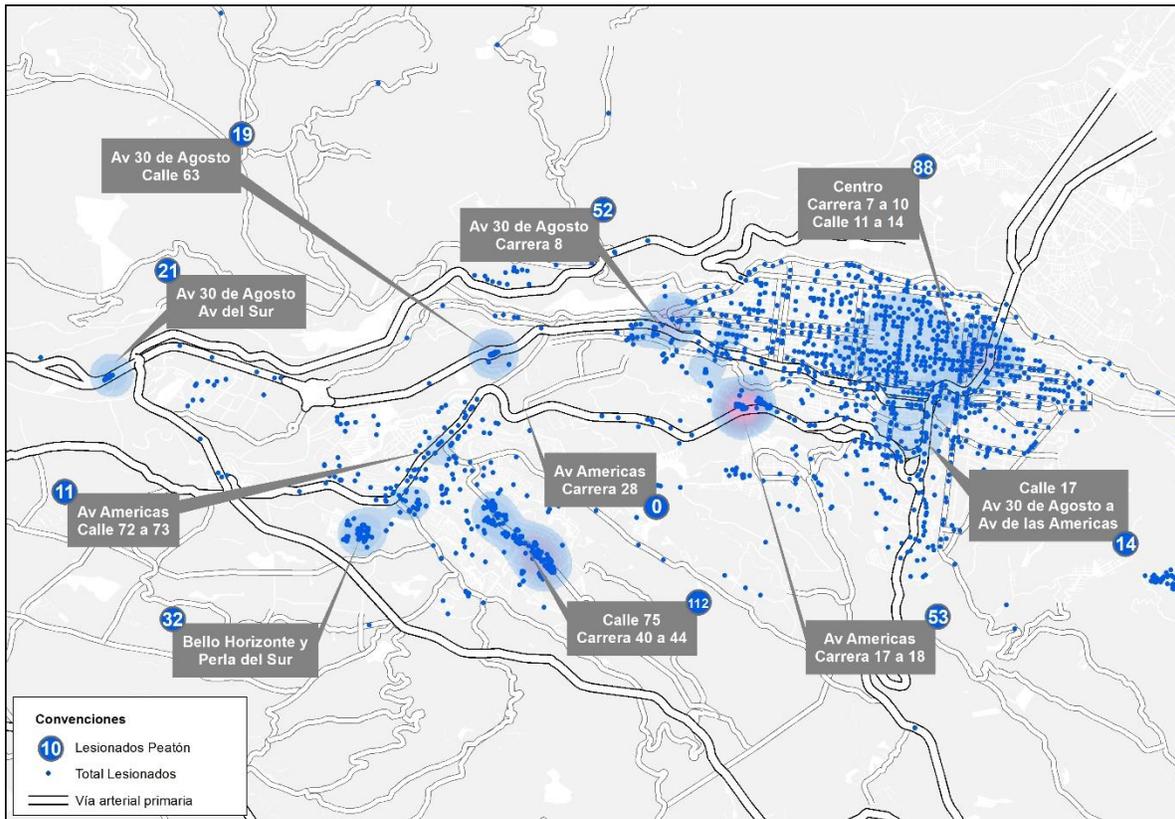
Figura 19. Puntos, tramos y áreas críticas de víctimas lesionadas asociadas a exceso de velocidad entre 2016 y 2023



Elaboración propia a partir de ONSV – INMLCF (2024).

En la siguiente figura se observa un total de 402 víctimas peatones lesionados, así como una agrupación importante en la calle 75 entre carreras 40 y 44 con 112 víctimas que representan el 28% del total, seguido del cuadrante comprendido entre la carrera 7 y 10 entre calle 11 y 14 con 66 víctimas que representan un 22 % del total y la Avenida 30 de agosto por carrera 8 con 52 víctimas que representan un 13% del total, estos 3 tramos agrupan más del 50% de los peatones como víctimas lesionadas de siniestros viales para los puntos críticos identificados.

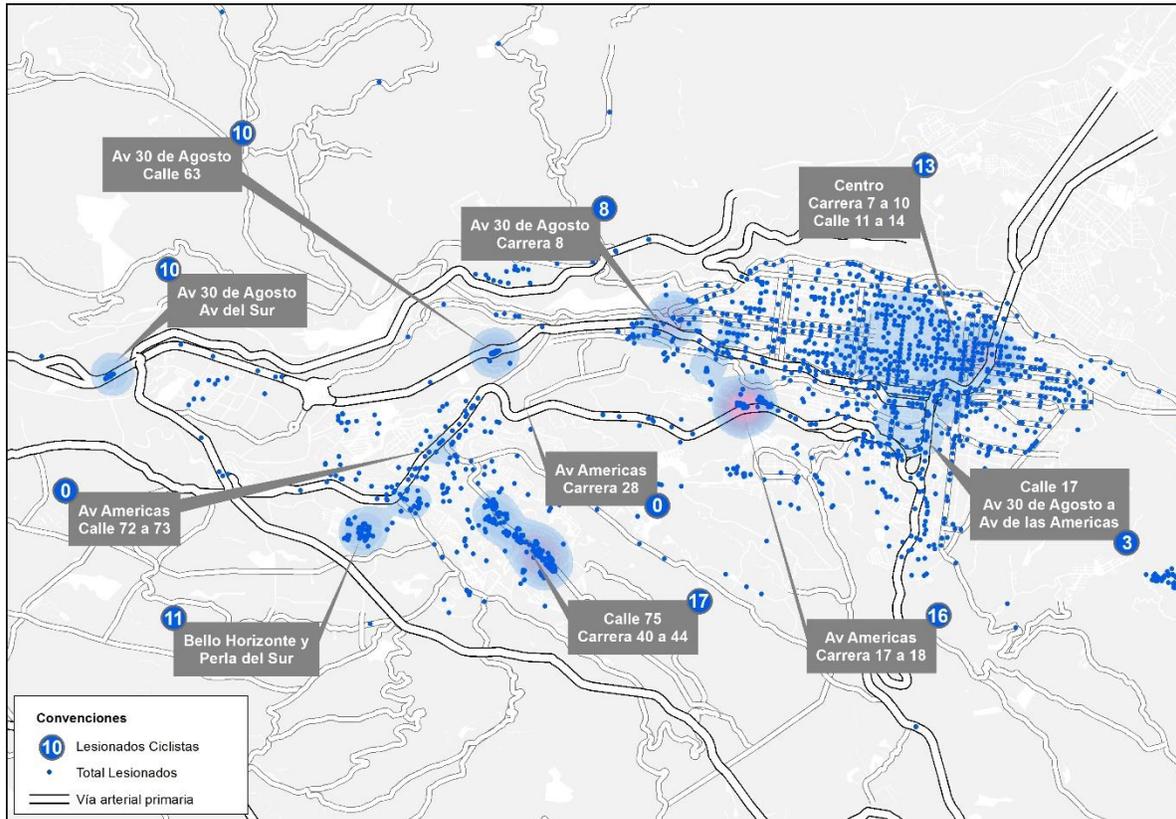
Figura 20. Puntos, tramos y áreas críticas de Peatones lesionados entre 2016 y 2023



Elaboración propia a partir de ONSV – INMLCF (2024).

En la siguiente figura se observa un total de 90 víctimas ciclistas lesionados, así como una agrupación importante en la calle 75 entre carreras 40 y 44 con 17 víctimas que representan el 19% del total, seguido de la Avenida Américas entre carreras 17 y 18 con 16 víctimas que representan el 18% del total, y del cuadrante comprendido entre la carrera 7 y 10 entre calle 11 y 14 con 13 víctimas que representan un 15% del total, estos 3 tramos agrupan más del 50% de los ciclistas víctimas lesionadas de siniestros viales para los puntos críticos identificados.

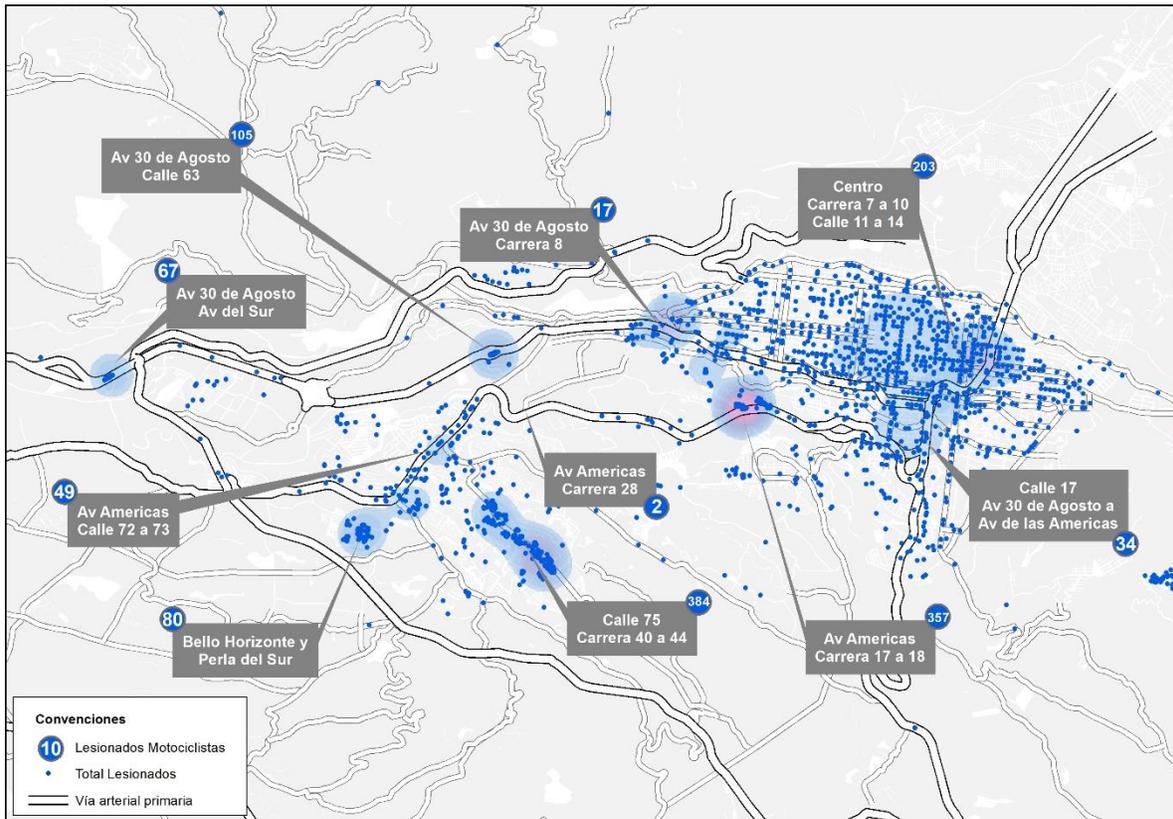
Figura 21. Puntos, tramos y áreas críticas de Ciclistas lesionados entre 2016 y 2023



Elaboración propia a partir de ONSV – INMLCF (2024).

En la siguiente figura se observa un total de 1.295 víctimas motociclistas lesionados, así como una agrupación importante en la calle 75 entre carreras 40 y 44 con 384 víctimas que representan el 30% del total, seguido de la Avenida Américas entre carreras 17 y 18 con 357 víctimas que representan el 28% del total, y del cuadrante comprendido entre la carrera 7 y 10 entre calle 11 y 14 con 203 víctimas que representan un 16 % del total, estos 3 tramos agrupan más del 70% de los motociclistas víctimas lesionadas de siniestros viales para los puntos críticos identificados..

Figura 22. Puntos, tramos y áreas críticas de Motociclistas lesionados entre 2016 y 2023

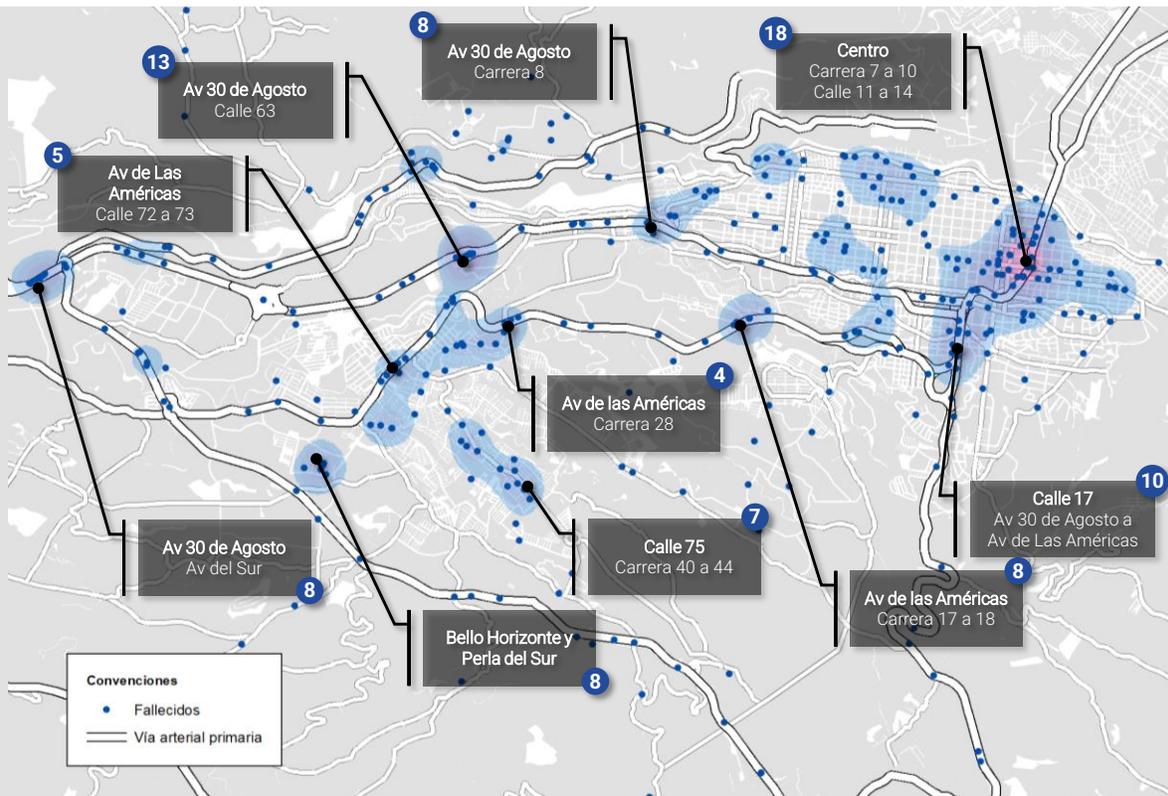


Elaboración propia a partir de ONSV – INMLCF (2024).

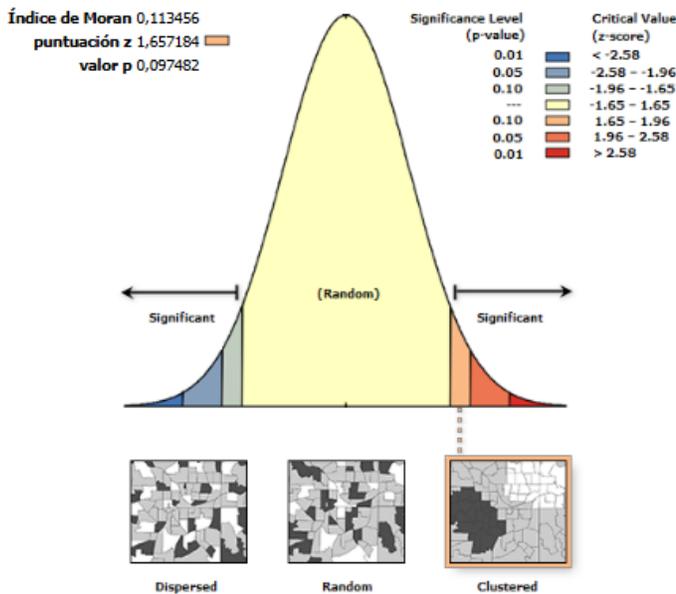
2.3.2. VÍCTIMAS FALLECIDAS

La siguiente figura presenta la ubicación de las víctimas fallecidas a causa de siniestros viales en el territorio entre 2016 y 2023, así como el correspondiente mapa de calor de puntos críticos para esta clase de víctimas. Se logran identificar **diez puntos, tramos y áreas críticas** de alta siniestralidad que concentran el **16.1% del total de víctimas fallecidas** en el periodo de análisis. Cuatro puntos críticos se ubican sobre la Avenida 30 de Agosto a la altura de la Av. del Sur, la Calle 63 con la Carrera 8, y sobre la Av. de las Américas a la altura de la Carrera 28. Cuatro tramos críticos se encuentran en la Calle 74 entre Carrereas 40 y 44, en la Ave de Las Américas entre las carreras 17 y 18, y entre las calles 72 y 73, así como en la Calle 17 entre la Av. 30 de Agosto y la Av. de Las Américas. Dos áreas críticas se identifican también, una en el centro de la ciudad, entre las carreras 7 y 10 y entre las calles 11 y 14, y otro en los barrios Bello Horizonte y Perla del Sur.

Figura 23. Puntos, tramos y áreas críticas de víctimas fallecidas a causa de siniestros viales entre 2016 y 2023



Elaboración propia a partir de ONSV – INMLCF (2024).



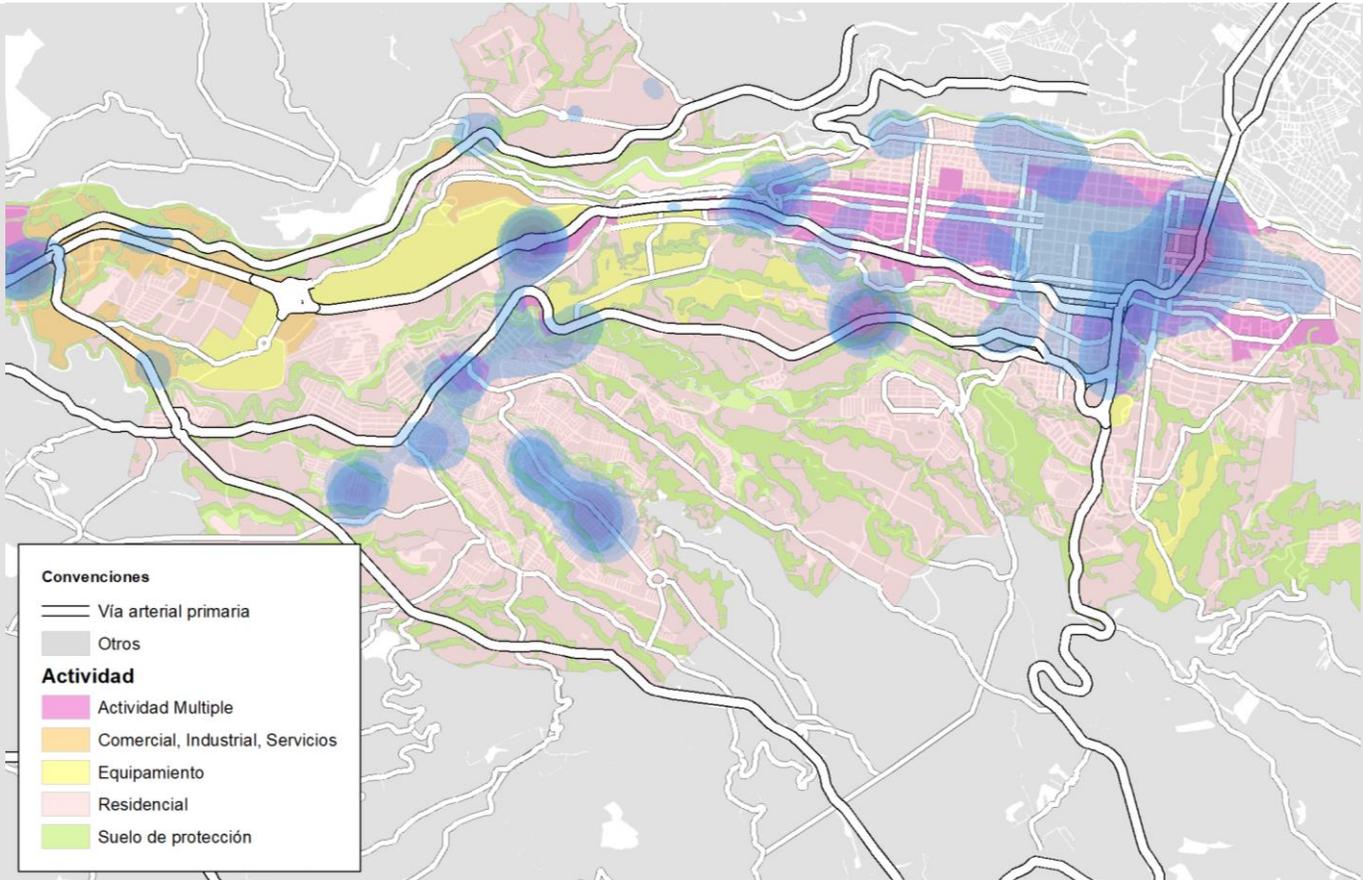
Aunado a lo anterior, para comprobar que la identificación de puntos, tramos y áreas críticas a partir de los datos georreferenciados de víctimas fallecidas a causa de siniestros viales en el periodo comprendido entre 2016 y 2023, se ejecuta un análisis de autocorrelación espacial basado en el índice de Morán, obteniendo los resultados mostrados en la figura de la izquierda. Dado que la puntuación z es de 1,657184, existe una probabilidad menor al 10% de que el patrón agrupado de las víctimas fallecidas pueda ser el resultado del azar.

2.3.3. RELACIÓN CON ASPECTOS DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Al analizar los puntos, tramos y áreas críticas tanto de víctimas lesionadas como fallecidas respecto a aspectos de planeación urbana, como se observa en la figura a la derecha, no se

encuentra ninguna relación particular entre la ubicación de estas zonas críticas con los usos del suelo. La mayoría de los puntos, tramos y áreas de alta siniestralidad se encuentran en zonas cuyo uso es residencial o de actividades múltiples.

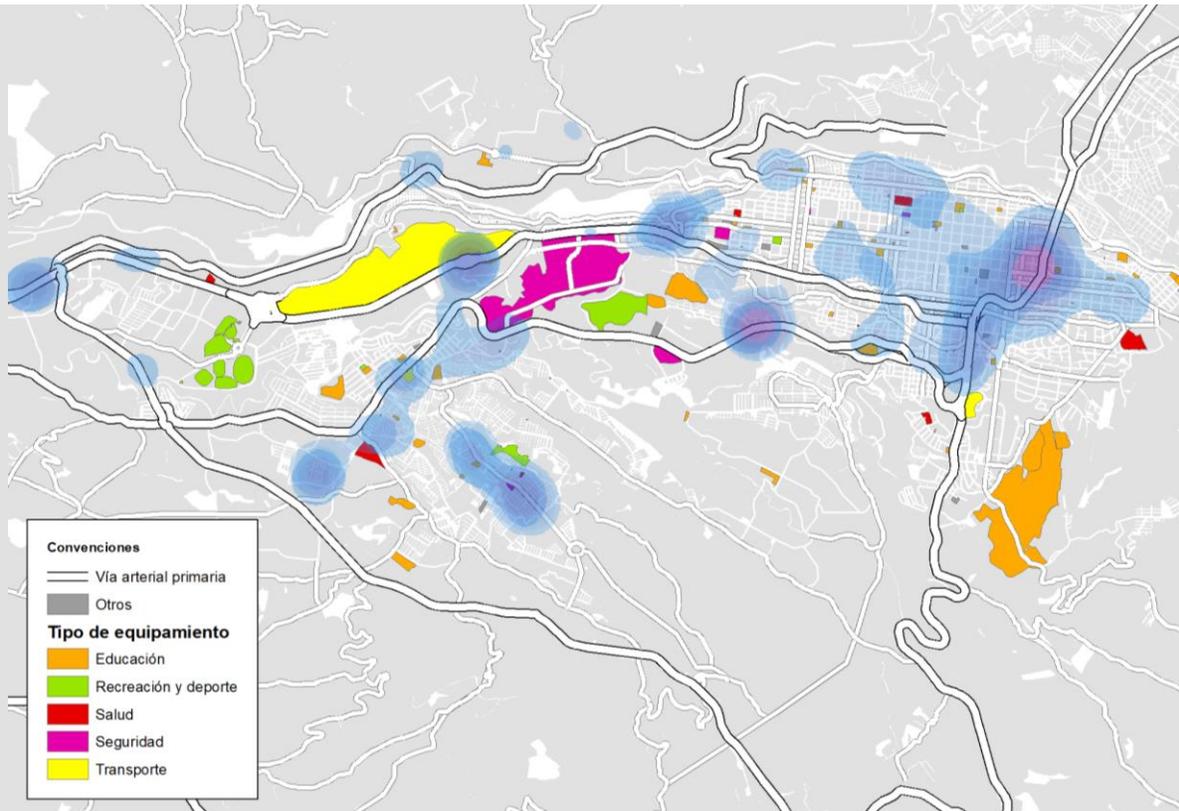
Figura 24. Puntos, tramos y áreas críticas entre 2016 y 2023 en relación con usos del suelo en Pereira



Elaboración propia a partir de ONSV – INMLCF (2024).

No obstante, al analizar los puntos, tramos y áreas críticas de alta siniestralidad, destaca el punto sobre la Avenida 30 de Agosto a la altura de la Calle 63, que se localiza en cercanía al ingreso del Aeropuerto Internacional Matecaña, el equipamiento de transporte más extenso de la ciudad, al occidente de la zona urbana. Asimismo, destaca de manera positiva que no existe relación de equipamientos de educación con la ubicación de los puntos, tramos y áreas críticas de alta siniestralidad.

Figura 25. Puntos, tramos y áreas críticas entre 2016 y 2023 en relación con equipamientos en Pereira



Elaboración propia a partir de ONSV – INMLCF (2024).

A partir de la información anterior, para la etapa diagnóstico del PLSV se desarrollará un análisis más detallado de los datos georreferenciados, teniendo en cuenta distintos parámetros tanto de las víctimas (sexo, grupo etario, tipo de usuario, entre otros), así como de las dinámicas de ordenamiento del territorio y de la movilidad. Asimismo, se hará un especial énfasis en el análisis de la hipótesis asociada a los siniestros, particularmente aquellos causados por exceso de velocidad.

3. MAPEO DE ACTORES CLAVE EN LA SEGURIDAD VIAL DE PEREIRA

El proceso de identificación de los tipos de actores involucrados se basa en el impacto directo o indirecto de las acciones públicas o privadas sobre el espacio en el que se genera la relación vial y de las cuales dependen decisiones y acciones de influencia proporcional a la seguridad vial de un territorio; dicho esto y teniendo en cuenta el carácter interactivo, propio del ser humano lo hace un actor que se involucra en la dinámica vial de acuerdo al rol que desempeñe en determinado momento (peatón, ciclista, conductor, pasajero etc.). Dicho proceso, se enmarca en cuatro etapas de desarrollo alterno, a través del método deductivo, que permite un abordaje desde lo general hacia lo particular, basados en la revisión documental de fuentes primarias y secundarias, así como el cruce de los actores resultantes de la revisión documental y contextual, frente a los ejes temáticos definidos por pertinencia y capacidad de aporte.

Figura 26. Proceso de definición e identificación de actores involucrados



Elaboración propia

Una vez definidas las categorías de actores involucrados, se inicia un reconocimiento de diferentes entidades y personas, particularizando su aporte y rol dentro de la relación vial, así como el tipo de información que pueden proporcionar, favoreciendo la construcción del proceso de participación incidente para luego, con base en la experticia, la capacidad de decisión o los niveles de exposición a riesgos viales, se genere una relación de aporte a cada uno de los ejes temáticos, así:

Tabla 1. Relación entre componentes del Sistema Seguro y el segmento poblacional potencial

| Ejes temáticos | Agentes públicos | Actores privados | Instituciones educativas y de formación | Actores viales |
|--|------------------|------------------|---|----------------|
| Gobernanza – Movilidad / Educación / Salud / Infraestructura | X | X | X | X |
| Atención integral a víctimas de siniestros viales | X | | | X |
| Comportamientos seguros de los actores viales | X | X | X | X |
| Cumplimiento de normas de tránsito | X | X | X | X |
| Gestión del conocimiento | X | X | X | |
| Velocidades seguras | X | X | X | |
| Vehículos seguros | X | X | | |
| Infraestructura vial segura | X | | | X |

Elaboración propia.

Teniendo claridad de lo anterior, se procede a particularizar a los actores involucrados – definir cuáles serán las personas más indicadas para participar en el ejercicio. Luego, se generan las estrategias de contacto directo, garantizando la participación, no sin antes validar la suficiencia, de acuerdo con el objetivo de su involucramiento en el proceso de diagnóstico, concertación y formulación del PLSV. Los actores involucrados se definieron en 4 grandes categorías que cubren el universo de la población, en relación con la Seguridad Vial: (i) Actores públicos, (ii) Actores privados, (iii) Instituciones educativas y de formación, y (iv) Actores viales (de la comunidad).

3.1. ACTORES PÚBLICOS

Desde una conceptualización jurídica, los agentes públicos son colaboradores del servicio público que tienen como labor la puesta en marcha del desarrollo del estado, a través de acciones encaminadas al bienestar general; es en ese concepto que cobra valor la información proporcionada por este grupo de actores, toda vez que la Seguridad Vial, es una función prioritaria en el desarrollo del estado y el bienestar general. Se definen como actores públicos aquellos funcionarios que ejercen funciones ejecutivas de manera directa o a través de sus delegados. En el caso particular de Pereira, son los alcaldes quienes ejecutan la normatividad vigente o lo hacen a través de su representación en las distintas estancias de gobierno, como las secretarías, institutos o departamentos administrativos, creados de manera específica para los temas de movilidad, tránsito y transporte, quienes se articulan entre sí o realizan coordinación transectorial con otras secretarías o entidades públicas, tales como las encargadas de las temáticas de salud, educación, obras públicas o infraestructura y policía y/o agentes de tránsito.

Figura 27. Categoría de agentes públicos y su relación con otros actores

| | |
|--|--|
| Máxima autoridad ejecutiva territorial | <ul style="list-style-type: none"> • Alcalde |
| Entidades territoriales responsables de la movilidad | <ul style="list-style-type: none"> • Área Metropolitana Centro Occidente - AMCO • Instituto de Movilidad de Pereira • Secretaría de Planeación • Secretaría de infraestructura • Empresa de Desarrollo Urbano de Pereira • Megabús |
| Entidades de articulación transectorial | <ul style="list-style-type: none"> • Secretaría de gobierno • Secretaría de salud pública y seguridad social • Secretaría de Educación • Dirección de Gestión del Riesgo • Área Metropolitana Centro Occidente - AMCO |

Tabla 2. Elaboración propia.

Adicional a los anteriores, existen también actores públicos de carácter nacional con efecto en la seguridad vial del territorio, entre los cuales se encuentran el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Superintendencia de Transporte, la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional (DITRA) y/o agentes de tránsito, el Ministerio de salud, y el Ministerio de Educación, entre otros.

3.2. ACTORES PRIVADOS

Se consideran actores privados, aquellos individuos u organizaciones cuya titularidad no corresponde al gobierno, es decir que no pertenecen al sector público pero que, en consideración de los temas de seguridad vial, su actividad económica produce elementos usados en el marco de la relación vial o facilita servicios alrededor del sistema de movilidad. En este grupo de actores, se encuentran los terminales de transporte, empresas que prestan el servicio de transporte público (municipal, intermunicipal, individual, especial y mixto); empresas de mensajería, así como aquellas asociadas con el sector automotriz (concesionarios de vehículos, talleres, vendedores de autopartes y repuestos) y las relacionadas con la construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura vial del territorio, los organismos de apoyo al tránsito, las estaciones de suministro de combustible, las empresas de transporte de carga, entre otros. Asimismo, se incluyen clínicas y entidades de salud privadas que puedan asistir en la atención integral a víctimas de siniestros viales.

En el caso de los actores privados, es pertinente buscar a los representantes de gremios, asociaciones o conglomerados comerciales e industriales, tales como cámaras de comercio, asociaciones de empresarios, además de los representantes de empresas de transporte de pasajeros, de carga, entre otros. Los actores privados tienen una participación activa tanto en la construcción de los Planes Locales de Seguridad Vial como en su implementación más allá de un acto comercial, en la relación con los principales actores viales y pasando a asumir un rol diferencial en la definición de estrategias prácticas, para el cuidado de la vida, forjando el bienestar colectivo.

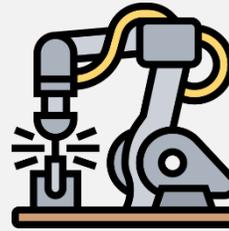
Cada uno de los participantes en la cadena productiva alrededor del sistema de movilidad de la ciudad, que ejerce un rol de promotor, proveedor o mantenedor de dicha cadena, está llamado a promover y apoyar los procesos de fortalecimiento de la seguridad vial, sumándose como facilitadores de la implementación de las acciones que estén encaminadas a la protección y la seguridad vial.

3.3. ENTIDADES EDUCATIVAS

En esta categoría se suman dos tipos de entidades que tienen en común el objetivo de impartir conocimiento a grupos de personas que ejercen el rol de actores activos en las dinámicas viales de los territorios. Por una parte, se encuentran las escuelas de conducción, que tienen el reto de formar a futuros conductores de vehículos automotores, bajo los parámetros establecidos en la normatividad nacional,



Vendedores de motocicletas y Elementos de Protección Personal



Fabricantes de motocicletas, componentes, cascos y Elementos de Protección Personal



Talleres pequeños, especializados y Centros de Diagnóstico Automotor (CDA)



Organizaciones empresariales de mensajería, domicilios, agrupaciones de uso de motocicleta para trabajo y empresas con un alto volumen de motociclistas



Aseguradoras, compañías y consorcios, así como aseguradoras de riesgos laborales y SOAT.



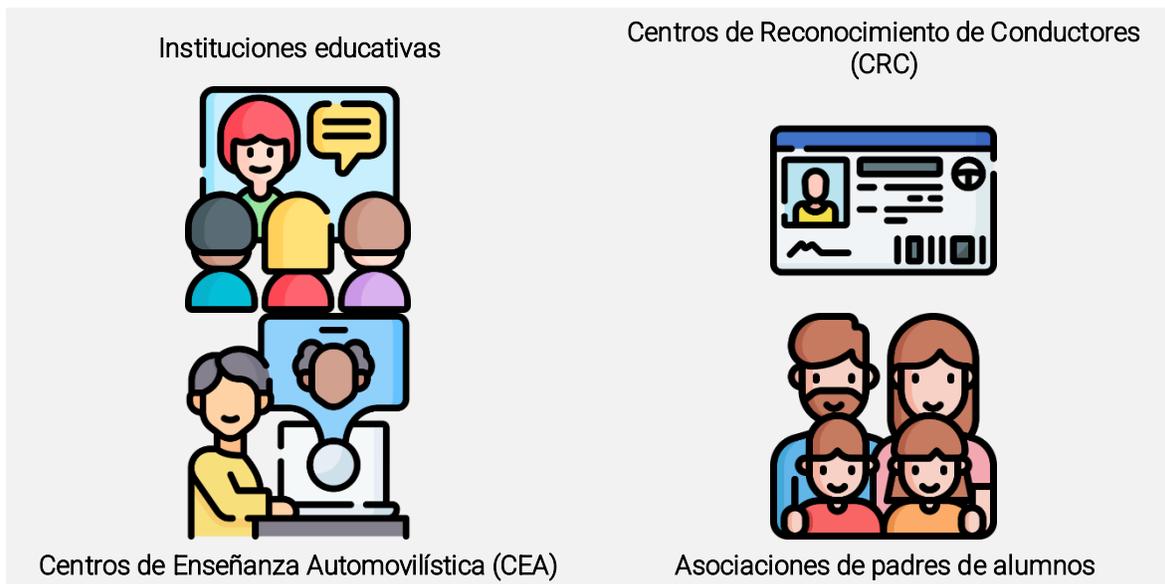
Medios de comunicación como revistas especializadas, prensa local y medios audiovisuales

Actores privados

con una característica particular que corresponde a la decisión personal de cada aspirante a obtener una licencia de conducción, de convertirse en un actor vial específico; y son estas entidades las que pueden aportar información valiosa hacia una adecuada caracterización de las dinámicas y rasgos de la población usuaria de sus servicios, a la vez que tiene el potencial de lograr darle un alcance de corresponsabilidad cívica en los actos que ese nuevo conductor pueda llegar a ejecutar como actor vial.

Por otra parte, se encuentran las Instituciones Educativas, a nivel primario, secundario y superior, que además de promover el desarrollo cognitivo e intelectual de sus estudiantes, tiene la misión tácita de forjar seres socialmente activos, en cada uno de los aspectos que le corresponde a un ser social. Esto implica el desarrollo de las capacidades para relacionarse con otros, de ejercer un rol dentro de por lo menos un grupo social y otras tantas tareas que le llegan a cada participante de una sociedad por ser parte de ella, lo cual implica lo referente a aspectos de la movilidad.

Figura 28. Categorización para entidades educativas



Elaboración propia

La posibilidad de acercar los procesos académicos, tales como investigaciones y ejercicios pedagógicos sobre la temática de comportamiento humano en el marco de la movilidad es un reto de las instituciones. Sin embargo, es también una oportunidad para alimentar la construcción de los PLSV, con todo el conocimiento desarrollado en el ámbito académico, que provee de un punto de vista adicional a los ya reconocidos, con la virtud de aportarle al proceso objetividad, además de posibles estrategias de solución.

3.4. ACTORES VIALES

Entendiendo la comunidad como aquel grupo de personas que comparten ciertas características, tales como el territorio, las costumbres, entre otras, fuera de las estructuras gubernamentales y comerciales, en el marco de los actores viales, se pueden enlistar las siguientes categorías de actores viales.



Peatón



Ciclista



Motociclista



Pasajero



Conductor

Es indispensable en el desarrollo del proceso de construcción de los PLSV, lograr la participación constante de todos los actores viales. A través de las asociaciones y agremiaciones de estos actores es posible consolidar opiniones más robustas y que representen el sentir colectivo. Entre estas se consideran por ejemplo asociaciones de ciclistas o de motociclistas, así como los colectivos de mototaxistas, además de algunos grupos de conductores que se vinculan por tipo, marca o características propias de sus vehículos.

Ya que son los actores viales los que se encuentran en el escenario principal de la temática de la seguridad vial (las calles), se constituyen como los determinantes en el abordaje de dicha temática, puesto que, además de experimentar de forma directa la realidad vial de la ciudad, son los protagonistas de cualquier situación que pueda suceder en ella. Los actores viales son la principal fuente informativa para determinar causalidad y consecuencias de los sucesos ocurridos o posibles en el entorno propio de su cotidianidad, así mismo pueden referir otros actores claves, favoreciendo la construcción de redes existentes para el fortalecimiento de la seguridad colectiva y el desmonte de puntos conflictivos o de discrepancia social, que obstaculicen las medidas para el mejoramiento de la seguridad vial.

3.5. DIRECTORIO DE ACTORES

Como parte del mapeo de actores y su caracterización en el territorio de Pereira, se presenta anexo a este documento el conjunto de directorios de actores partícipes de la seguridad vial.

4. DINÁMICAS DEL TERRITORIO

4.1. CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS Y DEMOGRÁFICAS

Pereira es la capital de Risaralda y la ciudad con mayor dinámica económica del Eje Cafetero. Según el Censo Nacional de Población y Vivienda realizado en 2018 la ciudad tiene una población de 406.722 habitantes, de los cuales 334.698 habitantes se encuentran en la cabecera municipal, es decir el 82,29%¹.

El Producto Interno Bruto (PIB) de la ciudad de Pereira, en el departamento de Risaralda, fue de 10.579 miles de millones de pesos en diciembre de 2024. El PIB de Pereira representa el 60% del PIB de todo el departamento de Risaralda².

El PIB per cápita del departamento de Risaralda según el DANE para 2022 (p) fue de \$24.518.535. La participación del Departamento de Risaralda en el PIB Nacional para 2022 (p) es de 1,63%.

Empleo por ramas de actividad.

Según el DANE la tasa de desempleo de Pereira fue de 13,6% en el primer trimestre del 2024, quedando por encima de la tasa de desempleo del resto de las 13 áreas (11,5%). Pereira tuvo una pérdida de 13.200 empleos entre el primer trimestre de 2023 y el primero de 2024. El bajo desempeño de la capital de Risaralda se debe a la destrucción de empleo en 7 de los 12 sectores considerados, donde el sector de Actividades artísticas y de entretenimiento tuvo una destrucción de empleo cercana a los 4.300 empleos, (-16,0%). Le siguieron la Industria, con una pérdida de casi 4.000 empleos (-10,1%) y la Administración pública, educación y salud con una reducción de más de 3.300 puestos (-8,2%), Por otro lado, el sector con el mayor aumento en el empleo de Pereira fue el de Construcción, con una creación de cerca de 700 empleos, seguido de Alojamiento y servicios de comida con alrededor de 500 empleos³. La informalidad laboral es otra de las características en el empleo de Pereira. Durante el primer trimestre de 2024, los sectores con mayor nivel de informalidad en Pereira fueron:

- Actividades artísticas y de entretenimiento (73,8%)
- Alojamiento y servicios de comida (72,9%)

Disponibilidad y Calidad en las vías de acceso de establecimientos de comercio en Pereira

¹ Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas -DANE. Censo Nacional de Población y vivienda (2018). Anexo Población censada en hogares particulares, por auto reconocimiento étnico y área.

² Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas. «Cuentas departamentales». Consultado el 11 de febrero de 2025.

³ Departamento Nacional de Planeación – DNP (2024). Mercado Laboral Urbano- Resultados al Primer trimestre de 2024: Pereira

Según el Censo Empresarial 2023 realizado por la Cámara de Comercio de Pereira la disponibilidad y calidad de las vías de acceso, los comerciantes de la ciudad en su mayoría cuentan con una buena disponibilidad y calidad de vías. Así las cosas, de los 21.530 comerciantes encuestados, el 97,1% (20.906 establecimientos de comercio) cuentan con una buena disponibilidad y calidad de vías, frente al 2,62% (564 establecimientos de comercio) que consideran regular la disponibilidad y calidad de vías, mientras que el 0,28% (60 establecimientos de comercio) aducen tener una mala disponibilidad y calidad de vías.

4.2. COMPORTAMIENTO DE LOS ACTORES VIALES

De acuerdo con los resultados del diagnóstico participativo, a nivel general se percibe desconocimiento de norma, irrespeto a señales de tránsito y conducción a velocidades excesivas por parte de conductores y motociclistas, igualmente, por parte de los actores vulnerables como peatones y bici usuarios quienes también incurren en comportamientos inseguros que generan riesgos para sí mismos y para los demás actores en la vía; A continuación, se describen dinámicas y riesgos que cada actor genera desde su rol:

4.2.1. PEATONES

El desplazamiento peatonal se observa principalmente en zona centro de Pereira, donde se encuentran la mayor cantidad y diversidad de equipamientos y facilidades de los ámbitos comercial, educativo, administrativo, y de ocio y recreación. Durante la visita de campo adelantada por el equipo consultor se observaron los siguientes comportamientos riesgosos ejecutados frecuentemente por parte de los peatones:

- Cruzar entre vehículos en vez de hacer uso de los pasos peatonales.
- Cruce bajo puentes peatonales.
- Irrespeto de semáforos peatonales en rojo.

Aunado a lo anterior, se realizaron sondeos a 83 peatones, obteniendo los resultados que se presentan en la siguiente figura. De esta muestra, el 67% son mujeres y el 33% restante son hombres; el 14.5% son personas entre 18 y 25 años, el 40.2% entre 26 y 50 años, el 20.5% entre 50 y 65 años, y el restante se encuentran fuera de estos rangos. El 55.5% reporta tener educación universitaria de pregrado o posgrado, el 30% con educación técnica o tecnológica, y el 14.5% restante con educación primaria o secundaria.

Figura 29. Resultados del sondeo a peatones

Aprendizaje de normas de tránsito



| | |
|----------------------------|-----|
| Escuela de Conducción | 29% |
| Iniciativa propia o amigos | 25% |
| Entidad oficial | 8% |
| Colegio | 33% |

Familiar cercano víctima de siniestro



| | |
|--------------|-----|
| Heridos | 31% |
| Muertos | 10% |
| No ha tenido | 43% |
| Solo daños | 16% |

Siniestro más grave



| | |
|------------------------|-----|
| Choque vehículo o moto | 25% |
| Atropello peatón | 1% |
| Choque ciclista | 1% |
| Choque objeto fijo | 4% |
| No ha tenido | 69% |

Reconocimiento señalización



| | |
|--|-----|
| Es un paso peatonal donde debo observar si vienen vehículos antes de cruzar y pasar con precaución | 79% |
| Es un paso peatonal seguro, y por lo tanto no miro si vienen vehículos antes de cruzar | 17% |
| Es un paso en el que debo cruzar rápido para no interrumpir el flujo de vehículos | 4% |

Elaboración propia.

4.2.2. CICLISTAS

En el municipio, la bicicleta se usa de manera poco frecuente como medio de transporte, su uso está destinado principalmente a actividades deportivas y recreativas como ciclismo de ruta y ciclo-montañismo, actividades que se practican hacia la zona rural. Durante la visita de campo del equipo consultor, se evidenciaron los siguientes comportamientos riesgosos por parte de estos actores viales:

- Circulación sin luces o reflectivos en condiciones de baja visibilidad.
- Irrespeto de semáforos en rojo.
- Invasión de pasos peatonales.
- No ceder el paso al peatón.

Aunado a lo anterior, se realizaron sondeos a 7 ciclistas, obteniendo los resultados que se presentan en la siguiente figura. De esta muestra, el 29% son mujeres y el 71% restante son hombres; el 14% son personas entre 26 y 40 años, el 57% entre 41 y 50 años, y el 29% entre 50 y 65 años. El 57% reporta tener educación universitaria de pregrado o posgrado, el 29% con educación técnica o tecnológica, y el 14% restante con educación primaria o secundaria.

Figura 30. Resultados del sondeo a ciclistas



Elaboración propia.

4.2.3. MOTOCICLISTAS

En Pereira la motocicleta se usa como medio de transporte, para domicilios y como medio de trabajo. En concordancia con las tendencias a nivel nacional y en urbes similares, la cantidad de motociclistas ha crecido significativamente en los últimos años y mantiene dicha tendencia. Durante la visita de campo del equipo consultor se encontró que este es percibido como el principal causante de siniestros por parte de otros actores viales y con frecuencia, por parte de los mismos motociclistas. De este actor, se encontraron los siguientes comportamientos con frecuencia:

- Realización de maniobras peligrosas como cambios de carril abruptos y frecuentes, circulación en zigzag, y cambios de dirección y velocidad repentinos.
- No uso de señales direccionales para indicar los giros.
- Invasión del carril exclusivo del sistema BRT (Megabús), la mayoría de las veces con circulación a altas velocidades (>80 km/h) en horas pico – presuntamente con la finalidad de evadir la congestión.
- Tránsito sin uso del casco o sin elementos de protección personal, así como con elementos de seguridad de la motocicleta en mal estado (espejos, luces, reflectivos, entre otros).
- Circulación con sobrecupo o cargas sobredimensionadas.

Aunado a lo anterior, se realizaron sondeos a 102 peatones, obteniendo los resultados que se presentan en la siguiente figura. De esta muestra, el 29% son mujeres y el 71% restante son hombres; el 18.6 % son personas entre 18 y 25 años, el 73.5% entre 26 y 50 años, el 7% entre 51 y 65 años, y el restante se encuentran fuera de estos rangos. El 35% reporta tener educación universitaria de pregrado o posgrado, el 28% con educación técnica o tecnológica, y el 36% restante con educación primaria o secundaria.

Figura 31. Resultados del sondeo a motociclistas

Licencia de conducción



98%
2%

Aprendizaje de conducción



Escuela de Conducción 78%
Familiares o amigos 16%
Entidad oficial 6%

Conocimiento límite de velocidad vía residencial

30 km

25%
75%

Comparendos últimos 2 años



Ninguno 39%
De 1 a 3 60%
Más de 8 1%

Siniestro más grave



Solo daños 47%
Heridos 16%
Muertos 1%
No ha tenido 36%

Reconocimiento señal reglamentaria



41%
59%

Elaboración propia.

Asimismo, de acuerdo con el estudio de observación realizado a los motociclistas (225) con el fin de caracterizar sus comportamientos e indagar sobre el cumplimiento de normas, se encuentra que, si bien el casco es usado por todos los motociclistas observados, solo el 52% lo usa adecuadamente. A pesar de que el motociclista es uno de los actores más vulnerables de la vía, un 30 % de las personas observadas usa el celular mientras conduce, el 21% no da prelación al peatón y un 12% no respeta el semáforo en rojo.

Figura 32. Resultado de las observaciones en campo a motociclistas



OBSERVACIÓN A MOTOCICLISTAS



Uso adecuado de casco 52%
48%



Uso de celular al conducir 70%
30%



Lleva más de dos personas o niños 86%
14%



Respeto al semáforo en rojo 88%
12%



Respeto al paso peatonal 79%
21%



Prelación al peatón 79%
21%

Elaboración propia.

4.2.4. CONDUCTORES AUTOMÓVILES Y VEHÍCULOS DE CARGA Y TRANSPORTE PÚBLICO

En cuanto a los conductores de vehículos tipo automóvil, de carga y de transporte público, se observaron durante la visita de campo las siguientes situaciones de riesgo:

- Circulación de vehículos de servicio público individual (Taxi), con una sola luz en funcionamiento.
- Irrespeto hacia los motociclistas y su espacio en la vía.
- Parqueo indebido en vía.
- Exceso de velocidad en horas valle, especialmente en vías principales.
- Irrespeto de los pasos peatonales no semaforizados.
- No uso de luces estacionarias y direccionales.

Aunado a lo anterior, se realizaron sondeos a 195 peatones, obteniendo los resultados que se presentan en la siguiente figura. De esta muestra, el 37% son mujeres y el 63% restante son hombres; el 9 % son personas entre 18 y 25 años, el 71% entre 26 y 50 años, el 16% entre 51 y 65 años, y el restante se encuentran fuera de estos rangos.

Figura 33. Resultados del sondeo a conductores de automóviles y vehículos de carga y transporte público

Licencia de conducción



98%
2%

Aprendizaje de conducción



Escuela de Conducción 64%
Familiares o amigos 29%
Sólo 7%

Conocimiento límite de velocidad vía residencial

30 km

33%
67%

Comparendos últimos 2 años



Ninguno 50%
De 1 a 3 48%
De 4 a 8 1%

Siniestro más grave



Solo daños 39%
Heridos 14%
Muertos 0%
No ha tenido 47%

Reconocimiento señal reglamentaria



51%
49%

Elaboración propia.

Asimismo, referente a la observación realizado a los conductores (270) con el fin de caracterizar sus comportamientos e indagar sobre el cumplimiento de normas, se encuentra que, el 33% de los conductores no usa el cinturón de seguridad, por su parte, en el 44 % de los vehículos, los pasajeros se observaron sin este elemento de protección. En el 14 % de los vehículos observados, el conductor usa el celular mientras conduce, el 11 % no acata el semáforo en rojo y en el 26% de los casos el conductor no da prelación al peatón

Figura 34. Resultado de las observaciones en campo a conductores de automóvil, y vehículos de carga y transporte público



Elaboración propia.

4.3. NECESIDADES DE LOS ACTORES VIALES VULNERABLES

A partir de lo analizado como resultado de las observaciones en campo, de los sondeos a actores viales, de los talleres con grupos de actores viales, y de otras herramientas de participación ciudadana, se encontraron como necesidades de peatones, ciclistas y motociclistas los aspectos mencionados a continuación.

4.3.1. PEATONES

- Fortalecer la cultura ciudadana en todos los actores por medio de estrategias pedagógicas para generar cambios comportamentales
- Para el caso de la comunidad educativa; instalación de señalización en zonas escolares y mayor acompañamiento del Instituto de Movilidad de Pereira en horarios de ingreso y salida de los estudiantes
- Generar acciones de control para la invasión al espacio público en todo el municipio, construcción de infraestructura segura para peatones y adecuación de la existente (mantenimiento, señalización e iluminación)
- Construcción de infraestructura incluyente para personas con movilidad reducida; para el caso del municipio de Pereira, se ha avanzado con instalación de semáforos sonoros y baldosas podotáctiles, no obstante, los semáforos sonoros no se encuentran instalados en toda la ciudad y no funcionan de manera constante, así mismo, en algunos lugares las baldosas podotáctiles no cumplen su función puesto que distintos tramos se encuentran invadidos por vendedores ambulantes o en su trayecto se encuentran elementos como postes que no permiten un desplazamiento seguro.
- Fortalecer la cultura ciudadana desde las instituciones educativas, en todos los niveles y de manera articulada con los padres de familia y administración municipal

4.3.2. CICLISTAS

- Fortalecer los mecanismos pedagógicos para mejorar la cultura ciudadana
- Mayor seguridad y presencia de autoridad hacia la zona rural
- Necesidad de educación en seguridad vial en todos los actores que facilite la interacción de bici usuarios con los demás actores en la vía.
- Mejoramiento y construcción de infraestructura segura para este actor, ya que la existente es discontinua, lo que genera riesgos
- Generar un programa de capacitaciones para instituciones educativas por parte del Instituto de Movilidad e implementación de planes de seguridad vial escolar acorde a la normativa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

4.3.3. MOTOCICLISTAS

- Llevar a cabo acciones de control e imposición de infracciones a actores como peatones y bici usuarios que generan riesgos constantes en las vías del municipio.
- Desarrollar un trabajo articulado entre las instituciones educativas, Instituto de Movilidad y padres de familia para el fortalecimiento de la seguridad vial escolar
- Instalación de la señalización e iluminación que requiere el municipio
- Generar procesos de mayor exigencia para la formación de conductores de motocicleta en pro de un comportamiento seguro en la vía
- Mejorar la señalización e iluminación en la vía antigua hacia el Parque industrial
- Controlar la invasión del espacio público en las vías y andenes del municipio para reducir la congestión vehicular que se presenta principalmente en horas pico
- Desarrollar acciones articuladas con los clubes de moteros del municipio quienes pueden contribuir al fortalecimiento de la seguridad vial

5. FACTORES DE RIESGO DE SINIESTRALIDAD

Como resultado del análisis integral de los resultados obtenidos a partir de los instrumentos de participación, así como de los datos referentes a la siniestralidad vial en el territorio, se determinaron los factores de riesgo descritos a continuación para cada uno de los actores viales en Pereira.

5.1. CONDUCTORES

De acuerdo con los resultados del proceso diagnóstico, los conductores participantes perciben los siguientes factores de riesgo: en primer lugar, se describen los factores de riesgo asociados al comportamiento de los actores y posteriormente, factores derivados de la infraestructura vial del municipio:

En relación con la interacción con otros actores:

- Motociclistas realizan maniobras peligrosas, conducen mostrando comportamiento inseguro, se presenta incumplimiento constante de norma, circulación sin luces, igualmente, los peatones incumplen normas de manera frecuente lo que se incrementa porque no hay consecuencias ni multas para este actor
- Invasión de carril exclusivo Megabus por parte de algunos motociclistas

Referente a la infraestructura:

- Vías deterioradas y ausencia de demarcación de puntos de parada de transporte urbano, falta de iluminación y señalización en zonas como Avenida Ferrocarril, y antigua vía hacia Parque industrial
- Reductores de velocidad sin señalizar y en estado de deterioro
- Invasión de espacio público por vehículos de transporte de carga
- Falta de regulación de horarios de cargue y descargue
- Circulación de motocicletas con carga sobredimensionada lo que implica un alto riesgo para sí y para los demás actores

Por último, en relación con los mecanismos de control se refiere la necesidad de realizar un trabajo articulado entre los municipios que integran el Área Metropolitana Centro Occidente ya que los problemas y riesgos en seguridad vial que se presentan en alguno de los municipios afecta de manera directa a los demás.

5.2. MOTOCICLISTAS

De acuerdo con los resultados del proceso diagnóstico, los motociclistas participantes perciben los siguientes factores de riesgo: en primer lugar, se describen los factores de riesgo

asociados al comportamiento de los actores y posteriormente, factores derivados de la infraestructura vial del municipio:

Factores de riesgo asociados al comportamiento de actores viales

- Se observa que motociclistas, específicamente quienes prestan el servicio de domicilios, conducen a velocidad excesiva a causa de los tiempos establecidos en las plataformas por medio de las cuales prestan este servicio, así mismo, se reconoce que en el municipio se observa uso inadecuado del casco, lo que incrementa el riesgo de lesiones en caso de presentarse un siniestro vial
- Teniendo en cuenta el riesgo que implica conducir en estado de embriaguez, los participantes manifiestan que no se realiza control de alcoholemia a la salida de bares y discotecas, particularmente en el sector de **Combia**
- Referente a la interacción con otros actores en la vía, los motociclistas manifiestan que los ciclistas no usan la ciclorruta existente, transitando por la vía y practicando comportamientos de riesgo, además, no usan elementos de protección (casco, chaleco reflectivo y luces) que los haga visibles frente a otros actores, de igual manera se observa desconocimiento sobre las conductas por las que pueden ser multados.

Factores de riesgo asociados a la infraestructura

- Las malas condiciones de las vías obligan a los conductores a realizar maniobras peligrosas
- La infraestructura peatonal es insuficiente ya que en algunas zonas es reducida y en otras no se ha construido, por lo que en muchos tramos estos actores deben transitar por la vía generando riesgo para sí mismos y para otros actores viales
- Se percibe escaso control por parte de los agentes de tránsito hacia peatones y ciclistas que son quienes con mayor frecuencia generan riesgos por sus prácticas inseguras en la vía.
- Falta de señalización en algunos tramos, la pintura de las cebras genera riesgo de caída principalmente en días lluviosos

5.3. CICLISTAS

De acuerdo con los resultados del proceso diagnóstico, los ciclistas participantes de este proceso perciben los siguientes factores de riesgo, en primer lugar, se mencionan los factores de riesgo asociados al comportamiento de los actores y posteriormente factores derivados de la infraestructura vial del municipio:

Con relación al comportamiento:

- Baja percepción del riesgo, lo que implica que los ciclistas incurran en comportamientos inseguros y exceso de confianza lo que provoca que no actúen acorde a las posibles consecuencias de dichos comportamientos
- Invasión de espacio público por parqueo de vehículos en vías principales, lo que reduce el espacio de circulación e incrementa los riesgos

Con respecto a la infraestructura, a continuación, se exponen los factores de riesgo identificados por los participantes

- Escasa iluminación en vías rurales y vías en estado de deterioro, lo que constituye un riesgo de siniestro para todos los actores.
- Ciclorruta existente discontinua, lo que causa dificultades para transitar y obliga a los ciclistas a usar la vía vehicular

5.4. PEATONES

De acuerdo con los resultados del diagnóstico participativo, los peatones participantes de este proceso perciben los siguientes factores de riesgo; en primer lugar, se mencionan los factores de riesgo asociados al comportamiento de los actores y posteriormente factores derivados de la infraestructura vial del municipio:

Riesgos asociados al comportamiento:

- Conducción a velocidad excesiva e imprudencia por parte de motociclistas y ciclistas, actuaciones irresponsables en la vía y frecuentes comportamientos de riesgo, como pasar el semáforo en rojo, no acatar señales de tránsito y cambiar de carril sin precaución entre otros
- Intolerancia y conducción temeraria de los actores viales (todos tienen afán) lo que genera mayor caos e incrementa la congestión en horas pico
- Invasión de andenes por vendedores informales que no permiten al peatón transitar con seguridad y que los obligan a transitar por la vía incrementando la exposición al riesgo

Con respecto a la infraestructura, a continuación, se exponen los factores de riesgo identificados por los participantes

- Los peatones participantes perciben como insuficiente la Infraestructura peatonal existente en el municipio, igualmente la infraestructura para personas con discapacidades visuales, auditivas y con movilidad reducida

Con relación a las zonas que generan mayor riesgo los participantes refieren:

- ✓ Sector IE la inmaculada, sin señalización que indique la existencia de zona escolar
- ✓ Calle 17 con carrera 10 alta accidentalidad, no hay paso peatonal

- ✓ Avenida 30 de agosto - (Hospital Mental) se requiere construcción de puente peatonal
- ✓ Reductores y señalización e iluminación vía antigua parque industrial
- ✓ Sector Belmonte bajo, exceso de velocidad no hay puentes ni pasos peatonales

6. ANÁLISIS DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL TERRITORIO

El análisis detallado de la seguridad vial en el territorio aborda las ocho (8) áreas de acción establecidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031. Para cada una de ellas, se identifican fortalezas y necesidades, con base en la evidencia recopilada a partir de los instrumentos de planificación vigentes del municipio, así como de los sondeos y observaciones en campo realizados por el equipo consultor. Asimismo, se analizan las problemáticas detectadas y las causas y consecuencias asociadas en materia de seguridad vial, con el fin de comprender la situación actual del municipio y fundamentar la formulación de estrategias dirigidas a mitigar estas problemáticas, potenciando las fortalezas actuales en materia de movilidad y seguridad vial.

6.1. VELOCIDADES SEGURAS

La siguiente tabla presenta el resumen de las fortalezas identificadas en Pereira en materia de velocidades. Cada fortaleza se presenta junto con una breve descripción y la evidencia que la soporta.

Tabla 3. Fortalezas identificadas en materia de velocidades

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|---|--|--|
| Plan de Desarrollo con acciones que favorecen la gestión de velocidades mediante infraestructura vial | El Plan de desarrollo municipal incluye acciones que fortalecen la gestión de velocidades seguras mediante la construcción y mantenimiento de obras de infraestructura vial, contribuyendo a la movilidad segura y eficiente para todos los usuarios | <p>Dentro de las metas de producto incluidas en el Programa No. 23 Infraestructura vial, se destacan las siguientes en materia de velocidades seguras:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Construcción del paquete de obras viales de alto impacto (3) para la movilidad de Pereira. (Solución definitiva intersección Corales, Doble Calzada Avenida de Río Turín y terminación fase 1 y fase 2 Avenida de los Colibríes) 2. Construir 2 puentes peatonales en Pereira <p>Estas acciones son esenciales para la operación segura de la infraestructura, en donde la gestión de las velocidades de circulación, principalmente en las intersecciones, tendrá un impacto positivo en la seguridad de los actores vulnerables, en línea con lo indicado en la descripción del programa.</p> |
| Plan de Desarrollo con acciones que favorecen la gestión de | El Plan de desarrollo municipal incluye acciones que fortalecen la gestión | Dentro de las metas de producto incluidas en el Programa No. 27 Transporte y movilidad |

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|--|--|--|
| <p>velocidades mediante señalización</p> | <p>integral de velocidades seguras mediante la modernización, mejora y optimización de la señalización vial y la red semafórica del municipio en conjunto con otras medidas encaminadas al cumplimiento de los objetivos del programa</p> | <p>sostenible, se destacan las siguientes en materia de velocidades seguras:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mantener la señalización del municipio de Pereira 2. Ampliar en un 20% de la red semafórica del municipio de Pereira <p>Estas acciones son esenciales para la gestión de las velocidades de los diferentes actores viales, en conjunto con las demás obras que contempla el plan en línea con lo indicado en la descripción del programa.</p> |
| <p>Detección de exceso de velocidades mediante herramientas tecnológicas</p> | <p>La formulación de la Estrategia de fiscalización y control con herramientas tecnológicas para Pereira contempla la expansión de monitoreo a nuevas infracciones, entre las cuales se encuentra el exceso de velocidad de los vehículos en la ciudad</p> | <p>En la etapa 4 de la formulación de la Fiscalización y control con herramientas tecnológicas para Pereira, se plantea la implementación de foto detección, en la cual se incluye la <i>Expansión de Monitoreo a Nuevas Infracciones – Velocidad, Semáforo en Rojo y Pico y Placa</i>. Esta acción pretende que el sistema capture infracciones relacionadas con el exceso de velocidades y cruces en semáforo en rojo, acompañada de una campaña educativa relacionada con este tipo de comportamientos.</p> |
| <p>El Plan de Ordenamiento Territorial incluye, dentro de los requerimientos para la planeación de la infraestructura del transporte, medidas para el control de velocidades en el municipio</p> | <p>Dentro del componente de infraestructura vial en el POT se resalta la importancia de implementar diseños que incluyan medidas para la Pacificación del Tráfico, reducción de velocidades del tránsito motorizado para la planificación de infraestructura ciclo-inclusiva y en intersecciones peatonales, y en inmediaciones de las estaciones del SITP</p> | <p>El Documento Técnico Soporte – Componente General del POT, en el Capítulo IV – Movilidad, vías y transporte, describe en la sección 7.2 <i>Sistema de Transporte</i> la trascendencia de establecer lineamientos y requerimientos para los distintos componentes del sistema de transporte, con el fin de establecer, desde las fases de diseño, elementos de infraestructura que contribuyan a la gestión de velocidades. Los anteriores lineamientos se encuentran en las siguientes categorías:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Estándares para la Estaciones del Sistema Integrado de Transporte Público 2. Medidas para la Pacificación del Tráfico 3. Requisitos para la planificación de infraestructura ciclo-inclusiva 4. Estándares para la Construcción de Ciclorrutas 5. Criterios para diseño de intersecciones con prioridad para peatones y ciclistas |

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|---|---|--|
| <p>Articulación entre el POT, el Plan de movilidad, PLSV vigente y el Plan de desarrollo en medidas y acciones de la gestión de velocidad en corredores urbanos</p> | <p>Es crucial fortalecer la gestión integral mediante la articulación de planes y acciones entre los distintos instrumentos de planificación del municipio, con el fin de aunar esfuerzos y alinear los proyectos y las metas encaminadas a promover las velocidades seguras</p> | <p>Entre los instrumentos de planificación del municipio se evidencia una articulación e integración de medidas y acciones en línea con lo estipulado en el POT vigente en materia de pacificación del tráfico y establecimiento de Zonas 30 en Pereira.</p> |
| <p>El Plan Local de Seguridad Vial contempla la implementación de un Proyecto Piloto para la gestión de velocidades en corredores urbanos</p> | <p>La ejecución de planes piloto en el marco de proyectos e intervenciones enfocados en la gestión de velocidad en los corredores urbanos de la ciudad, con el fin de identificar puntos y tramos críticos en donde se presenten incidentes de siniestros viales y definir los límites de velocidad de operación adecuadas de acuerdo con las características de la zona de estudio</p> | <p>El PLSV vigente establece, en la estructuración de medidas y acciones, tres grandes “<i>Proyectos e intervenciones estratégicas</i>”, entre los cuales se destaca el Proyecto piloto de Gestión de Velocidades en corredores urbanos del Plan Local de Seguridad Vial vigente. Con el apoyo del Comité Local de Seguridad Vial se define este plan piloto para la identificación de puntos críticos de ocurrencia de siniestros viales para la implementación medidas de control de velocidad en el territorio mediante cuatro fases: definir los límites de velocidad, establecer medidas para su cumplimiento, comunicar medidas a los grupos de referencia y usuarios, y medir impactos y evaluar las intervenciones</p> |

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|---|--|---|
| El Plan Local de Seguridad Vial incluye el desarrollo de programas y acciones en los pilares del plan | Entre los distintos enfoques que favorecen la gestión de la seguridad vial, se destaca la gestión institucional, el comportamiento humano, la infraestructura. Estos pilares que establece el plan local en materia de velocidades seguras evidencian la importancia de integrar acciones desde diferentes perspectivas de planificación | <p>En el PLSV se articulan programas y acciones en cinco pilares fundamentales, entre los cuales se destacan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pilar 2 – Comportamiento Humano: Se formulan acciones que buscan desarrollar estrategias de comunicaciones y el control de comportamiento que promuevan la seguridad vial, haciendo énfasis en la sensibilización con respecto a los límites de velocidad 2. Pilar 3 – Infraestructura: Se señala la importancia de integrar nuevas tecnologías con los diseños de infraestructura vial para el control de velocidades, tales como la infraestructura segura para peatones y personas con movilidad reducida y la adaptación de la infraestructura para controlar la velocidad vehicular. |

Elaboración propia.

Aunado a lo anterior, la siguiente tabla presenta el resumen de las necesidades identificadas en materia de velocidades. Cada una de estas se presenta con una breve descripción y la evidencia que la soporta.

Tabla 4. Necesidades identificadas en materia de velocidades

| Necesidad | Descripción | Evidencia |
|---|---|--|
| Reducir la circulación a velocidades excesivas por parte de motociclistas | Los siniestros viales por exceso de velocidad han dejado 2.189 víctimas lesionadas y 33 fallecidas entre 2016 y 2023 en Pereira. Particularmente, en 2023 dejó 144 lesionados y 2 fallecidos. Si bien se han logrado reducir la cantidad de siniestros viales por esta causa, se evidencia que los usuarios de vehículos en el territorio persisten en el incumplimiento de los límites de velocidad, desconocen la normativa y suelen subestimar los riesgos | Durante los talleres con motociclistas, se evidenció que los usuarios de este tipo de vehículos subestiman los riesgos asociados al exceso de velocidad. Asimismo, durante el sondeo a motociclistas, se evidenció que únicamente un 25% de los encuestados reconoció que la velocidad adecuada de circulación en vías residenciales es como máximo de 30 km/h y solo el 41% identificó de manera adecuada el significado de la señal reglamentaria de 60 km/h. Adicionalmente, durante la visita de campo |

| Necesidad | Descripción | Evidencia |
|---|---|---|
| Reducir la circulación a velocidades excesivas por parte de conductores | asociados a la conducción a alta velocidad, no solo para ellos mismos, sino para posibles terceros involucrados. Es por esto que es crucial realizar las intervenciones de infraestructura necesarias, la regulación de las velocidades mediante herramientas tecnológicas y establecer espacios de comunicación y sensibilización para los usuarios viales, enfocados en concientizar sobre los riesgos y consecuencias del exceso de velocidad. | del equipo consultor, se evidenció la invasión del carril de BRT por parte de motociclistas en horas de congestión sobre la Avenida 30 de agosto, con velocidades superiores a los 60 km/h. |
| | | A partir de los resultados de los sondeos se identifica que únicamente el 33% de los conductores encuestados reconoce la velocidad máxima de circulación para vías residenciales, y solo el 51% identifica adecuadamente el significado de la señal reglamentaria de 60 km/h. |
| Tomar medidas enfocadas en el exceso de velocidad | La identificación, diagnóstico y análisis de puntos y tramos críticos en materia de velocidades es crucial para la planificación e implementación de medidas de gestión y control. Un diagnóstico detallado en rangos más desagregados de velocidades permitirá obtener análisis más precisos para la concertación de medidas enfocadas en esta problemática. | En los instrumentos de planificación como el Plan de Maestro Movilidad de 2018, no se encuentra una propuesta concreta de acciones a tomar para hacer frente a la problemática del exceso de velocidad en el municipio. |

Elaboración propia.

En consideración de las fortalezas y necesidades identificadas en esta área de acción, se determinaron las siguientes problemáticas a abordar en la materia. Para cada problemática se presentan sus correspondientes causas y consecuencias.

Tabla 5. Problemáticas identificadas, sus causas y consecuencias

| Problemática | Causas | Consecuencias |
|--|---|---|
| El exceso de velocidad es la causa principal de ocurrencia de siniestros viales con víctimas | - Existe un desconocimiento de las normas de tránsito por parte de quienes operan los vehículos en el territorio, particularmente relacionado con las velocidades permitidas. | Víctimas fatales, lesionados graves, lesionados leves, afectación total o parcial a la infraestructura, afectación total o parcial al parque automotor, afectación al entorno familiar, afectación al entorno escolar y/o afectación al entorno laboral por la circulación de motocicletas a velocidades excesivas o inadecuadas. |
| Los conductores en el territorio persisten en la conducción a velocidades excesivas | - Los conductores de vehículos motorizados en el territorio subestiman los riesgos asociados al exceso de velocidad. - Los conductores de vehículos motorizados en el territorio no reconocen de manera adecuada las | |

| Problemática | Causas | Consecuencias |
|--------------|---|---------------|
| | <p>velocidades de circulación de conformidad con el entorno urbano que les rodea.</p> <ul style="list-style-type: none"> - El control que pueden ejercer las autoridades locales no ha logrado acaparar a la significativa cantidad de usuarios dispuestos a incumplir la normatividad en materia de tránsito. | |

Elaboración propia.

6.2. VEHÍCULOS SEGUROS

La siguiente tabla presenta el resumen de las fortalezas identificadas en Pereira en materia de vehículos seguros. Cada fortaleza se presenta junto con una breve descripción y la evidencia que la soporta.

Tabla 6. Fortalezas identificadas en materia de vehículos seguros

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|--|---|--|
| Plan de desarrollo municipal con acciones para la modernización del Sistema de Transporte Masivo | La integración de nuevas tecnologías a la operación del sistema de transporte es crucial para garantizar condiciones óptimas de los viajes en términos de seguridad, sostenibilidad, confiabilidad y eficiencia en los vehículos que hacen parte del transporte público | En el Plan de desarrollo vigente se contempla, entre los proyectos estratégicos generadores de alto impacto positivo, el Ascenso Tecnológico MEGABÚS, el cual busca garantizar la adquisición y operación de los buses en línea con tecnologías limpias para mejorar las condiciones de viaje en el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pereira |
| Plan de desarrollo municipal con acciones para incrementar el número de bicicletas públicas en el municipio | Promover el uso de modos activos y sostenibles para disminuir la dependencia de vehículos a base de combustibles fósiles es hoy, sin duda, una de las estrategias clave para cumplir con los objetivos de planificación urbana sostenible para la ciudad. Aun así, es vital garantizar las condiciones y regulaciones de los vehículos de transporte activo para la seguridad del usuario | Dentro de las metas de producto incluidas en el Programa No. 27 Transporte y movilidad sostenible, se destaca el programa <i>"Incrementar durante el cuatrienio a 18.000 préstamos de bicicletas públicas en el marco del Programa Megabici como modo alternativo de movilidad en el municipio de Pereira"</i> , en donde las bicicletas contarán con los requerimientos técnicos que garanticen la seguridad de los usuarios. |
| Plan de desarrollo municipal con acciones para garantizar condiciones mecánicas de los vehículos de transporte público | Un factor clave en el servicio de transporte público, tanto en el mantenimiento como en la operación, es contar con las mejores condiciones mecánicas para brindar la seguridad de los pasajeros, en complemento con medidas de regulación y de capacitación para las revisiones técnico-mecánicas y prevenir la ocurrencia de siniestros asociada a fallas del vehículo | En la descripción del Programa No. 27 - Transporte y movilidad sostenible del plan se hace énfasis en la importancia de brindar condiciones mecánicas seguras y confiables en los vehículos del sistema de transporte público. Por esto, se promete la realización de rigurosas revisiones técnicas periódicas para el correcto funcionamiento del parque automotor |

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|---|--|--|
| <p>Plan Maestro de Movilidad con incorporación de control y capacitaciones a revisiones técnico-mecánicas</p> | <p>En la formulación del Plan Maestro de Movilidad se incluyen proyectos estratégicos enfocados en fortalecer el control de las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos motorizados y no motorizados</p> | <p>Dentro del Pilar II: Movilidad Sostenible se plantea la visión para Pereira a 2030 como una ciudad donde los modos no motorizados sean <i>"protagonistas del modelo de ordenamiento y ocupación del territorio"</i>. En línea con esto, se establecen los siguientes planes como parte de distintos proyectos integrales en relación con el enfoque de vehículos seguros:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Proyecto: Viaducto para modos no motorizados <p>Plan: Campañas de promoción de la movilidad activa en entidades públicas: Capacitaciones en el manejo y reparación mecánica de la bicicleta</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Proyecto: Creación de un Centro Comunitario para Bici-usuarios: Este centro podrá prestar entre sus servicios la capacitación sobre reparación mecánica y mantenimiento de bicicletas <p>Dentro del Pilar III: Transporte Público Integrado y Seguro se señala la importancia de <i>"avanzar en la estrategia de integración del transporte público masivo, con el transporte público colectivo, el transporte intermunicipal, modos activos y los nuevos modos que se incorporen"</i>. En línea con esto, se establecen los siguientes planes como parte de distintos proyectos integrales en relación con el enfoque de vehículos seguros:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Plan de fortalecimiento de la gestión del transporte público: importancia de capacitar a los conductores del SITP en temas como mecánica 2. Proyecto: Vehículos de Transporte Público con tecnologías limpias 3. Proyecto: Mejorar la prestación del servicio de transporte público individual <p>Actividad: Capacitaciones a conductores de TPI sobre conocimientos básicos de mecánica</p> <p>Dentro del pilar IV: Vías para salvar la vida se definen medidas estratégicas para fortalecer la seguridad vial en Pereira. En relación con el enfoque de vehículos seguros, se destacan las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Proyecto: Aumento de control sobre la revisión técnico-mecánica de los vehículos motorizados 2. Implementación de plataforma que permita llevar un control de los conductores y vehículos de transporte especial (principalmente transporte escolar) |
| <p>Plan Local de Seguridad Vial vigente con acciones</p> | <p>El PLSV incluye programas y acciones encaminadas a la disminución de eventos de siniestralidad vial</p> | <p>El Pilar 4 - Vehículos del PLSV vigente define seis programas enfocados en fortalecer los procesos, asegurar los criterios y promover buenos hábitos</p> |

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|---|--|---|
| enfocadas en la promoción y control de técnico-mecánica | asociados al estado técnico-mecánico de los vehículos en Pereira, en el marco del Pilar 4 - Vehículos como parte del proceso de planificación y desarrollo de los cinco pilares en la formulación del plan | <p>en materia del mantenimiento y funcionamiento seguro del parque automotor. Los programas constan de acciones y actividades establecidas para el cumplimiento de los objetivos planteados en este pilar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Promoción y control de la revisión de los vehículos automotores 2. Mantenimiento de las características originales de los vehículos 3. Elección de vehículos con equipamiento de seguridad activa y pasiva de vehículos 4. Control de la instalación, porte y funcionamiento de los cinturones de seguridad en los vehículos 5. Uso obligatorio de los sistemas de retención infantil 6. Vehículos de transporte público seguros |

Elaboración propia.

Aunado a lo anterior, la siguiente tabla presenta el resumen de las necesidades identificadas en materia de vehículos seguros. Cada una de estas se presenta con una breve descripción y la evidencia que la soporta.

Tabla 7. Necesidades identificadas en materia de vehículos seguros

| Necesidad | Descripción | Evidencia |
|---|---|---|
| Fortalecer el mantenimiento de las condiciones óptimas de operación de los vehículos en el territorio | Es esencial fortalecer los procesos de revisiones técnico-mecánicas, atendiendo paralelamente el incremento del parque automotor y garantizando la seguridad de los usuarios viales mediante el mantenimiento de las condiciones óptimas de los vehículos que circulan en el territorio. Adicionalmente, es prioridad llevar a cabo jornadas de sensibilización a los conductores para concientizar a la comunidad sobre la importancia del mantenimiento de los vehículos. | Las motocicletas representan el 40% del parque automotor en Pereira y el 86% en Dosquebradas para el 2023. El crecimiento ha sido pronunciado en ambos municipios, pero especialmente en Dosquebradas. Adicionalmente, las motocicletas son también el vehículo con mayor incumplimiento del SOAT y de la Revisión Técnico-Mecánica según el Plan de Desarrollo de Pereira. El aumento súbito de este tipo de vehículos hace más compleja la verificación del cumplimiento de revisión técnico-mecánica, por lo que la administración local deberá tomar medidas basadas en tecnología para superar estos desafíos. |
| Falta de uso de los Elementos de Protección Personal en motocicleta | Durante las observaciones realizadas como parte de la construcción del PLSV, se observó que los motociclistas no usan (o no adecuadamente) el casco de seguridad | De acuerdo con las observaciones realizadas, únicamente el 52% de los motociclistas utiliza adecuadamente el casco, mientras que el 48% no lo usa, o lo usa de manera inadecuada, siendo inefectiva la protección que este pueda brindar en caso de colisión. |
| Falta de uso de elementos de protección en automóviles | Durante las observaciones realizadas como parte de la construcción del PLSV, se observó que los conductores y pasajeros de automóviles no utilizan el cinturón de seguridad | De acuerdo con las observaciones realizadas, únicamente el 67% de los conductores y el 53% de los pasajeros utilizan el cinturón de seguridad. El 33% de conductores y 47% de pasajeros no usan este elemento. |

Elaboración propia.

En consideración de las fortalezas y necesidades identificadas en esta área de acción, se determinaron las siguientes problemáticas a abordar en la materia. Para cada problemática se presentan sus correspondientes causas y consecuencias.

Tabla 8. Problemáticas identificadas, sus causas y consecuencias

| Problemática | Causas | Consecuencias |
|----------------------------------|---|--|
| Crecimiento del parque automotor | <ul style="list-style-type: none"> - Las regulaciones del orden nacional han generado un escenario favorable para la adquisición de motocicletas y Pereira no ha sido la excepción a la tendencia del país en el incremento del parque automotor de motocicletas. - El crecimiento de la cantidad de motocicletas en Pereira también se explica debido al aumento de este tipo de motocicletas en el parque automotor de Dosquebradas, municipio adyacente con influencia directa en las dinámicas de Pereira. - Falta de cooperación por parte del sector privado en la venta de vehículos de manera responsable, en aprovechamiento de las ventajas que la falta de regulación ha permitido. | El crecimiento desproporcional del parque automotor, especialmente de motocicletas, en un corto periodo de tiempo, conlleva a dificultades para la autoridad local para ejercer control sobre el cumplimiento de la revisión de los vehículos. Consecuentemente, la falta de control junto con la falta de cooperación del sector privado para la venta responsable de los vehículos implica un mayor parque automotor con mayor proporción de usuarios desconociendo e incumpliendo las normas relacionadas al mantenimiento en buen estado de los vehículos. |
| No uso de elementos de seguridad | <ul style="list-style-type: none"> - Los usuarios de vehículos motorizados, especialmente de motocicletas, subestiman los riesgos inherentes al ejercicio de la movilidad. - La capacidad de las autoridades locales para el control ante la creciente cantidad de usuarios dispuestos a infringir las normas ha sido acaparada por los distintos desafíos de la movilidad y la seguridad vial. | Como se evidencia en las tendencias de la cantidad de víctimas lesionadas y fallecidas, particularmente en motocicletas, aunque se logre reducir la cantidad de siniestros, el no uso de elementos de seguridad hace que las consecuencias de estos eventos sean más severas y frecuentemente, fatales. |

Elaboración propia.

6.3. INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA

La siguiente tabla presenta el resumen de las fortalezas identificadas en Pereira en materia de infraestructura vial segura. Cada fortaleza se presenta junto con una breve descripción y la evidencia que la soporta.

Tabla 9. Fortalezas identificadas en materia de infraestructura vial segura

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|--|--|---|
| Plan de desarrollo municipal con acciones para el mejoramiento de infraestructura vial | La mejora de la infraestructura vial es fundamental en el ejercicio de potenciar la movilidad segura y eficiente en la ciudad. Medidas como la ampliación de la red vial urbana y el mantenimiento de la infraestructura existente permiten atender las necesidades prioritarias de la | Dentro de las metas de producto incluidas en el Programa No. 23 Infraestructura vial se hace énfasis en la priorización de proyectos de infraestructura vial, entre los cuales se encuentran la solución para la Glorieta de Corales, la calzada sur de la Avenida del Río y Glorieta Turín, así como la integración de |

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|---|--|---|
| | ciudadanía en términos de seguridad vial | <p>modos de transporte no motorizados con el sistema vial actual mediante construcción de ciclorrutas y puentes peatonales seguros.</p> <p>Estas acciones son esenciales para para el mejoramiento de infraestructura vial como base de para garantizar la seguridad y eficiencia del tránsito.</p> |
| Plan de desarrollo municipal con medidas de modernización y mantenimiento del espacio público | Mediante acciones como lo son intervención en parques y plazas, recuperación y revitalización del espacio público, y modernización del alumbrado público, se contribuye a la seguridad vial de los usuarios, principalmente peatones y ciclistas del municipio. Estas medidas generan un impacto positivo en el diseño holístico y la operación de la infraestructura vial actual y futura | <p>Dentro de las metas de producto incluidas en el Programa No. 25 - Mejor espacio público, se destacan las siguientes en materia de infraestructura vial segura:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Modernizar el 100% del alumbrado público del municipio de Pereira 2. Realizar 300 intervenciones de parques, plazas y corredores principales en Pereira 3. Recuperar 125.000 metros cuadrados de asentamientos informales en el municipio de Pereira 4. Recuperar 3.040 metros cuadrados de espacio público en el cuatrienio por ventas informales y formales 5. Recuperar anualmente 7.000 metros cuadrados de espacio público de franja vial 6. Implementar la política pública de vendedores informales conforme a los lineamientos definidos en la ley 1988 de 2019 7. Realizar anualmente 120 jornadas de capacitaciones en temas de formalización, normatividad, y sensibilizaciones para la presentación de alternativas de reubicación <p>Estas acciones son esenciales para la gestión y el buen manejo del espacio público, impactando positivamente en el funcionamiento de la infraestructura vial del municipio propiciando condiciones seguras y más accesibles para los actores viales, especialmente los usuarios vulnerables.</p> |
| El Plan de Ordenamiento Territorial vigente prioriza la creación de infraestructura segura | Es imprescindible establecer las consideraciones y estándares de diseño para las estaciones y paraderos del Sistema Integrado de Transporte Público de Pereira y especificaciones técnicas para el diseño y modernización de los componentes de | El Documento Técnico Soporte – Componente General del POT, en el Capítulo IV – Movilidad, vías y transporte, describe en la sección 7.2 <i>Sistema de Transporte</i> la trascendencia de establecer lineamientos y requerimientos para |

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|--|---|--|
| <p>para bicicletas y peatones</p> | <p>la infraestructura vial asociada con peatones, biciusuarios y otros usuarios de modos alternativos, garantizando los estándares adecuados para la seguridad de la comunidad</p> | <p>los distintos componentes del sistema de transporte, con el fin de establecer, desde las fases de diseño, elementos de infraestructura que contribuyan a una infraestructura vial segura. Los anteriores lineamientos se encuentran en las siguientes categorías:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Estándares para la Estaciones del Sistema Integrado de Transporte Público 2. Estándares para los andenes 3. Estándares para los cruces peatones, cebras, puentes y túneles 4. Medidas para la Pacificación del Tráfico 5. Requisitos para la planificación de infraestructura ciclo-inclusiva 6. Estándares para la Construcción de Ciclorrutas 7. Estándares para la construcción de ciclo-parqueaderos 8. Criterios de diseño de intersecciones con prioridad para peatones y ciclistas |
| <p>Plan de Ordenamiento Territorial vigente prioriza la creación de infraestructura segura en el sistema de transporte público</p> | <p>Es imprescindible establecer las consideraciones y estándares de diseño para las estaciones y paraderos del Sistema Integrado de Transporte Público de Pereira, y otras especificaciones técnicas para el diseño y modernización de los componentes de la infraestructura, garantizando los estándares adecuados para la seguridad de los usuarios</p> | <p>El Documento Técnico Soporte – Componente General del POT, en el Capítulo IV – Movilidad, vías y transporte, describe en la sección 7.2 <i>Sistema de Transporte</i> la trascendencia de establecer lineamientos y requerimientos para los componentes del sistema de transporte público de Pereira, con el fin de establecer, desde las fases de diseño, elementos de infraestructura que contribuyan a la infraestructura vial segura. Los anteriores lineamientos se encuentran en las siguientes categorías:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Estándares para la Estaciones del Sistema Integrado de Transporte Público 2. Estándares para los carriles de las vías del Sistema de Transporte Público |
| <p>Plan de Desarrollo con acciones que favorecen la mejora de señalización</p> | <p>El Plan de desarrollo municipal incluye acciones encaminadas al mejoramiento de infraestructura vial mediante la modernización y optimización de la señalización vial y la red semafórica del municipio en conjunto con otras medidas</p> | <p>Dentro de las metas de producto incluidas en el Programa No. 27 Transporte y movilidad sostenible, se destacan las siguientes en materia de infraestructura vial:</p> |

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|--|--|--|
| | <p>encaminadas al cumplimiento de los objetivos del programa</p> | <p>3. Mantener la señalización del municipio de Pereira</p> <p>4. Ampliar en un 20% de la red semafórica del municipio de Pereira</p> <p>Estas acciones son esenciales para el funcionamiento integral y óptimo de los componentes de infraestructura vial segura en conjunto con las demás obras que contempla el plan en línea con lo indicado en la descripción del programa.</p> |
| <p>Plan Local de Seguridad Vial vigente con acciones enfocadas en el diseño de infraestructura vial segura</p> | <p>El PLSV incluye programas y acciones encaminadas a la disminución de eventos de siniestralidad vial asociados a la incidencia de la disminución de velocidad, prelación de actores viales y señalización efectiva, en el marco del Pilar 3 – Infraestructura como parte del proceso de planificación y desarrollo de los cinco pilares en la formulación del plan</p> | <p>El Pilar 3 – Infraestructura del PLSV vigente define once programas enfocados en fortalecer los procesos de planeación y ejecución y asegurar los criterios para el desarrollo de proyectos viales en el municipio. Los programas constan de acciones y actividades establecidas para el cumplimiento de los objetivos planteados en este pilar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Elementos para la planeación, diseño y construcción de infraestructura vial segura 2. Auditorías de seguridad vial como una práctica obligatoria 3. Seguridad vial como requisito en los proyectos viales 4. Diagnóstico y priorización de las acciones correctivas sobre la infraestructura vial en operación 5. Infraestructura segura para peatones y personas con movilidad reducida 6. Movilidad para los ciclistas 7. Adaptación de la infraestructura para controlar la velocidad vehicular 8. Ampliación y recuperación del sistema de señalización vial de la ciudad 9. Modernización y ampliación del plan de semaforización 10. Programa para el mantenimiento, conservación y seguimiento de la red vial 11. Fortalecer la responsabilidad en seguridad vial de las secretarías que tiene a cargo la planificación y construcción de vías y de sistemas de transporte público colectivo |
| <p>Plan Maestro de Movilidad con incorporación de proyectos de infraestructura vial</p> | <p>En la formulación del Plan Maestro de Movilidad se incluyen acciones estratégicas enfocadas en la formulación de proyectos de infraestructura en conjunto con campañas de sensibilización y educación, con miras a mejorar la de seguridad vial en el municipio gracias a las buenas condiciones de los elementos de infraestructura</p> | <p>El plan maestro incluye dentro del Pilar 2 – Movilidad Sostenible, una serie de proyectos de infraestructura destinada a los modos no motorizados:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proyecto: Viaducto para modos no motorizados • Proyecto: Configurar y construir una red para modos no motorizados |

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|-----------|-------------|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Proyecto: Revisar y rediseñar intersecciones complejas considerando las necesidades de todos los usuarios • Proyecto: Ciclorruta troncal para conexión metropolitana • Proyecto: Ciclorruta paralela a la Avenida 30 de Agosto <p>El pilar 3 – Transporte Público Integrado y Seguro pretende avanzar en la estrategia de la integración del sistema de transporte público de la ciudad y los modos activos y alternativos. En línea con esto, se establecen los siguientes planes y proyectos relevantes en materia de infraestructura vial segura:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plan de mantenimiento y/o construcción de infraestructura para el intercambio modal e integración con el SITP • Proyecto: Construcción y adecuación de paraderos para el Transporte Público • Ciclo parqueaderos en estaciones de cable aéreo y MEGABÚS • Proyecto: Mejorar infraestructura Zonas Amarillas <p>Dentro del Pilar 4 - Vías para salvar la vida, se hace énfasis en la importancia de formular proyectos direccionados a mejorar la infraestructura del municipio y promover las buenas prácticas para reducir la ocurrencia de siniestros viales. Entre los proyectos estratégicos, se destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cruces peatonales seguros • Definición de infraestructura exclusiva para motocicletas • Instalación, rehabilitación y mantenimiento de la señalización vial • Iluminación peatonal • Optimización de la infraestructura semafórica con prioridad en los modos no motorizados <p>En el Pilar 5 – Gestión del sistema de transporte se plantea la implementación de medidas para mejorar las opciones de movilidad mediante infraestructura segura y óptima para el transporte público y modos alternativos.</p> <p>Finalmente, el Pilar 6 – Pereira competitiva y conectada del plan busca aprovechar la ubicación estratégica de Pereira para la conexión regional y nacional, y así potenciar el desarrollo y la competitividad de la ciudad. Lo anterior es crucial para la integración de proyectos de infraestructura vial y urbana de pequeño, mediano y alto impacto. Entre los planes del pilar se destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conexión intermodal de corredores y plataformas logísticas a nivel regional y nacional |

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|-----------|-------------|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> Estudios para mejorar infraestructura vial para el acceso a zonas turísticas |

Elaboración propia.

Aunado a lo anterior, la siguiente tabla presenta el resumen de las necesidades identificadas en materia de infraestructura vial segura. Cada una de estas se presenta con una breve descripción y la evidencia que la soporta.

Tabla 10. Necesidades identificadas en materia de infraestructura vial segura

| Necesidad | Descripción | Evidencia |
|--|---|---|
| Estudiar las particularidades de los puntos críticos de alta siniestralidad | Si bien en el presente documento se analizan los puntos, tramos y áreas críticas de alta siniestralidad, resulta necesario entender las particularidades asociadas al diseño de la infraestructura en estos puntos que puede estar relacionado con la ocurrencia de los siniestros viales. | A partir del análisis de siniestralidad en el municipio, se evidencia que los puntos críticos se encuentran mayoritariamente en intersecciones sobre vías arteriales y zonas urbanas con gran interacción entre actores vulnerables y vehículos motorizados. Lo anterior resalta la necesidad de identificar estos puntos y priorizar el diagnóstico y la intervención en ellos en materia de infraestructura |
| Gestionar el uso del espacio público | Existe una falsa creencia de ver el espacio urbano como un territorio que cualquier actor vial es capaz de ocupar. A causa de esto, se presenta invasión de espacio público, uso del espacio por parte de otros actores y límite en el goce y acceso del territorio. Esto conlleva a choques entre los actores que usan el espacio, limitando el acceso del territorio a unos actores (como peatones, usuarios de bicicletas) y generando poca sinergia entre las necesidades que tiene cada actor que habita dentro del municipio | Durante la visita del equipo consultor al municipio, así como a partir de las entrevistas con actores del sector público como de los talleres con actores viales, se logró evidenciar que la invasión de los espacios públicos es un problema frecuente en la ciudad. Particularmente, en el centro de la ciudad, los peatones con frecuencia se ven abocados a invadir la calzada de los vehículos motorizados debido al limitado espacio que los comerciantes locales dejan sobre las aceras para la circulación. Se evidencia también la invasión de los carriles exclusivos de Megabús por parte de los motociclistas en algunos sectores de la ciudad, lo cual genera un riesgo inminente en la ocurrencia de siniestros viales asociados a este actor vial. |
| Reordenar el espacio para el uso de todos los usuarios viales y reforzar barreras de segregación | Existe una segregación del espacio que no permite el uso universal del espacio público de la ciudad en general. La falta de proyectos aborda de manera integral la accesibilidad lindera las acciones que se pueden dar para generar una universalidad del espacio. Aumentar la segregación de actores que padecen de alguna dificultad para movilizarse impulsa la idea de que la ciudad no es para todos. De igual forma, es importante realizar las intervenciones físicas pertinentes o el mantenimiento necesario de elementos de infraestructura para la correcta y clara segregación de los espacios destinados al transporte público con otros modos. | Aunado a lo anterior, existen vías en las que la cantidad de espacio dedicado a ciertos usuarios viales no es congruente con su presencia en el lugar. Especialmente, en zonas del centro de la ciudad, existen vías en las que predominan los peatones, pero la mayor proporción del perfil vial sigue siendo de los automóviles. |
| Optimizar acciones enfocadas al mantenimiento, | Se requiere una transformación de la infraestructura vial de Pereira orientada a la seguridad vial integral, priorizando la | De acuerdo con el Plan Maestro de Movilidad, se identifican algunas necesidades a partir de la matriz DOFA relacionadas con la infraestructura |

| Necesidad | Descripción | Evidencia |
|---|---|---|
| <p>adecuación y/o implementación de la infraestructura vial que prioricen a los usuarios vulnerables, modos activos y accesibilidad universal</p> | <p>protección de todos los usuarios, con especial atención a los actores vulnerables y modos de transporte activos. Esta necesidad implica la implementación de medidas efectivas para reducir los siniestros viales, mejorar la visibilidad y señalización, garantizar la accesibilidad universal y la seguridad en los desplazamientos peatonales y de bici-usuarios. Es vital crear un entorno vial que minimice los riesgos, prevenga incidentes de siniestralidad y fomente una cultura de seguridad vial, donde la infraestructura sea un elemento clave para la protección de la vida y la integridad de los ciudadanos. Es también esencial establecer ubicaciones estratégicas de priorización para este tipo de infraestructura, considerando espacios como parques, plazas, plazoletas y dotaciones en conexiones importantes de transporte para crear un entorno funcional e inclusivo.</p> | <p>de Pereira en conjunto con los principales hallazgos y observaciones del equipo consultor y los sondeos realizados: estado deficiente de los andenes, infraestructura vial diseñada para favorecer al tránsito motorizado, y poco espacio que permita la expansión de red de ciclorrutas. Además de esto, el riesgo latente de la expansión urbana fragmentada (de acuerdo con las tendencias de los últimos años y pronósticos), en conjunto con el crecimiento del parque automotor, desencadena la necesidad de planificar estratégica e integralmente programas de infraestructura que atiendan las problemáticas emergentes, enfocadas en reducir las existentes limitaciones en accesibilidad universal, conectividad, seguridad y continuidad de franjas de circulación peatonales y de ciclistas, identificadas en el diagnóstico del plan de movilidad. Estas necesidades son respaldadas por las cifras de siniestralidad del municipio cuyo análisis identifica a las condiciones del ambiente natural o construido como la tercera causa de ocurrencia de siniestros viales, en donde el 17% de los incidentes asociados con este factor es debido a las condiciones de la vía y el 13% infraestructura en mal estado.</p> |
| <p>Tomar medidas enfocadas en mejorar el estado de elementos reductores de velocidad</p> | <p>El mantenimiento de los elementos de infraestructura cuya función es la reducción/regulación de la velocidad tales como pasos elevados, resaltos, entre otros, es esencial para la gestión de las altas velocidades que se presentan en el municipio por parte de los distintos actores viales. Adicionalmente, es importante no sólo garantizar el buen estado de estos elementos, sino también la señalización correspondiente para la gestión integral de la velocidad en el municipio.</p> | <p>A partir de los resultados del proceso de diagnóstico, los conductores perciben el mal estado y carente señalización de los elementos reductores de velocidad, como factores de riesgo referentes a la infraestructura. De igual manera, los motociclistas manifestaron que la falta de señalización y el estado de esta en algunos tramos es un factor de riesgo asociado a la seguridad vial.</p> |

Elaboración propia.

En consideración de las fortalezas y necesidades identificadas en esta área de acción, se determinaron las siguientes problemáticas a abordar en la materia. Para cada problemática se presentan sus correspondientes causas y consecuencias.

Tabla 11. Problemáticas identificadas, sus causas y consecuencias

| Problemática | Causas | Consecuencias |
|--|---|--|
| <p>Diseño de la infraestructura vial poco intuitiva e indulgente</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Al igual que otras ciudades intermedias en Colombia, Pereira ha tenido que adaptarse rápidamente al crecimiento urbano y a los retos que esto conlleva. Las vías que actualmente son de la red vial arterial primaria pueden contar con | <p>Ocurrencia frecuente de siniestros viales causados por condiciones de la infraestructura en puntos, tramos y áreas específicos de la ciudad – como en la Avenida 30 de agosto con calle 63.</p> |

| Problemática | Causas | Consecuencias |
|---|--|--|
| | <p>un trazado que no fue contemplado inicialmente para las funciones que cumplen hoy en día.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Las nuevas dinámicas de movilidad, especialmente asociadas a la partición modal del tráfico, han requerido necesidades en adaptación de la infraestructura que no han podido ser alcanzadas. | |
| <p>Espacio público incongruente con la participación de usuarios viales</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Las dinámicas sociales y económicas de la ciudad han ocasionado que algunas vías inicialmente destinadas a la circulación de vehículos motorizados hayan tomado un carácter más comercial y en el que se desarrollan una amplia variedad de actividades que demandan espacio público. - No se han logrado concertar medidas conjuntas entre instancias de gobierno para gestionar las demandas de espacio público acorde a las dinámicas de la ciudad y la planeación del ordenamiento territorial. | <p>Las interacciones entre los usuarios de la vía no son sinérgicas y derivan frecuentemente en riesgos para la seguridad vial que se materializan en siniestros viales.</p> |

Elaboración propia.

6.4. COMPORTAMIENTO SEGURO DE LOS ACTORES VIALES

La siguiente tabla presenta el resumen de las fortalezas identificadas en Pereira en materia de comportamientos seguros. Cada fortaleza se presenta junto con una breve descripción y la evidencia que la soporta.

Tabla 12. Fortalezas identificadas en materia de comportamiento seguro

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|--|--|--|
| <p>Plan de desarrollo municipal con acciones preventivas en consumo de SPA (sustancias psicoactivas)</p> | <p>La sensibilización sobre el consumo de sustancias psicoactivas es esencial en el ejercicio de fomentar el buen comportamiento de la comunidad, especialmente para los conductores en el municipio y reducir la ocurrencia de siniestros viales asociados al consumo de sustancias</p> | <p>Dentro del Programa No. 2 - Promoción y prevención de la salud pública, se señala la importancia de implementar estrategias que fortalezcan un sistema de salud pública más eficiente, equitativo y accesible para garantizar la protección y el bienestar de toda la población. Por ello, se destaca la meta de producto relacionada con promover el comportamiento seguro <i>"Desarrollar y mantener el programa de prevención y reducción de daños por consumo por SPA"</i>.</p> |
| <p>Plan de desarrollo municipal con acciones en pro del comportamiento seguro</p> | <p>La ejecución de los proyectos estratégicos de infraestructura y demás medidas encaminadas a mejorar la seguridad vial debe articularse con campañas de sensibilización a la comunidad y a cada uno de los actores viales, con el</p> | <p>El Programa No. 27 - Transporte y movilidad sostenible señala la importancia de concientizar a la comunidad mediante campañas integrales de educación vial. En línea con lo anterior, se establece la meta de <i>"Sensibilizar durante el cuatrienio a 289.000 personas en Normas de Tránsito y</i></p> |

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|---|--|--|
| | fin de promover y educar sobre los buenos comportamientos en el entorno urbano, promoviendo la convivencia segura y en armonía | <i>comportamientos seguros</i> ” gracias a programas de sensibilización y educación de normas de tránsito y comportamientos seguros |
| Plan Local de Seguridad Vial con acciones centradas en el comportamiento humano | La clave para el éxito de las acciones que garantizan la seguridad vial reside crucialmente en el comportamiento de los actores viales, el cual se arraiga a los hábitos y la cultura ciudadana. Por esto, es imperativo comprender las motivaciones subyacentes y promover cambios conductuales efectivos para reducir la ocurrencia de siniestro viales, especialmente los asociados a malos hábitos y comportamientos en las vías | El Pilar 2 – Comportamiento humano del PLSV vigente define seis programas y acciones enfocados en promover buenos hábitos de comportamiento en la vía. Los programas establecidos para el cumplimiento de los objetivos planteados en este pilar son: <ol style="list-style-type: none"> 1. Investigación del comportamiento humano 2. Formación 3. Información 4. Responsabilidad social 5. Comunicación 6. Control de comportamiento La ejecución de estos programas es crucial para fortalecer las demás medidas para la consecución de metas y la implementación del enfoque de sistema seguro. |
| Plan maestro de movilidad que promueve campañas de sensibilización y educación vial | | El plan maestro incluye dentro del Pilar 4 – Vías para salvar la vida, una serie de proyectos destinados a promover la educación vial en el municipio: <ul style="list-style-type: none"> • Proyecto: Sensibilización de la seguridad vial de los motociclistas • Proyecto: Control y vigilancia sobre los motociclistas y bici-usuarios Estos proyectos están encaminados a realizar jornadas de capacitación y sensibilización de buenos comportamientos en la vía y normas de tránsito, con especial atención a los motociclistas. La ejecución de estas campañas es fundamental para lograr la disminución de las cifras de siniestralidad en la ciudad, considerando que, en gran medida, la ocurrencia de estos eventos está asociada a los malos hábitos de los actores viales. |

Elaboración propia.

Aunado a lo anterior, la siguiente tabla presenta el resumen de las necesidades identificadas en materia de comportamientos seguros. Cada una de estas se presenta con una breve descripción y la evidencia que la soporta.

Tabla 13. Necesidades identificadas en materia de comportamiento seguro

| Necesidad | Descripción | Evidencia |
|---|---|--|
| <p>Promoción de comportamientos seguros de motociclistas en la vía.</p> | <p>De acuerdo con los resultados del diagnóstico, el actor motociclista es el que con mayor frecuencia se ve involucrado en siniestros viales (como víctima y causante)</p> | <p>Los resultados del sondeo aplicado a motociclistas, en relación con comportamientos riesgosos, muestran que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El 75% de los motociclistas participantes del sondeo no tienen conocimiento de los límites de velocidad • El 59% no reconocen las señales reglamentarias • El 78% aprendió a conducir en escuela de conducción <p>Aunado a lo anterior, durante la visita de campo, el equipo consultor encontró algunas conductas de riesgo frecuentes asociadas con los motociclistas, las cuales incluyen maniobras peligrosas, invasiones de carril, irrespeto a las señales de tránsito, velocidad excesiva, el no uso de elementos de protección personal (48% de uso inadecuado del casco) y/o elementos de seguridad del vehículo y sobrecupo.</p> <p>Estos resultados y observaciones evidencian la importancia de promover buenos hábitos en los motociclistas, con miras a reducir las cifras de siniestralidad concernientes a comportamientos riesgosos de este grupo de actores viales</p> |
| <p>Promoción de comportamientos seguros en peatones y bici usuarios</p> | <p>Se percibe falta de sanción hacia estos dos actores que constantemente incurren en comportamientos inseguros para sí mismos y para los demás actores en la vía</p> | <p>Los resultados del sondeo aplicado a peatones y ciclistas, en relación con comportamientos riesgosos, muestran que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El 79% de los peatones participantes del sondeo reconocen el correcto funcionamiento de señalización peatonal • El 41% de los peatones tiene un familiar cercano víctima de siniestro con fatalidad y/o heridos • El 71% de los ciclistas ha sido víctima de un siniestro vial • El 71% de los ciclistas no reconocen la distancia de seguridad con los vehículos • El 29% no reconoce la señal de ceder el peso <p>Aunado a lo anterior, durante la visita de campo, el equipo consultor encontró algunas conductas de riesgo frecuentes asociadas con los estos actores, las cuales incluyen para los peatones cruzar entre vehículos, no usar los pasos peatonales, irrespeto a los semáforos; y para los ciclistas, no uso de elementos de seguridad, irrespeto a los semáforos, invasión de pasos peatonales.</p> |

| Necesidad | Descripción | Evidencia |
|---|--|---|
| <p>Definir lineamientos para la formación en seguridad vial para las distintas instituciones educativas del municipio</p> | <p>Actualmente las instituciones educativas no cuentan con planes de movilidad escolar y se presenta escasa formación en este aspecto, igualmente, muy pocos docentes tienen la preparación para impartir esta formación</p> | <p>Los resultados del sondeo aplicado a los distintos actores, en relación con la formación de normas de tránsito y/o conducción, evidencian que aprendieron de normas de tránsito en una escuela de conducción o entidad oficial:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El 29% de los peatones en escuela de conducción y el 8% en una entidad oficial • El 43% de los ciclistas en escuela de conducción • El 78% de los motociclistas en escuela de conducción • El 64% de los conductores en escuela de conducción <p>Estas cifras resaltan la clara necesidad de asegurar que todos los actores viales reciban una preparación adecuada y consistente en relación con la seguridad vial y los buenos hábitos.</p> |

Elaboración propia.

En consideración de las fortalezas y necesidades identificadas en esta área de acción, se determinaron las siguientes problemáticas a abordar en la materia. Para cada problemática se presentan sus correspondientes causas y consecuencias.

Tabla 14. Problemáticas identificadas, sus causas y consecuencias

| Problemática | Causas | Consecuencias |
|---|---|--|
| <p>Comportamientos inseguros por parte de motociclistas en la vía.</p> | <p>Falta de control de alcoholemia a la salida de bares y discotecas Falta de control por parte de los agentes de tránsito hacia peatones y ciclistas que son quienes con mayor frecuencia generan riesgos por sus prácticas inseguras en la vía.</p> | <p>Incremento del riesgo de ser víctima e involucrarse en siniestros viales con otros actores Riesgo de consecuencias fatales en siniestros por uso inadecuado del casco</p> |
| <p>Uso inadecuado de elementos de protección en los motociclistas del municipio</p> | <p>Desconocimiento de las normas de tránsito, exceso de confianza y subestimación de los riesgos en la vía</p> | <p>Incremento de la gravedad en la ocurrencia de siniestros de motociclistas Riesgo de consecuencias fatales en siniestros por uso inadecuado del casco</p> |
| <p>Comportamientos inseguros por parte de peatones y bici usuarios</p> | <p>Escasos mecanismos de control dirigidos a peatones y ciclistas que favorezcan la reducción de comportamientos inseguros Baja percepción del riesgo, lo que implica que los ciclistas incurran en comportamientos inseguros y exceso de confianza</p> | <p>Incremento del riesgo para peatones y ciclistas de ser víctima de siniestros viales teniendo en cuenta que son los actores más vulnerables de la vía</p> |
| <p>Comportamientos seguros de conductores y</p> | <p>Insuficientes mecanismos de control y promoción de uso de elementos de</p> | <p>Mayor exposición al riesgo en conductores y pasajeros sin cinturón de seguridad,</p> |

| Problemática | Causas | Consecuencias |
|---|--|---|
| usuarios del servicio de transporte público individual de pasajeros | protección, falta de cultura del autocuidado | mayor probabilidad de fatalidades en caso de ocurrir un siniestro |

Elaboración propia.

6.5. CUMPLIMIENTO DE NORMAS DE TRÁNSITO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

La siguiente tabla presenta el resumen de las fortalezas identificadas en Pereira en materia del cumplimiento de normas de tránsito. Cada fortaleza se presenta junto con una breve descripción y la evidencia que la soporta.

Tabla 15. Fortalezas identificadas en materia de cumplimiento de normas

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|---|---|--|
| Plan de desarrollo municipal con acciones enfocadas en fortalecer el cumplimiento de normas de tránsito | | El Programa No. 27 - Transporte y movilidad sostenible señala la importancia de concientizar a la comunidad mediante campañas integrales de educación vial. En línea con lo anterior, se establece la meta de <i>"Sensibilizar durante el cuatrienio a 289.000 personas en Normas de Tránsito y comportamientos seguros"</i> gracias a programas de sensibilización y educación de normas de tránsito y la importancia del cumplimiento de las normas de tránsito |
| Plan de desarrollo municipal con acciones enfocadas a fortalecer el cumplimiento de normas de tránsito | La ejecución de los proyectos estratégicos de infraestructura y demás medidas encaminadas a mejorar la seguridad vial debe articularse con campañas de sensibilización a la comunidad y a cada uno de los actores viales, con el fin de promover y educar sobre los buenos comportamientos en el entorno urbano y el cumplimiento de normas de tránsito, promoviendo la convivencia segura y en armonía | El Programa No. 27 - Transporte y movilidad sostenible señala la importancia de implementar medidas para la prevención de accidentes y de cumplir las normas de tránsito. En línea con lo anterior, se establece la meta de <i>"Mantener la seguridad vial y control operativo en el municipio de Pereira"</i> gracias a servicios de control a la seguridad vial mantenida |
| Plan maestro de movilidad que incluye planes de formación en normas de tránsito | | El plan maestro incluye dentro del Pilar 1 – Cultura que facilite la movilidad, un conjunto de campañas pedagógicas sobre normas de tránsito a adultos mayores, dado que, de acuerdo con el plan, la mayor tasa de mortalidad en siniestros viales se presenta en adultos mayores a 50 años. Por otro lado, el Pilar 2 – Movilidad sostenible, contempla la ejecución de capacitaciones sobre normas de seguridad vial para ciclistas dentro del proyecto <i>"Creación de un Centro Comunitario para Bici-usuarios"</i> . En el Pilar 3 – Transporte Público Integrado y Seguro, se formula el plan <i>"Mejorar el servicio de taxis"</i> , el cual incluye llevar a cabo capacitaciones a los conductores sobre normas de tránsito. Adicionalmente, el proyecto <i>"Sensibilización de la seguridad vial de los motociclistas"</i> del Pilar 4 |

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|-----------|-------------|--|
| | | <p>– Vías para salvar la vida, contempla concientizar a los motociclistas sobre las consecuencias de no acatar las normas de tránsito al conducir estos vehículos.</p> <p>La ejecución de estas campañas es fundamental para lograr la disminución de las cifras de siniestralidad en la ciudad, considerando que, en gran medida, la ocurrencia de estos eventos está asociada a los malos hábitos de los actores viales.</p> |

Elaboración propia.

Aunado a lo anterior, la siguiente tabla presenta el resumen de las necesidades identificadas en materia de cumplimiento de normas. Cada una de estas se presenta con una breve descripción y la evidencia que la soporta.

Tabla 16. Necesidades identificadas en materia de cumplimiento de normas

| Necesidad | Descripción | Evidencia |
|---|--|---|
| Fortalecimiento de estrategias, acciones y dispositivos tecnológicos de control para el cumplimiento de normas de tránsito por parte de los actores viales del territorio | En el municipio se presentan infracciones de tránsito como lo son el zigzaguo, tránsito entre vehículos e invasión de carril exclusivo por parte de motociclistas; igualmente, los peatones no usan la infraestructura construida para ellos; además se perciben como insuficientes las acciones de control principalmente las dirigidas a ciclistas, peatones, el control de conducción en estado de embriaguez y exceso de velocidad | Los resultados del sondeo de normas de tránsito aplicado a peatones, ciclistas, motociclistas y conductores muestran que el 76 % de los conductores desconocen la velocidad reglamentaria, el 50% no identifica señal reglamentarias y preventivas; el 6 % de los peatones consideran que el semáforo no aplica para ellos, por su parte, el 14 % de los ciclistas consideran que para ellos no hay límite de velocidad |
| Fortalecimiento de estrategias y acciones para la imposición de sanciones que permitan disminuir los comportamientos contrarios a la normatividad vigente | Loa actores participantes en el proceso diagnóstico refieren la necesidad de imponer sanciones al incumplimiento de normas por parte de todos los actores, ya que actualmente perciben a ciclistas y peatones como actores generadores de múltiples situaciones de riesgo, sin consecuencias por este tipo de acciones | Sondeo de normas de tránsito aplicado a distintos actores en el marco del diagnóstico para la elaboración del plan local de seguridad vial. Los resultados del sondeo de normas de tránsito aplicado a peatones, ciclistas, motociclistas y conductores muestran que el 60% de los motociclistas y 48 % de los conductores ha tenido entre 1 y 3 comparendos |

Elaboración propia.

En consideración de las fortalezas y necesidades identificadas en esta área de acción, se determinaron las siguientes problemáticas a abordar en la materia. Para cada problemática se presentan sus correspondientes causas y consecuencias.

Tabla 17. Problemáticas identificadas, sus causas y consecuencias

| Problemática | Causas | Consecuencias |
|--|--|--|
| Insuficientes estrategias, acciones y dispositivos tecnológicos de control para el cumplimiento de normas de tránsito por parte de los actores viales del territorio | Débiles procesos de aprendizaje de normas de tránsito y falta de cultura ciudadana a nivel general | Ante la falta de controles, se incrementa el incumplimiento de normas, lo que puede provocar un aumento en los siniestros viales en el municipio |
| Insuficientes estrategias y acciones para la imposición de sanciones que permitan disminuir los comportamientos contrarios a la normatividad vigente | Desconocimiento de las señales e infracciones de tránsito que dan lugar a sanciones | Ante la falta de sanciones y consecuencias para acciones contrarias a la norma se incrementa su incumplimiento |

Elaboración propia.

6.6. ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES

La siguiente tabla presenta el resumen de las fortalezas identificadas en Pereira en relación con la atención integral a las víctimas de siniestros viales. Cada fortaleza se presenta junto con una breve descripción y la evidencia que la soporta.

Tabla 18. Fortalezas identificadas en materia de atención integral a víctimas

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|---|--|---|
| Existencia del Plan Nacional de Seguridad Vial | El PNSV contempla en el área de atención integral a víctimas de siniestros viales, actuaciones coordinadas que, tanto en el inmediato, como en el mediano y largo plazo, permiten atender afectaciones desde una perspectiva de la salud física y psicológica, además de aspectos sociales y jurídicos, con lo cual se garantiza la integralidad en el tratamiento a las víctimas. | Desde 2011, el gobierno nacional de Colombia formuló los lineamientos que las entidades del territorio nacional debían seguir en materia de seguridad vial para reducir la cantidad de víctimas de siniestros viales. Este ha sido actualizado para el periodo 2022-2031 y es la actual hoja de ruta para la política pública en seguridad vial en el país. |
| Existencia de un PLSV previo en Pereira | EL PLSV de Pereira, en revisión para actualización, contempla entre sus objetivos el de fortalecer el sistema de atención oportuna a las víctimas de siniestros viales, fortalecer procedimientos y generar sistemas de información. | En 2020 fue adoptado el Plan Local de Seguridad Vial de Pereira para el periodo 2020-2030. En su pilar 5 "Víctimas", cuenta con programas en esta línea |
| Existencia de un Plan Decenal de Salud Pública | Señala la hoja de ruta que, a partir del consenso social y ciudadano, establece los objetivos, las metas y las estrategias para afrontar los desafíos en salud pública para los próximos 10 años. Compromete todos los niveles del gobierno y a los actores en salud. | El gobierno nacional adoptó el Plan Decenal de Salud Pública recientemente para el periodo 2022-2031, estableciendo lineamientos en temas de salud. |
| Plan de desarrollo con incorporación de la seguridad vial | El plan de desarrollo de Pereira vigente cuenta con distintos programas del componente estratégico <i>Bienestar social y calidad de vida para la familia pereirana</i> que se encuentran orientados directa o | El Plan de desarrollo de Pereira, en su programa 2: Promoción y prevención de la salud pública en concordancia con los ODS-3 Salud y Bienestar, contempla las siguientes metas: |

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|-----------|--|--|
| | indirectamente al mejoramiento de la seguridad vial en el territorio | <ul style="list-style-type: none"> - Garantizar la operación de los cinco componentes principales del sistema de emergencias médicas SEM (Notificación y acceso, gestión de solicitudes, atención prehospitalaria, atención hospitalaria, IVC) - Implementar el programa de formación comunitaria y formación del Talento Humano en Salud en gestión del riesgo de desastres. - Desarrollar el Sistema de información de salud pública en emergencias y desastres - Desarrollar espacios y/o mecanismos intra e interinstitucionales para fortalecimiento de la gestión del riesgo de desastres. |

Elaboración propia.

Aunado a lo anterior, la siguiente tabla presenta el resumen de las necesidades identificadas en materia de la atención integral a víctimas. Cada una de estas se presenta con una breve descripción y la evidencia que la soporta.

Tabla 19. Necesidades identificadas en materia de atención integral a víctimas

| Necesidad | Descripción | Evidencia |
|--|--|---|
| Mantener el programa de atención prehospitalaria a víctimas | Es menester mantener los esfuerzos en la atención prehospitalaria a víctimas de siniestros viales con el fin de reducir la severidad de las consecuencias que estos dejan para las víctimas y sus familiares. | El Plan de desarrollo de Pereira, en su programa 2: Promoción y prevención de la salud pública en concordancia con los ODS-3 Salud y Bienestar, contempla la siguiente meta: <i>Garantizar la operación de los cinco componentes principales del sistema de emergencias médicas SEM (- atención prehospitalaria, atención hospitalaria, IVC).</i> |
| Reincorporar a las víctimas de siniestros viales | Establecer un programa de terapia ocupacional a las víctimas de siniestros viales para que logren una reincorporación a la vida laboral mitigando los posibles impactos derivados de siniestros viales. | |
| Capacitar a la población y formar al personal en las acciones ante la ocurrencia de un siniestro | La información y el conocimiento de la población sobre las acciones a seguir en caso de accidente vial es de vital importancia en cuanto una comunicación y acciones asertivas en los momentos siguientes al accidente pueden hacer la diferencia entre salvar o no una vida o aminorar las consecuencias. De igual manera es pertinente fortalecer la formación del personal sobre los procesos y protocolos de atención prehospitalaria en caso de la ocurrencia de un siniestro vial. | Durante los talleres con actores viales se evidenció que la mayoría de la población no tiene claridad sobre qué hacer en caso de la ocurrencia de un siniestro vial – no hay un consenso. |
| Registrar eficientemente a las víctimas de siniestros | Un registro y seguimiento eficientes de víctimas de siniestro vial permite atender a las causas en búsqueda de su | Existe un sistema de información de salud pública en emergencias y desastres, que según el plan de desarrollo tiene como meta ser mejorado. |

| Necesidad | Descripción | Evidencia |
|----------------------------------|--|-----------|
| viales y realizar el seguimiento | prevención y a los efectos en las víctimas en orden a la mitigación de los efectos | |

Elaboración propia.

En consideración de las fortalezas y necesidades identificadas en esta área de acción, se determinaron las siguientes problemáticas a abordar en la materia. Para cada problemática se presentan sus correspondientes causas y consecuencias.

Tabla 20. Problemáticas identificadas, sus causas y consecuencias

| Problemática | Causas | Consecuencias |
|--|---|---|
| Desconocimiento de la ciudadanía en cómo actuar en caso de un siniestro vial y desconocimiento de competencias de entidades. | <ul style="list-style-type: none"> - Ausencia de programas- campañas de información - Falta de programas en entornos educativos para la capacitación en seguridad vial y las acciones a seguir en caso de la ocurrencia de un siniestro vial. | Atención retardada a las víctimas con consecuencias graves en la salud. Exigencia de trámites que pueden retrasar la atención en salud |
| Insuficiencia en los informes generados por las autoridades en siniestros viales. | <ul style="list-style-type: none"> - Fallas en los procesos de registro de víctimas para adelantar seguimiento a las mismas. - Falta de coordinación entre entidades para la colaboración en el registro de víctimas de siniestros viales | Las fallas o ausencia de documentación y registro de víctimas viales dificultan o hacen ineficiente el seguimiento integral a las víctimas. |
| Dificultades en la atención prehospitalaria, hospitalaria y de rehabilitación | <ul style="list-style-type: none"> - Recursos insuficientes. Los programas existentes no incluyen rehabilitación o realización de terapias ocupacionales. | Se atiende específicamente la lesión o emergencia, sin que se de atención posterior a las consecuencias en la salud del afectado. |

Elaboración propia.

6.7. GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO

La siguiente tabla presenta el resumen de las fortalezas identificadas en Pereira en materia de gestión del conocimiento. Cada fortaleza se presenta junto con una breve descripción y la evidencia que la soporta.

Tabla 21. Fortalezas identificadas en materia de gestión del conocimiento

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|---|---|--|
| Plan de desarrollo municipal con acciones que favorecen la gestión del conocimiento en temas de seguridad y convivencia | Contar con acciones orientadas al fortalecimiento de la gestión institucional y la gestión del conocimiento en seguridad y convivencia es esencial en los instrumentos de planificación. Incluir acciones clave como el desarrollo de | <p>Dentro del Programa No. 17 - Innovación y Tecnología para la Seguridad Ciudadana se destacan las siguientes metas de producto relacionadas con la gestión del conocimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar una investigación académica anual sobre temas de seguridad, convivencia, realizadas en articulación |

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|--|---|--|
| | <p>investigaciones académicas, implementación de sistemas de información para seguimiento y la divulgación al público general fortalecen las buenas prácticas con fundamento en los hallazgos reales del municipio, además de fortalecer la cooperación y facilita la toma de decisiones basada en datos, identificación de factores de riesgo y promoción de cultura vial segura que involucra a cada uno de los segmentos de la población.</p> | <p>con universidades, centros de investigación y consultorías</p> <ul style="list-style-type: none"> • Suscribir un convenio y acuerdo de cooperación para el intercambio de información con organismos de seguridad y justicia y otras entidades • Desarrollar una investigación académica anual sobre temas de seguridad y convivencia, realizadas en articulación con universidades, centros de investigación y consultorías <p>Estas acciones resaltan la importancia de involucrar a la comunidad y los expertos en diferentes áreas, en el ejercicio de desarrollo e implementación de tecnologías y programas que atiendan a las necesidades y problemáticas de la ciudadanía en materia de gestión del conocimiento.</p> |
| <p>Plan Local de Seguridad Vial vigente con acciones que fortalecen la gestión institucional y la investigación de comportamiento humano</p> | | <p>El PLSV vigente presenta a lo largo de su contenido varias medidas que involucran el fortalecimiento de la gestión del conocimiento y de mecanismos de control y seguimiento, a saber:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Acción de Sistema Información de las víctimas de los siniestros viales en el Pilar 5 – Víctimas, para tener trazabilidad de incidentes viales • Pilar 2 – Comportamiento humano, enfocado en la investigación de las causas, hábitos y conductas que generan mayores riesgos en colaboración con otras entidades, además de desarrollar estrategia de comunicaciones que promueva seguridad vial y buenos comportamientos • Pilar 1 – Gestión institucional con acciones de participación y divulgación fomentando la cultura ciudadana en los diferentes actores viales |
| <p>Plan de desarrollo con acciones que promueven espacios de participación</p> | <p>La realización periódica de encuentros y espacios de diálogo que permiten conocer de primera mano las problemáticas y necesidades del territorio es esencial en la construcción de soluciones de manera colaborativa. Estas iniciativas de participación no sólo fortalecen e impactan positivamente el vínculo entre la ciudadanía, las autoridades y las instituciones, sino también promueven una gobernanza y gestión del conocimiento más inclusivos y transparentes, asegurando que las estrategias implementadas respondan de</p> | <p>Dentro del Programa No. 30 - Primero la comunicación integral se incluye el programa <i>“Realizar durante el cuatrienio 16 encuentros de participación que permita la interacción del alcalde con funcionarios y contratistas de la administración municipal”</i>, cuya ejecución facilita el conocimiento del territorio y permite tener una visión más amplia sobre problemáticas actuales y posibles soluciones</p> <p>De igual forma, se destaca en el Programa No. 29 - Escenarios para la participación y atención ciudadana el programa de <i>“Mantener anualmente 8 espacios de participación ciudadana”</i></p> |
| <p>Plan de desarrollo municipal con acciones</p> | | <p>Dentro del Programa No. 22 - Primero conectividad, se destaca la relevancia de</p> |

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|---|---|---|
| <p>que favorecen la accesibilidad y equidad a herramientas tecnológicas</p> | <p>manera efectiva a las necesidades de la población en materia de seguridad vial</p> | <p>garantizar la equidad y el acceso de la comunidad a las herramientas tecnológicas emergentes y la transformación digital de Pereira, lo que propicia el rompimiento de brechas digitales y conocimiento de información relevante en materia de seguridad vial. Entre estos se destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementar 8 centros de servicios tecnológicos ciudadanos en el municipio • Incrementar la conectividad en 11 comunidades de zonas rurales del municipio de Pereira • Incrementar a 169 zonas Wifi-gratuitas para conectividad ciudadana en operación • Implementar 8 proyectos de transformación digital • Implementar 3 proyectos de ampliación de conectividad • Mantener la operación de los servicios tecnológicos institucionales |
| <p>Plan de movilidad con planes y acciones que promueven campañas de concientización y educación a toda la comunidad con distintos enfoques</p> | <p>La integración de diversas acciones orientadas a la concientización y educación de la comunidad en torno a la seguridad vial y el uso responsable del espacio público dentro de los instrumentos de planificación promueve la participación ciudadana en la planificación y ejecución de estos proyectos. Dentro de dichos esfuerzos, se deben incluir eventos para resignificar el espacio público, campañas pedagógicas dirigidas a diferentes grupos poblacionales, herramientas de información para los usuarios del transporte público y programas para fomentar la movilidad sostenible en instituciones educativas. Dichas iniciativas contribuyen a fortalecer la cultura de movilidad segura, equitativa e incluyente, incentivando el respeto y la convivencia armónica en el entorno urbano</p> | <p>En el plan se resalta la importancia de involucrar activa e integralmente a la comunidad en la planificación y desarrollo de los proyectos estratégicos en materia de movilidad desde la institucionalidad, dentro de los cuales se destacan los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pilar 1 - Cultura que facilite la movilidad: Eventos para resignificar temporalmente el espacio público en donde se incentiva la participación de la ciudadanía en creación de nuevos espacios de interacción en el entorno urbano, Plan Concientización sobre los efectos de la invasión del espacio público, Elementos publicitarios inteligentes de concientización ciudadana, Educación vial para niños, Campañas pedagógicas sobre normas de tránsito a adultos mayores • Pilar 3 – Transporte público integrado y seguro: Implementar herramientas de información al usuario • Pilar 7 – Pereira equitativa e incluyente • Pilar 2 - Movilidad sostenible: Programas y planes de promoción de la movilidad activa, campañas de promoción en instituciones educativas |

Elaboración propia.

Aunado a lo anterior, la siguiente tabla presenta el resumen de las necesidades identificadas en materia de gestión del conocimiento. Cada una de estas se presenta con una breve descripción y la evidencia que la soporta.

Tabla 22. Necesidades identificadas en materia de conocimiento

| Necesidad | Descripción | Evidencia |
|---|---|---|
| Desarrollar procesos de formación al cuerpo docente de las instituciones educativas | En el municipio no se encontró la existencia de planes de movilidad escolar y de acuerdo con el diagnóstico no se cuenta con docentes preparados para impartir esta formación | Entrevistas y resultados de los encuentros de participación que se llevaron a cabo en el marco de diagnóstico para la construcción del Plan Local de Seguridad Vial |
| Fortalecer la ejecución de estudios enfocados en investigación de causas de las problemáticas en seguridad vial | Es fundamental fortalecer la ejecución de estudios que analicen las causas de las problemáticas en seguridad vial, permitiendo una toma de decisiones basada en evidencia y la implementación de estrategias más efectivas. | Aunque se evidenciaron algunas acciones y planes que buscan la creación de alianzas con diferentes instituciones para el ejercicio de investigación en materia de seguridad vial, es importante impulsar estos proyectos dentro del marco de la planificación para articular los hallazgos y resultados de estas investigaciones con la integración de herramientas digitales y creación de nuevos cuerpos institucionales |
| Fortalecer planificación y ejecución de capacitaciones y campañas de sensibilización de cultura vial y normas de tránsito | Es imprescindible mejorar la formación de todos los actores viales mediante capacitaciones y campañas de sensibilización que refuercen el conocimiento sobre normas de tránsito y cultura vial. Esto permite corregir comportamientos de riesgo identificados | <p>En los sondeos realizados a distintos actores viales, se evidenció que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El 79% de los peatones participantes del sondeo reconocen el correcto funcionamiento de señalización peatonal • El 71% de los ciclistas no reconocen la distancia de seguridad con los vehículos • El 29% de ciclistas no reconoce la señal de ceder el peso • El 75% de los motociclistas participantes del sondeo no tienen conocimiento de los límites de velocidad • El 59% de motociclistas no reconocen las señales reglamentarias • El 33% de los conductores y el 44% de los pasajeros no hacen correcto uso del cinturón de seguridad <p>Estas cifras, en conjunto con las necesidades y los comportamientos identificados durante la visita, resaltan la clara necesidad de asegurar que todos los actores viales reciban una preparación adecuada y consistente en relación la seguridad vial y los buenos hábitos</p> |
| Fortalecer espacios de participación ciudadana y de divulgación de políticas y estadísticas relevantes en el contexto | Es necesario ampliar y fortalecer los espacios de participación ciudadana para mejorar la percepción de la gestión institucional en movilidad y generar una mayor apropiación de las políticas de seguridad vial, así | Dentro del análisis DOFA expuesto en el Plan Maestro de Movilidad de Pereira, se identifica como debilidad relacionada con la movilidad la percepción negativa por parte de la ciudadanía en la gestión institucional de las entidades del sector Movilidad. Adicionalmente, el equipo |

| Necesidad | Descripción | Evidencia |
|---|---|--|
| de la seguridad vial desde la institucionalidad | como la divulgación de estadísticas y datos relevantes en materia de seguridad vial para el conocimiento de la ciudadanía | consultor identificó la necesidad de fortalecer la cultura ciudadana desde las instituciones educativas en todos los niveles y de manera articulada con la administración municipal, con enfoques específicos en cada actor vial |

Elaboración propia.

En consideración de las fortalezas y necesidades identificadas en esta área de acción, se determinaron las siguientes problemáticas a abordar en la materia. Para cada problemática se presentan sus correspondientes causas y consecuencias.

Tabla 23. Problemáticas identificadas, sus causas y consecuencias

| Problemática | Causas | Consecuencias |
|---|---|--|
| Docentes de instituciones educativas sin formación en seguridad vial | Falta de inclusión de proyectos educativos escolares en seguridad vial dentro de los planes de estudio | Incremento de la probabilidad y de la gravedad en la ocurrencia de siniestros con mayor énfasis en población joven y adolescente |
| Baja promoción de campañas de capacitación en buenas prácticas, normas de tránsito y educación vial | Desconocimiento de las buenas prácticas de los usuarios en la vía y de las cifras de siniestralidad | El uso inadecuado del espacio público destinado a la movilidad y de los elementos de seguridad personal incrementa la probabilidad de ocurrencia y/o la gravedad de los siniestros en Pereira |
| Espacios de participación ciudadana escasos | Limitada ejecución de los proyectos encaminados a crear espacios de participación ciudadana y de comunicación en relación con políticas de seguridad vial | Percepción negativa en la comunidad frente a la gestión institucional, contribuyendo indirectamente al incumplimiento de las normas de tránsito y normalización de conductas de riesgo en la vía por parte de los usuarios |

Elaboración propia.

6.8. GOBERNANZA

La siguiente tabla presenta el resumen de las fortalezas identificadas en Pereira en materia de gobernanza. Cada fortaleza se presenta junto con una breve descripción y la evidencia que la soporta.

Tabla 24. Fortalezas identificadas en materia de gobernanza

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|---|--|-----------------|
| Existencia de la normatividad contenida en el código de tránsito (Ley 769 de 2002). | Aplica a todo el territorio nacional y regula la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito. | Ley 769 de 2002 |

| Fortaleza | Descripción | Evidencia |
|--|---|---|
| Existencia de un sistema de sanciones en materia de infracciones de tránsito. | Se establecen las sanciones por las diferentes infracciones de tránsito | Ley 769 de 2002 |
| Existencia de la Ley No. 2050 del 12 de agosto 2020. | Planes estratégicos de seguridad vial | Ley No. 2050 de 2020. |
| Existencia de la Superintendencia de Puertos y Transporte. | Tiene entre sus funciones vigilar, inspeccionar y controlar el cumplimiento de las disposiciones que regulan la debida prestación del servicio público de transporte, puertos, concesiones e infraestructura, servicios conexos, y la protección de los usuarios del sector transporte, salvo norma especial en la materia. | Decreto 2409 de 2018: |
| El Plan de Desarrollo Pereira 2024-2027 plantea medidas relacionadas con la seguridad vial | Se prioriza el mantenimiento y modernización de la señalización vial y la red semafórica, con el objetivo de garantizar la seguridad, se complementan con la incorporación de tecnologías avanzadas para la vigilancia y el control del tráfico, la capacitación de agentes de tránsito y el uso de tecnología avanzada. | El Plan de Desarrollo Pereira 2024-2027, aprobado mediante Acuerdo del Concejo No 11 de 29 de mayo de 2024. |
| El POT de Pereira | Plantea respecto a la seguridad vial un enfoque en aspectos de infraestructura y movilidad, con acciones específicas para mejorar la seguridad vial. | POT de Pereira, -revisión de largo plazo aprobada mediante Acuerdo del Concejo 35 de agosto 1 de 2016 |
| Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Pereira | Señala entre sus principios el respeto por la vida, propone la formulación y seguimiento del Plan Local de Seguridad Vial y la Creación del Comité Municipal de Seguridad Vial, la exigencia, seguimiento y apoyo a las empresas públicas y privadas para la formulación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV). | PMSS adoptado mediante Decreto Municipal No 001451 de 30 de diciembre de 2022 |
| La existencia y funcionamiento del Instituto de Movilidad de Pereira. IMP | Cuenta con área específica de movilidad vial | Se crea mediante Acuerdo Municipal No 137 del 27 de diciembre de 1994 y clasificado por el Ministerio de Transporte como organismo de tránsito y transporte |
| La existencia y funcionamiento del Comité Local de Seguridad Vial | Este comité tiene como objetivo: la formulación y ejecución de políticas y programas tendientes a garantizar la seguridad vial y la disminución de la accidentalidad en el territorio. | Decreto Municipal no 457 de 2016, lo crea. |

Elaboración propia.

Aunado a lo anterior, la siguiente tabla presenta el resumen de las necesidades identificadas en materia de gobernanza. Cada una de estas se presenta con una breve descripción y la evidencia que la soporta.

Tabla 25. Necesidades identificadas en materia de gobernanza

| Necesidad | Descripción | Evidencia |
|--|---|---|
| Revisar y actualizar el Plan Local de Seguridad vial | El rápido crecimiento urbano de la ciudad y el incremento del parque automotor han generado nuevos y crecientes desafíos en materia de movilidad y seguridad vial | Contrato 83472273 entre la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH y TPD Ingeniería – Transporte, Planeación y Diseño Ingeniería S.A.S. que tiene por objeto la “Actualización del Plan Local de Seguridad Vial de Pereira, incluyendo un componente de gestión de la velocidad y análisis para la implementación de un piloto de foto detección de un corredor de la ciudad”. |

Elaboración propia.

En consideración de las fortalezas y necesidades identificadas en esta área de acción, se determinaron las siguientes problemáticas a abordar en la materia. Para cada problemática se presentan sus correspondientes causas y consecuencias.

Tabla 26. Problemáticas identificadas, sus causas y consecuencias

| Problemática | Causas | Consecuencias |
|---|---|---|
| Debilidad en la gestión institucional de las entidades del sector movilidad | El desconocimiento de datos e información, sumado a la carencia de mecanismos e instrumentos de gestión eficiente en materia de seguridad vial, propician un entorno en donde la toma de decisiones se da, en ocasiones, sin una base sólida y sin horizontes claros para la planificación y ejecución de proyectos estratégicos | La debilidad en la gestión se traduce en una insuficiente planificación a largo plazo, la implementación inconsistente de políticas y proliferación de malas prácticas y conductas de riesgo que contribuyen directamente al aumento de siniestros viales, sumado a otras dinámicas particulares de la ciudad como el incremento del parque automotor y la expansión urbana desmedida en los últimos años. Esto socava la confianza de la ciudadanía en las instituciones y condiciona la percepción y la respuesta de los actores viales frente al surgimiento de existentes y nuevas políticas y regulaciones |
| Falta de programas y acciones para la inclusión de actores viales más vulnerables y accesibilidad universal | La carencia de políticas claras y actualizadas que prioricen a los actores vulnerables, especialmente a aquellos con necesidades de accesibilidad, refleja una debilidad en la gobernanza del sistema seguro. La ausencia de datos precisos y las barreras en la participación de la comunidad dificultan la creación de políticas efectivas y adaptadas a las necesidades reales | La exclusión de los actores viales vulnerables repercute en el aumento del riesgo de siniestros viales y en las cifras de la fatalidad de estos, principalmente en aquellos que involucran peatones y población vulnerable. |
| Debilidad en regulación e imposición de | La problemática se origina en la desactualización de sistemas de fiscalización y normativas de tránsito, dificultando la aplicación efectiva de | La impunidad de los infractores genera mayor sensación de inseguridad, normalización del incumplimiento de normas y de comportamientos que ponen en riesgo la vida de los actores viales. |

| Problemática | Causas | Consecuencias |
|---|--|---|
| <p>infracciones de tránsito a los usuarios</p> | <p>sanciones pertinentes, lo cual se agrava por las conductas de riesgo y la insuficiente cultura y educación vial de la comunidad</p> | <p>Adicionalmente, la imagen de la autoridad y organismos de regulación se ve debilitada frente a la ciudadanía y a otras instituciones de Pereira</p> |
| <p>Carencia de estrategias de comunicación y divulgación de normas y políticas de movilidad a la comunidad desde la institucionalidad</p> | <p>La falta de coordinación desde la institucionalidad para liderar estrategias y metas de comunicación sobre las normas y políticas en seguridad vial se manifiesta en la ausencia de planes de comunicación integrales, la falta de asignación de recursos adecuados para la divulgación y la falta de evaluación del impacto de las estrategias de comunicación existentes. Esta carencia en los canales de comunicación efectivos y accesibles para todos los segmentos de la población, aunado a la falta de colaboración con medios y organizaciones de la sociedad civil, contribuyen a la falta de conocimiento y comprensión de las normas y políticas de movilidad y seguridad por parte de la comunidad</p> | <p>Las consecuencias asociadas a las estrategias de comunicación y divulgación generan el desconocimiento generalizado de las normas y las políticas de seguridad vial vigentes y en desarrollo, lo que dificulta su cumplimiento y aumenta el riesgo de siniestros viales. Esta falta de información oportuna impide que los usuarios comprendan, de una manera más directa y simple, la importancia de conocer y cumplir las normativas de tránsito, propiciando a un entorno en donde se adoptan comportamientos de riesgo. La Interinstitucionalidad y colaboración con medios y cuerpos de comunicación es esencial para la fomentar espacios de participación integral y capacitación con la ciudadanía</p> |
| <p>Ausencia de políticas, programas y estrategias enfocadas a controlar el rápido crecimiento urbano</p> | <p>La problemática se origina en la falta de planificación y articulación interinstitucional relacionada con los usos del suelo y expansión urbana, la cual se manifiesta en la ausencia de políticas y mecanismos de coordinación entre las entidades responsables de la gestión del suelo y la carencia de visión a mediano y largo plazo para el desarrollo urbano sostenible.</p> | <p>La falta de control en el crecimiento urbano conduce a la búsqueda de alternativas para la movilidad, especialmente en la proliferación de entornos de informalidad en los servicios de transporte que carecen de regulación y control, aumentando el riesgo de los usuarios y demás actores viales. Además, esta problemática potencia el existente incremento del parque automotor, creando mayores desafíos en la regulación de este fenómeno que dificulta la consecución de una movilidad sostenible y segura en Pereira.</p> |
| <p>Insuficiente articulación entre los instrumentos de planificación del municipio</p> | <p>La falta de mecanismos claros y efectivos de integración entre los diferentes planes estratégicos y normativos contribuye a la articulación ineficiente entre los instrumentos de planificación. Aunque algunos proyectos citan otros instrumentos de planificación y medidas estratégicas (particularmente con el POT), no se evidencia una alineación completamente estructurada que garantice su coherencia y aplicación conjunta. Esta fragmentación afecta la incorporación integral de los ocho enfoques del Sistema Seguro.</p> | <p>Se genera un impacto negativo en la consolidación de enfoques integrales y preventivos en la gestión de la seguridad vial. Se reduce la efectividad, continuidad y sostenibilidad de los planes y posibles retrocesos en la ejecución de proyectos debido al aislamiento de estas medidas, repercutiendo en una inversión poco eficiente de los recursos y menor capacidad de respuesta ante los desafíos en la materia.</p> |
| <p>Debilidad en exigencias para la formación de conductores, principalmente de motocicleta</p> | <p>A pesar de la existencia de programas enfocados a fortalecer la formación de conductores de los distintos modos de transporte público y privado, se evidencia aún carencias en la exigencia de normativas estrictas y mecanismos de control eficientes en los procesos de</p> | <p>La baja exigencia en la formación de conductores se fundamenta en las cifras de siniestralidad de Pereira, las causas asociadas a estos eventos y en los sondeos realizados en la presente consultoría. Esta problemática perpetua un ciclo de inseguridad en las vías y limita la efectividad de las estrategias de prevención encaminadas a la</p> |

| Problemática | Causas | Consecuencias |
|---|---|---|
| | <p>capacitación y certificación. Lo anterior, sumado con la limitada articulación institucional en materia de supervisión, impide una adecuada fiscalización de los centros de enseñanza con estándares eficientes en su operación.</p> | <p>promoción de respeto a las normas de tránsito, el buen uso de la infraestructura segura, el uso de elementos de protección, entre otros.</p> |
| <p>Débil formación de alianzas con sector privado u otras instituciones y organizaciones para el fortalecimiento de la seguridad vial</p> | <p>La problemática es generada en gran parte por la falta de gestión en seguridad vial en la designación de organismos coordinadores con la capacidad de liderar, estructura y dar seguimiento a estrategias conjuntas. Aunque existen entidades competentes en la materia, su alcance y articulación con otras partes interesadas clave, tales como empresas privadas, universidades, instituciones educativas y organizaciones sociales, es limitado.</p> | <p>La ausencia de un fuerte liderazgo reduce la capacidad de definir metas claras y promover campañas de sensibilización dirigidas a la comunidad, desaprovechando el potencial de colaboración con múltiples sectores en programas de formación continua, incentivos para la adopción de buenas prácticas viales. Esto genera un retroceso en la generación de una cultura de movilidad segura y sostenible.</p> |

Elaboración propia.

7. COMITÉ LOCAL DE SEGURIDAD VIAL Y GRUPO DE MOVILIZACIÓN CIUDADANA

El Comité Local de Seguridad Vial (CLSV) se trata de una instancia fundamental para la planeación de las acciones orientadas a la disminución de accidentes de tránsito y mitigación de sus impactos. De acuerdo con la Guía Metodológica para la elaboración de PLSV, el Comité de Seguridad Vial, *“es una instancia territorial que permite articular y aunar esfuerzos intersectoriales, públicos y privados, de manera que, en armonía con el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente, se formule, implemente y se haga seguimiento al Plan Local de Seguridad Vial”*. El CLSV asesora, coordina y articula a las entidades y organismos de carácter público y privado, responsables de la seguridad vial en el municipio o departamento, y apoya la toma de decisiones, la implementación y monitoreo del respectivo plan.

De conformidad con los lineamientos para la conformación del CLSV establecidos en la Guía Metodológica, en este tienen asiento con voz y voto, el Gobernador (a) o Alcalde (sa) según sea el caso, o su delegado, el Secretario (a) General y de Gobierno, el Secretario (a) de Movilidad o de Tránsito, Secretario (a) de Infraestructura, Secretario (a) de Salud, Secretario (a) de Educación, Secretario (a) de Hacienda, Jefe de la Unidad Ambiental, Jefe oficina de gestión del riesgo, Jefe Oficina Asesora de Planeación, Comandante de bomberos, Representante del Hospital, Jefe seccional de la DITRA o su delegado o de los Agentes o Guardas del Organismo de Tránsito. De igual forma, los demás funcionarios del orden local que, de acuerdo con el criterio de la Alcaldía, tengan dentro de sus funciones lo relacionado a la Seguridad Vial del territorio.

El Comité Local de Seguridad Vial (CLSV) fue creado mediante **Decreto Municipal no 457 de 2016** cuyo objetivo es la formulación y ejecución de políticas y programas tendientes a garantizar la seguridad vial y la disminución de la siniestralidad vial en el territorio. El CLSV está integrado por:

- Alcalde municipal o su delegado;
- Director del Instituto Municipal de Transito o su delegado;
- Secretario de Planeación o su delegado;
- Secretario de Infraestructura o su delegado;
- Secretario de Gobierno o su delegado;
- Secretario de Educación o su delegado;
- Secretario de Salud o su delegado;
- Secretario de Desarrollo Administrativo o su delegado;
- Secretario de Hacienda o su delegado;
- Director del Área Metropolitana Centro Occidente o su delegado;
- Comandante de la Policía de Tránsito de Pereira o su delegado;
- Gerente de Megabus o su delegado;

- Un delegado del gremio transportador.

De acuerdo con el decreto de creación del CLSV, este es de carácter permanente y sesionará de manera ordinaria cuatro veces al año como mínimo, y la secretaría técnica será ejercida por el instituto municipal de tránsito. Son sus funciones:

- Aprobar la política pública municipal de seguridad vial,
- Aprobar el Plan de Seguridad Vial que le presente el Instituto Municipal de Transito de Pereira como autoridad de Tránsito y el Área Metropolitana Centro Occidente como autoridad de Transporte.
- Asesorar al Gobierno Municipal en la toma de decisiones con el fin de garantizar el cumplimiento del Plan de Seguridad Vial.
- Realizar el seguimiento e implementación del Plan de Seguridad Vial.
- Promover la investigación científica en temáticas de seguridad vial.
- Aprobar el Reglamento Interno del Comité Municipal de Seguridad Vial.

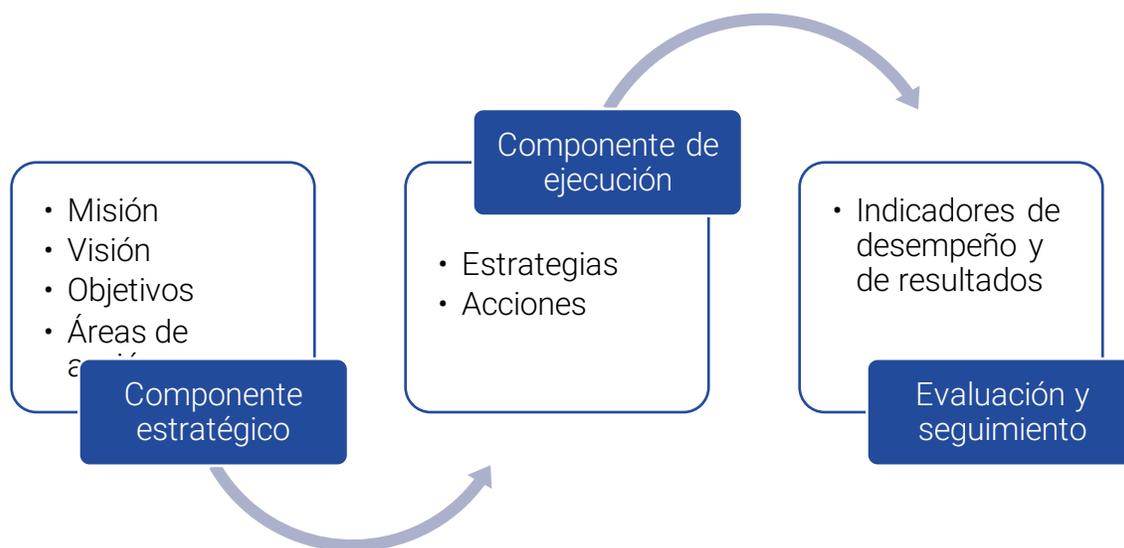
8. FORMULACIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL

El Plan Local de Seguridad Vial de Pereira se formula como una iniciativa para la protección de la vida y la integridad de las personas en las vías del territorio. Mediante las estrategias y acciones del plan, se busca reducir el número de víctimas ocasionadas por los siniestros viales. Para la formulación del plan se tienen en cuenta los lineamientos técnicos y las políticas públicas establecidas desde el orden nacional e internacional en la materia, así como el trabajo desarrollado previamente desde el nivel local.

Los Planes Locales de Seguridad Vial (PLSV) son un instrumento de planeación de la seguridad vial integral disponible para los departamentos y municipios de Colombia. Estos involucran los aspectos técnicos de la movilidad de los distintos actores viales, la infraestructura de transporte, y la relación entre los usuarios y la infraestructura. Así entonces, el presente documento es la carta de navegación que orienta el actuar de los distintos actores partícipes de la seguridad vial, de acuerdo con sus roles, necesidades, fortalezas y particularidades.

La formulación del PLSV se realiza a partir de la identificación previa de problemáticas en materia de seguridad vial en Pereira. La estructura de la formulación comprende tres componentes principales: el componente estratégico, conformado por la definición de la misión, visión, meta y objetivos, así como las áreas de acción; el componente de ejecución, donde se definen las estrategias y acciones; y el componente de evaluación y seguimiento, que presenta los indicadores necesarios para medir tanto el desempeño de ejecución como los resultados.

Figura 35. Componentes del Plan Local de Seguridad Vial



Fuente: Elaboración propia.

8.1. MISIÓN

La misionalidad del plan es la de impulsar la construcción de una movilidad segura en Pereira, mediante la implementación de **estrategias y acciones integrales y articuladas, con innovación y tecnología, y de la mano de la ciudadanía**. La construcción de la movilidad segura se verá reflejada en la reducción efectiva de la cantidad de fatalidades y heridas causadas por siniestros viales.

8.2. VISIÓN

Para 2031, como resultado de la adopción del enfoque Sistema Seguro como política de seguridad vial en Pereira, y la implementación de acciones estratégicas en áreas claves para la seguridad vial, **se disminuirán de manera constante la cantidad de víctimas de siniestros viales hasta lograr una reducción del 50% – teniendo como base el año 2022**. Asimismo, se fortalecerá la institucionalidad, se generará un mayor conocimiento entorno al problema de la siniestralidad vial, se gestionarán de manera efectiva y eficiente los riesgos asociados al ejercicio de la movilidad, se desarrollará una mayor capacidad de control, y se logrará una mayor conciencia desde la ciudadanía sobre la vulnerabilidad del ser humano y la necesidad de formar parte de la construcción de la seguridad vial.

8.3. META Y OBJETIVOS

En línea con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial para su vigencia 2022-2031, la meta del PLSV de Pereira es la de **reducir para 2031 la cantidad de víctimas fatales y lesionadas a causa de siniestros viales por lo menos en un 50%, teniendo como base el año 2022**. En este sentido, se plantean los siguientes objetivos específicos para proteger la vida e integridad de los distintos actores viales en el territorio:

- Teniendo en cuenta que durante 2022 se registraron 456 **víctimas lesionadas** y 90 **víctimas fallecidas**, se deberá asegurar la reducción constante de siniestros viales, manera que en 2031 no se cuente con más de 228 víctimas lesionadas y 45 fallecidas.
- Reducir la cantidad de **usuarios de motocicletas** lesionados de 279 en 2022 a máximo de 139 en 2031, y de fallecidos de 43 en 2022 a máximo 22 en 2031.
- Reducir la cantidad de **peatones** lesionados de 99 en 2022 a máximo de 49 en 2031, y de fallecidos de 33 en 2022 a máximo 16 en 2031.
- Reducir la cantidad de **usuarios de bicicleta** lesionados de 10 en 2022 a máximo de 5 en 2031, y de fallecidos de 8 en 2022 a máximo 4 en 2031.
- Innovar en la gestión de la seguridad vial mediante acciones integrales y articuladas.
- Fortalecer la institucionalidad y consolidar a las autoridades locales como organismos a favor del bienestar de la ciudadanía y la protección de su integridad.

- Implementar medidas tecnológicas para la gestión de la seguridad vial en el territorio, mediante Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST).
- Ejecutar de manera organizada, efectiva las acciones del PLSV a través de los distintos organismos de la autoridad local, mediante un trabajo intersectorial que apoye la gestión del Instituto de Movilidad de Pereira.
- Establecer alianzas estratégicas en favor de la seguridad vial, con otras entidades de gobierno, privados y organizaciones clave.
- Promover la corresponsabilidad de los actores viales y la ciudadanía en general en el ejercicio de la movilidad.
- Propender por el acompañamiento a las víctimas de siniestros viales, con generación de oportunidades que permitan su rehabilitación integral.

8.4. ESTRATEGIAS Y ACCIONES

En línea con las políticas públicas nacionales, el Plan Local de Seguridad Vial de Pereira se estructura en torno a ocho áreas de acción. Estas buscan abordar de manera integral los factores que inciden en la seguridad vial, siguiendo el enfoque Sistema Seguro. Mediante estas ocho áreas se pretende la creación de un sistema de movilidad que considere las vulnerabilidades y capacidades del ser humano, y que minimice las consecuencias de los errores cometidos en el ejercicio de la movilidad. Así entonces, a continuación, se presentan las estrategias y acciones para cada una de las ocho áreas de acción del plan.

8.4.1. VELOCIDADES SEGURAS

La gestión de velocidades seguras en el contexto del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 de Colombia es fundamental para reducir tanto la ocurrencia como la severidad de los siniestros viales en el país. La velocidad es un factor determinante en la seguridad vial, ya que no solo afecta la probabilidad de colisiones entre actores viales. Las estadísticas y estudios internacionales demuestran que el riesgo de mortalidad aumenta exponencialmente con la velocidad, especialmente para los peatones, ciclistas y motociclistas, quienes son los actores más vulnerables en el sistema de movilidad. Por esta razón, desde las políticas nacionales se reconoce la importancia de un enfoque integral en el control de la velocidad como estrategia para proteger a todos los usuarios de las vías.

El área de velocidades seguras busca establecer y adaptar los límites de velocidad según las características de cada entorno vial. Este enfoque tiene en cuenta factores como el tipo de vía (urbana o rural), la densidad de tráfico, la presencia de peatones y ciclistas, entre otros. Para implementar estos límites, el PNSV contempla una serie de medidas de infraestructura que incluyen la instalación de dispositivos de pacificación de tráfico, como reductores de velocidad, rotondas, y zonas de reducción de velocidad en entornos de alta vulnerabilidad, tales como escuelas y hospitales. Los dispositivos de pacificación son una herramienta clave

en la gestión de la velocidad porque obligan físicamente a los conductores a reducir la velocidad, lo que es particularmente útil en áreas donde las medidas convencionales de señalización pueden ser ignoradas. Estos dispositivos se acompañan de señalización clara y de alta visibilidad que informa a los conductores sobre los cambios en los límites de velocidad y los motivos de la regulación, fomentando una mayor consciencia y responsabilidad en el manejo.

Aunado a lo anterior, el Plan Nacional de Seguridad Vial destaca el uso de tecnologías de monitoreo y control automatizado de velocidad, como cámaras de fotodetección y radares, para detectar y sancionar a los infractores de manera eficiente. Estas herramientas permiten un control constante y objetivo en zonas de alto riesgo, enviando una señal clara de que el incumplimiento de los límites de velocidad tiene consecuencias. Al reducir la necesidad de una vigilancia constante por parte de los agentes y policías de tránsito, estas tecnologías permiten destinar recursos adicionales a otras áreas de seguridad vial. Además, la presencia visible de cámaras de fotodetección actúa como elemento disuasorio, reduciendo las probabilidades de que los conductores excedan la velocidad y los radares actúan como elementos de emisiones constantes del estado de la velocidad a la que circulan.

Para la consecución de metas en seguridad vial, el PNSV 2022-2031 plantea como objetivo el fomento de la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías mediante el fortalecimiento de lineamientos y capacidades técnicas para la definición de límites adecuados, y la promoción de estrategias integrales para el cumplimiento del límite por parte de los usuarios. De manera particular, el PLSV de Pereira plantea lo siguiente.

Figura 36. Estrategias para lograr velocidades seguras, acciones e indicadores (código del indicador)

| | | |
|--|---|---------------------|
| <p>CONTROL DE LAS VELOCIDADES CON TECNOLOGÍA</p> <p>Impulsar la implementación de herramientas tecnológicas para el control de las velocidades en el territorio</p> | <p>VS1.1. Promover la adquisición e instalación de dispositivos y herramientas tecnológicas para el control de la velocidad - SAST</p> | <p>DHT SAST</p> |
| | <p>VS1.2. Capacitar al personal de los organismos de control para el uso de herramientas tecnológicas para el control y gestión de la velocidad en las vías</p> | <p>CAP</p> |
| <p>CONCIENCIA SOBRE LA VELOCIDAD</p> <p>Generar conciencia sobre los riesgos asociados al exceso de velocidad en la ciudadanía</p> | <p>VS2.1. Informar con regularidad a los usuarios viales sobre los riesgos del exceso de velocidad mediante campañas</p> | <p>CAM</p> |
| | <p>VS2.2. Generar e implementar estrategias de comunicación efectivas para concientizar a los usuarios viales sobre los riesgos y posibles consecuencias de exceder la velocidad en las vías</p> | <p>SEN COM</p> |

Fuente: Elaboración propia.

Aunado a lo anterior, y como parte integral de esta área de acción del PLSV, el gobierno local deberá adoptar el Plan de Gestión de la Velocidad (PGV) que concentra los esfuerzos en materia de reducción de víctimas de siniestralidad vial desde la gestión de las velocidades en la ciudad. El PGV presenta el conjunto de acciones específicas para este fin, así como el sustento técnico para su ejecución.

8.4.1.1. CONTROL DE LAS VELOCIDADES CON TECNOLOGÍA

En años recientes, Pereira ha implementado herramientas tecnológicas para mejorar la movilidad, siendo escenario de innovación a nivel de ciudades intermedias en Colombia. La estrategia de control de velocidades con tecnología busca continuar aunando esfuerzos en esta línea, particularmente, para disuadir a los usuarios viales de exceder los límites de velocidad permitidos y reducir los riesgos asociados a esta conducta. Las acciones planteadas como parte de esta estrategia se describen en la siguiente tabla.

Tabla 27. Control de las velocidades con tecnología – Descripción de las acciones, sus objetivos y metas

| | | | |
|--|---|---|--|
| <p>Promover la adquisición e instalación de dispositivos y herramientas tecnológicas para el control de la velocidad - SAST</p> | <p>Esta acción pretende dotar a las autoridades de herramientas tecnológicas que faciliten sus actividades en beneficio de la protección de la ciudadanía. De manera particular, deberá considerar el conjunto de requerimientos planteados desde el orden nacional para la implementación de tecnologías, como lo planteado, por ejemplo, para el uso de SAST (Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos para la Detección de Infracciones) en la resolución 20203040011245 de 2020, del ministerio de transporte.</p> | <p>Innovar en la gestión de la seguridad vial mediante acciones integrales y articuladas.</p> <p>Implementar medidas tecnológicas para la gestión de la seguridad vial en el territorio, mediante Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST).</p> | <p>META: 30 dispositivos nuevos instalados a 2030</p> <p>Responsables: Instituto de Movilidad de Pereira</p> |
| <p>Capacitar al personal de los organismos de control para el uso de herramientas tecnológicas para el control y gestión de la velocidad en las vías</p> | <p>Establecer programas de capacitación al personal con funciones de control, sobre el uso de las herramientas y dispositivos</p> | <p>Fortalecer la institucionalidad y consolidar a las autoridades locales como organismos a favor del bienestar de la ciudadanía y la protección de su integridad.</p> | <p>META: 1 capacitación cada 6 meses entre 2025 y 2031</p> <p>Responsables: Instituto de Movilidad de Pereira, Autoridad de Tránsito</p> |

Fuente: Elaboración propia.

8.4.1.2. CONCIENCIA SOBRE LA VELOCIDAD

El ejercicio de la movilidad requiere de corresponsabilidad entre las partes involucradas, tanto de tomadores de decisiones, planeadores y administradores de la movilidad, como de los mismos usuarios. El PLSV considera la ejecución de acciones de sensibilización desde las instancias de gobierno hacia la ciudadanía. Particularmente, enfoca esfuerzos en la

generación de conciencia sobre la velocidad y los riesgos asociados a exceder los límites establecidos. La siguiente tabla presenta las acciones asociadas a esta estrategia.

Tabla 28. Conciencia sobre la velocidad – Descripción de las acciones, sus objetivos y metas

| | | | |
|---|---|---|---|
| <p>Informar con regularidad a los usuarios viales sobre los riesgos del exceso de velocidad mediante campañas</p> | <p>Desarrollar campañas en vía enfocadas al cumplimiento de los límites de velocidad, dirigidas a conductores de vehículos de automotores, a través de mensajes clave como (ventajas de cumplir los límites de velocidad, impacto de distintas velocidades al momento de un choque y capacidad de reacción de acuerdo con la velocidad entre otros)</p> | <p>Promover la corresponsabilidad de los actores viales y la ciudadanía en general en el ejercicio de la movilidad.</p> | <p>META: Realizar 1 campaña trimestral Responsables: IMP Comunicaciones Alcaldía municipal</p> |
| <p>Generar e implementar estrategias de comunicación efectivas para concientizar a los usuarios viales sobre los riesgos y posibles consecuencias de exceder la velocidad en las vías</p> | <p>Desarrollar campañas por distintos medios de comunicación enfocadas al cumplimiento de los límites de velocidad, dirigidas a conductores de vehículos automotores, a través de mensajes clave como (ventajas de cumplir los límites de velocidad, impacto de distintas velocidades al momento de un choque y capacidad de reacción de acuerdo a la velocidad entre otros); ajustando el mensaje para el público objetivo teniendo en cuenta edad, tipo de vehículo y género, ya que el comportamiento vial varía acorde a estas particularidades.</p> | <p>Promover la corresponsabilidad de los actores viales y la ciudadanía en general en el ejercicio de la movilidad</p> | <p>META: Realizar 1 difusión y publicidad de material audiovisual trimestral, 3 charlas, talleres o campañas en vía Responsables: IMP Comunicaciones Alcaldía municipal</p> |

Fuente: Elaboración propia.

8.4.2. VEHÍCULOS SEGUROS

Esta área de acción se enfoca en asegurar que los vehículos, tanto nuevos como en operación, cumplan con normas de seguridad que garanticen la protección de los ocupantes y de los demás actores viales, en esta se encuentran dos (2) tipos: i) seguridad activa que promueve la adopción de tecnologías como los sistemas de frenos antibloqueo, el control de estabilidad y la detección de punto ciego, que permiten a los conductores mantener el control del vehículo y evitar colisiones; ii) seguridad pasiva, en esta se destacan elementos como los cinturones de seguridad, airbags y zonas de deformación controlada que protegen a los ocupantes en caso de ocurrencia de un siniestro vial. Asimismo, el Plan Nacional de Seguridad Vial subraya la importancia de un mantenimiento riguroso, enfatizando la necesidad de revisiones técnico-mecánicas periódicas y el uso de repuestos homologados para mantener las condiciones óptimas del vehículo. Aunado a lo anterior, la seguridad vehicular también abarca la regulación del mercado de vehículos nuevos y usados, asegurando que todos los modelos comercializados en el país cumplan con estándares internacionales de seguridad. Esta área de acción busca reducir la probabilidad de lesiones

graves y fatales en caso de un siniestro, promoviendo una cultura de mantenimiento preventivo y responsabilidad desde los propietarios de vehículos.

Para la consecución de metas en seguridad vial, esta área de acción plantea en el PNSV 2022-2031 como objetivos el ascenso hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en seguridad para los vehículos nuevos, y el aumento de las condiciones de seguridad de los vehículos que se encuentran en operación. Desde el nivel local, sin embargo, el trabajo en materia de vehículos seguros debe concentrarse en aquellos que se encuentran en operación, para que circulen en condiciones óptimas y para que los usuarios de estos hagan uso efectivo de los elementos de seguridad correspondientes al tipo de vehículo. Así, el PLSV de Pereira plantea las siguientes estrategias y acciones.

Figura 37. Estrategias y acciones para lograr vehículos seguros en el territorio acciones e indicadores (código del indicador)

| | | |
|--|--|----------------------------------|
| <p>FOMENTO DE LOS VEHÍCULOS SEGUROS</p> <p>Promover las buenas prácticas para el mantenimiento de las condiciones adecuadas de los vehículos en el territorio</p> | <p>VH1.1. Ejecutar medidas de control para verificar que las condiciones de los vehículos que circulan en el territorio son adecuadas.</p> | <p>CONT</p> |
| | <p>VH1.2. Ejecutar jornadas de sensibilización a conductores e infractores sobre la importancia del mantenimiento adecuado de las condiciones de sus vehículos.</p> | <p>SEN</p> |
| <p>FOMENTO DE LOS ELEMENTOS DE PROTECCIÓN</p> <p>Fomentar el uso adecuado de los Elementos de Protección Personal y de aquellos con los que cuentan los vehículos</p> | <p>VH2.1. Desarrollar jornadas de control y de sensibilización sobre el uso de elementos de protección personal a motociclistas</p> | <p>SEN</p> |
| | <p>VH2.2. Desarrollar jornadas de control y de sensibilización sobre el uso del cinturón de seguridad a conductores</p> | <p>CON SEN</p> |
| | <p>VH2.3. Desarrollar jornadas de concientización sobre el uso de elementos de protección personal a ciclistas</p> | <p>SEN</p> |

Fuente: Elaboración propia.

8.4.2.1. FOMENTO DE VEHÍCULOS SEGUROS

La estrategia de fomento de vehículos seguros busca promover las buenas prácticas para el mantenimiento de las condiciones adecuadas de los vehículos que operan actualmente en el territorio. Para esto, se deben ejecutar medidas tanto de control como de sensibilización, ambas orientadas a que los usuarios realicen el adecuado mantenimiento a sus vehículos para que sus componentes funcionen de manera óptima todo el tiempo. Las acciones de control se enfocan en el cumplimiento de la revisión técnico-mecánica, mientras que las de sensibilización deben ir más allá, fomentando, por ejemplo, la revisión preoperacional de los vehículos por parte de los usuarios.

Tabla 29. Fomento de vehículos seguros – Descripción de las acciones, sus objetivos y metas

| | | | |
|--|---|---|--|
| <p>Ejecutar medidas de control para verificar que las condiciones de los vehículos</p> | <p>Realizar de forma continua por la autoridad de tránsito, la verificación de la vigencia del Certificado de Revisión Técnico-</p> | <p>Fortalecer la institucionalidad y consolidar a las autoridades</p> | <p>META: 1 jornada de control trimestral</p> |
|--|---|---|--|

| | | | |
|--|--|---|--|
| <p>que circulan en el territorio son adecuadas.</p> | <p>mecánica de los vehículos. Asimismo, se deberá verificar por las autoridades de tránsito que los vehículos no hayan sido objeto de modificaciones no permitidas.</p> | <p>locales como organismos a favor del bienestar de la ciudadanía y la protección de su integridad.</p> | <p>Responsables: IMP, Autoridad de tránsito</p> |
| <p>Ejecutar jornadas de sensibilización a conductores e infractores sobre la importancia del mantenimiento adecuado de las condiciones de sus vehículos.</p> | <p>Incluir en los cursos dirigidos a infractores, para la reducción del monto de la sanción, aspectos relacionados con la importancia del mantenimiento del vehículo para la seguridad de pasajeros, ocupantes y actores viales. Estas jornadas no deberán estar enfocadas en el cumplimiento de la revisión técnicomecánica como requisito legal, sino en la importancia de la revisión preoperacional y la revisión periódica de los distintos componentes del vehículo (tanto de su mecánica como de sus elementos de seguridad – luces, kit de carretera, extintor, cinturones, entre otros)</p> | <p>Promover la corresponsabilidad de los actores viales y la ciudadanía en general en el ejercicio de la movilidad.</p> | <p>META: 1 jornada de sensibilización semestral</p> <p>Responsables: IMP, Comunicaciones</p> |

Fuente: Elaboración propia.

8.4.2.2. FOMENTO DE LOS ELEMENTOS DE PROTECCIÓN

Los vehículos cuentan con elementos de protección que bien pueden formar parte integral del vehículo como el cinturón de seguridad, o pueden ser para la protección personal de los usuarios como el casco, las botas, los guantes, los chalecos reflectivos, entre otros. Estos elementos son efectivos en la reducción de la severidad de las lesiones en caso de ocurrencia de un siniestro vial. No obstante, es necesario que los usuarios hagan uso de estos elementos de seguridad de manera adecuada. Así, esta estrategia busca lograr que tanto conductores como motociclistas, ciclistas, y otros potenciales usuarios de medios que así lo requieran, usen efectivamente los correspondientes elementos de protección de manera adecuada.

Tabla 30. Fomento de los elementos de protección – Descripción de las acciones, sus objetivos y metas

| | | | |
|--|--|--|---|
| <p>Desarrollar jornadas de control y de sensibilización sobre el uso de elementos de protección personal a motociclistas</p> | <p>Realizar de forma continua por la autoridad de tránsito, la verificación del uso de elementos de protección personal de motociclistas, evidenciando la forma adecuada de utilizar los Elementos de Protección Personal mínimos requeridos en la ley. Asimismo, adelantar jornadas de sensibilización sobre la importancia del uso adecuado de los elementos – enfatizando en las consecuencias del uso inadecuado (por ejemplo, del</p> | <p>Reducir la cantidad de usuarios de motocicletas lesionados de 279 en 2022 a máximo de 139 en 2031, y de fallecidos de 43 en 2022 a máximo 22 en 2031.</p> | <p>META: 5 jornadas de sensibilización semestrales</p> <p>Responsables: IMP</p> |
|--|--|--|---|

| | | | |
|---|---|---|--|
| | casco desabrochado o con la visera abierta a la circular). | | |
| Desarrollar jornadas de control y de sensibilización sobre el uso del cinturón de seguridad a conductores | Realizar de forma continua por la autoridad de tránsito, la verificación del uso de cinturón de seguridad como elemento de protección personal de conductores y ocupantes. Asimismo, adelantar jornadas de sensibilización sobre el uso adecuado de este tipo de elementos. | Promover la corresponsabilidad de los actores viales y la ciudadanía en general en el ejercicio de la movilidad. Fortalecer la institucionalidad y consolidar a las autoridades locales como organismos a favor del bienestar de la ciudadanía y la protección de su integridad. | META: 1 jornada de sensibilización semestral Responsables: IMP, Autoridad de tránsito, Secretaría de Planeación, Comunicaciones |
| Desarrollar jornadas de concientización sobre el uso de elementos de protección personal a ciclistas | Realizar campañas de concientización a ciclistas utilizando sobre el uso adecuado del casco, chaleco reflectivo, luces delantera y trasera, entre otros. Para esto, se deberán aprovechar los espacios convocados entorno a las iniciativas de la ciudad para el uso de la bicicleta. | Reducir la cantidad de usuarios de bicicleta lesionados de 10 en 2022 a máximo de 5 en 2031, y de fallecidos de 8 en 2022 a máximo 4 en 2031. | META: 1 jornada de sensibilización semestral Responsables: IMP, Comunicaciones |

Fuente: Elaboración propia.

8.4.3. INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA

El área de Infraestructura Vial Segura en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 de Colombia se centra en desarrollar y mantener una red vial que, desde su diseño hasta su mantenimiento, contribuya a reducir los riesgos y minimice el impacto de los siniestros. Este enfoque reconoce que una infraestructura adecuada no solo facilita el flujo, sino que también promueve la seguridad de todos los usuarios, especialmente los más vulnerables, como peatones, ciclistas y motociclistas. En un sistema de infraestructura vial segura, los elementos de las vías deben estar pensados para tolerar errores humanos y reducir la severidad de los siniestros cuando estos ocurren.

Uno de los objetivos centrales de esta área es crear vías autoexplicativas y perdonadoras. Una infraestructura autoexplicativa está diseñada de tal forma que sus elementos guían intuitivamente a los usuarios para que estos tomen decisiones seguras de movilidad. Esto se logra mediante una señalización clara, visibilidad adecuada, y elementos de infraestructura que orienten a los conductores sobre las maniobras adecuadas, evitando errores como giros

bruscos o cambios de velocidad inesperados. Ahora bien, una vía perdonadora se refiere a su capacidad para reducir la severidad de las consecuencias de los errores de los usuarios.

El enfoque del PNSV en materia de infraestructura también promueve la integración de todos los tipos de usuarios. Esto implica que la infraestructura debe permitir que los diferentes actores de la movilidad (como peatones, ciclistas, motociclistas y conductores de vehículos motorizados) puedan compartir el espacio de manera ordenada y segura. En particular, para áreas urbanas y residenciales, se promueve la construcción de carriles segregados para bicicletas y motocicletas, pasos peatonales bien definidos y zonas de reducción de velocidad, como las “zonas 30”. Asimismo, para las zonas rurales, donde la infraestructura y el tipo de tránsito son diferentes, el plan subraya la importancia de las señales visibles y la delimitación clara de carriles, así como la instalación de elementos de advertencia en curvas y tramos de alta siniestralidad, de acuerdo con la necesidad de reducir el riesgo en carreteras de alta velocidad y de asegurar que los conductores tengan información clara para adaptar su comportamiento a las condiciones imperantes de la vía.

En cuanto al mantenimiento de las vías, el PNSV reconoce que incluso la infraestructura bien diseñada pierde su efectividad si no se mantiene en condiciones óptimas. Los baches, las señalizaciones desgastadas y la falta de demarcación en las vías son problemas que aumentan el riesgo de ocurrencia de siniestros viales, especialmente para los usuarios vulnerables. Por lo tanto, uno de los objetivos es asegurar un mantenimiento constante que permita que las vías y sus elementos cumplan su función de manera adecuada.

El área de infraestructura vial segura del Plan Nacional de Seguridad Vial en Colombia busca transformar el espacio vial en un entorno que reduzca las oportunidades de error y limite las consecuencias de los siniestros viales. Al combinar diseño, mantenimiento y adecuación para todos los usuarios, esta área de acción es fundamental para mejorar la seguridad en la movilidad y fomentar un sistema vial en el que todos los actores se sientan protegidos.

Para la consecución de metas en seguridad vial, esta área de acción plantea en el PNSV 2022-2031 como objetivos la protección de la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial, la mitigación del riesgo en puntos, tramos. Y áreas críticas de siniestralidad vial, y el ascenso hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en dispositivos y señalización para la infraestructura segura. De manera particular, el PLSV de Pereira plantea las siguientes estrategias y acciones

Figura 38. Estrategias y acciones para lograr infraestructura vial segura en el territorio

| INFRAESTRUCTURA PARA ACTORES VIALES VULNERABLES | IVS1.1 Aumentar la infraestructura de accesibilidad universal en parques, plazas, plazoletas y demás dotaciones, particularmente en conexiones de transporte. | INTF |
|--|---|------|
| Generar espacios para los actores viales vulnerables, en consideración de sus necesidades particulares | IVS1.2 Reasignar el espacio de las calles de conformidad con quienes circulan y ocupan las calles. | COLB |
| | IVS1.3 Innovar en el funcionamiento de la red semafórica en favor de los actores viales vulnerables | INTF |

| | | |
|--|--|------|
| | IVS1.4 Aumentar la infraestructura vial segura exclusiva para peatones | INTF |
| | IVS1.5 Aumentar la infraestructura vial segura para protección de ciclistas | INTF |
| MITIGACIÓN DE RIESGOS EN PUNTOS CRÍTICOS Implementar medidas focalizadas con intervenciones físicas para la mitigación de los riesgos en puntos críticos | IVS2.1 Ejecutar Inspecciones de Seguridad Vial en puntos, tramos y áreas críticas de siniestralidad vial | ISV |
| | IVS2.2 Reforzar las intervenciones físicas para segregar los espacios destinados al transporte público | INTF |
| | IVS2.3 Aumentar la homogeneidad de velocidades entre vehículos y actores vulnerables en áreas críticas donde esta interacción es frecuente y riesgosa | INTF |
| | IVS2.4 Implementar medidas de intervención sobre la infraestructura con el fin de mitigar los riesgos específicos identificados en los puntos, tramos y áreas críticas de siniestralidad vial del territorio. | INTF |

Fuente: Elaboración propia.

8.4.3.1. INFRAESTRUCTURA PARA ACTORES VIALES VULNERABLES

El diseño y construcción de espacios más favorables y que priorizan a aquellos que cuentan con mayores vulnerabilidades y dificultades para el ejercicio de la movilidad mejora la calidad de vida de todos en la ciudad. Partiendo de esta noción, la estrategia de infraestructura para actores viales vulnerables de PLSV busca que Pereira cuente con un mejor entorno vial para todos, mejorando las interacciones entre los distintos actores viales y contribuyendo a la reducción tanto de siniestros viales como de las posibles consecuencias que estos generan. La siguiente tabla presenta las acciones de esta estrategia.

Tabla 31. Infraestructura para actores viales vulnerables – Descripción de las acciones, sus objetivos y metas

| | | | |
|--|--|--|--|
| Aumentar la infraestructura de accesibilidad universal en parques, plazas, plazoletas y demás dotaciones, particularmente en conexiones de transporte. | Aumentar la infraestructura de accesibilidad universal, particularmente en conexiones de transporte y en zonas de alta afluencia de peatones que circulan por la vía o la utilizan como espacio de permanencia. Esta acción deberá estar articulada con el POT de la ciudad y los programas que se formulen con énfasis en accesibilidad en la ciudad. | Ejecutar de manera organizada, efectiva y eficiente las acciones del PLSV a través de los distintos organismos de la autoridad local, mediante un trabajo intersectorial que apoye la gestión del Instituto de Movilidad de Pereira. | META: 41 intervenciones Responsables: Secretaría de Infraestructura y Secretaría de Planeación |
| Reasignar el espacio de las calles de conformidad con quienes circulan y ocupan las calles. | Considerar la reasignación el espacio de las vías (perfiles viales) de conformidad con las dinámicas de movilidad, priorizando a actores viales vulnerables y en especial en zonas de alta afluencia de peatones que no solo circulan por la vía sino que permanecen en ella – particularmente en las | | META: Articulado con la actualización del POT y Plan de Movilidad Responsables: Secretaría de Infraestructura y |

| | | | |
|---|---|--|--|
| | <p>centralidades de la ciudad. Esta acción deberá articularse con las actualizaciones del POT y del Plan de Movilidad de la ciudad.</p> | | <p>Secretaría de Planeación</p> |
| <p>Innovar en el funcionamiento de la red semafórica en favor de los actores viales vulnerables</p> | <p>En consideración del peatón como el actor con mayor vulnerabilidad y prioridad en la movilidad, se busca con esta acción la innovación en el funcionamiento de la red semafórica, de manera que desde las interacciones de menor escala del tráfico se comunique a los usuarios sobre esta prioridad del peatón en el sistema de movilidad. Esta acción plantea inicialmente la implementación de un semáforo interactivo móvil con demanda peatonal, que pueda ser utilizado por los usuarios de la vía para detener el tráfico y cruzar calles en zonas donde existe alta confluencia de volúmenes peatonales y vehiculares.</p> | <p>Fortalecer la institucionalidad y consolidar a las autoridades locales como organismos a favor del bienestar de la ciudadanía y la protección de su integridad.</p> | <p>META: 1 semáforo interactivo y 20 intervenciones de la red semafórica</p> <p>Responsables: Secretaría de Infraestructura y Secretaría de Planeación</p> |
| <p>Aumentar la infraestructura vial segura exclusiva para peatones</p> | <p>Considerar la reasignación del espacio en las vías (perfiles viales) el aumento del espacio para peatones, mediante medidas de segregación, pero también de integración, de conformidad con las demandas de usuarios en la vía. Para esto se plantea considerar de manera articulada con las actualizaciones del POT y el Plan de Movilidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La peatonalización de calles en el centro de la ciudad, donde la circulación de peatones es máxima y suele verse entorpecida por la presencia de vehículos automotores - Medidas de integración entre actores viales con prioridad a peatones en zonas de transición – en cercanía a zonas de alta afluencia peatonal pero donde se requiere aún el acceso vehicular (a velocidades bajas inducidas por el diseño vial y elementos físicos o mobiliario) - Medidas de segregación donde el mobiliario y el diseño vial induzca a los usuarios a usar espacios separados físicamente – en zonas donde los vehículos motorizados tienen la prioridad de | <p>Reducir la cantidad de peatones lesionados de 99 en 2022 a máximo de 49 en 2031, y de fallecidos de 33 en 2022 a máximo 16 en 2031.</p> | <p>META: 8500 m² intervenidos</p> <p>Responsables: Secretaría de Infraestructura</p> |

| | | | |
|--|---|--|---|
| | circulación (por ejemplo, la red vial primaria) | | |
| Aumentar la infraestructura vial segura para protección de ciclistas | <p>Considerar el aumento de la infraestructura vial exclusiva para ciclistas, así como la reasignación de espacios para que estos usuarios puedan circular de manera armonizada con otros actores viales. Para esto se plantea considerar de manera articulada con las actualizaciones del POT y el Plan de Movilidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evaluar vías a lo largo de la ciudad que sean conexiones de viajes en bicicleta. - Considerar escenarios de intercambio modal para aumentar tanto las vías para circulación de ciclistas, así como las instalaciones asociadas a este modo. | <p>Reducir la cantidad de usuarios de bicicleta lesionados de 10 en 2022 a máximo de 5 en 2031, y de fallecidos de 8 en 2022 a máximo 4 en 2031.</p> | <p>META: 20 km de intervención</p> <p>Responsables: Secretaría de Infraestructura</p> |

Fuente: Elaboración propia.

8.4.3.2. MITIGACIÓN DE RIESGOS EN PUNTOS CRÍTICOS

La reducción a cero de víctimas fatales y lesionadas a causa de siniestros viales es una meta de mediano y largo plazo. Sin embargo, el avance no debe ser lineal, sino que requiere medidas de impacto que logren reducir sustancialmente las víctimas en el corto plazo. Así, esta estrategia busca mitigar los riesgos en puntos, tramos y áreas críticas de siniestralidad vial mediante la ejecución de inspecciones de seguridad vial y la implementación de medidas de infraestructura en atención a las particularidades de cada punto, tramo o zona crítica.

Tabla 32. Mitigación de riesgos en puntos críticos – Descripción de las acciones, sus objetivos y metas

| | | | |
|---|--|---|---|
| Ejecutar Inspecciones de Seguridad Vial en puntos, tramos y áreas críticas de siniestralidad vial | <p>Adelantar Inspecciones de Seguridad Vial (ISV) de conformidad con los lineamientos planteados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en los puntos, tramos y áreas críticas identificadas en el presente documento, con la finalidad de determinar las causas exactas que conllevan a una alta afluencia de siniestros viales en estas locaciones. Esto, con la finalidad de definir las intervenciones pertinentes – tanto en los espacios físicos, como en aspectos comportamentales de los usuarios.</p> | <p>Ejecutar de manera organizada, efectiva y eficiente las acciones del PLSV a través de los distintos organismos de la autoridad local, mediante un trabajo intersectorial que apoye la gestión del Instituto de Movilidad de Pereira.</p> | <p>META: 10 inspecciones a 2027</p> <p>Responsables: IMP, Inspección de Policía, Secretaría de Planeación</p> |
| Reforzar las intervenciones físicas para segregar los | <p>Implementar intervenciones físicas del espacio o de señalización para segregar los</p> | | <p>META:</p> |

| | | | |
|---|--|--|---|
| <p>espacios destinados al transporte público</p> | <p>espacios destinados al transporte público, de manera que sea claro para todos los actores viales cuáles son los espacios destinados para el servicio público y que es de uso exclusivo. Estas intervenciones deben ser focalizadas especialmente en aquellas zonas donde los usuarios inician la invasión del espacio para el servicio de transporte público – como las intersecciones entre vías con carril exclusivo para buses de transporte público.</p> | | <p>39 intersecciones intervenidas</p> <p>Responsables: Secretaría de Infraestructura</p> |
| <p>Aumentar la homogeneidad de velocidades entre vehículos y actores vulnerables en áreas críticas donde esta interacción es frecuente y riesgosa</p> | <p>Existen intersecciones en las que confluyen distintos actores viales con diferencias significativas de masa y velocidad – como aquellas donde los vehículos motorizados se aproximan a más de 30 km/h a un cruce con alta afluencia de peatones. Esta acción busca disminuir el riesgo de colisión entre actores viales mediante intervenciones físicas del espacio que induzcan a los conductores a reducir la velocidad significativamente cuando se aproximan a una zona con alta afluencia de peatones. Las intervenciones pueden contemplar medidas de pacificación del tráfico, tráfico calmado, reducción de velocidad e inclusive, semaforización. Esta acción deberá contar con un alto nivel de articulación con el Plan de Movilidad</p> | | <p>META: 26 intersecciones críticas intervenidas</p> <p>Responsables: Secretaría de Planeación, IMP</p> |
| <p>Implementar medidas de intervención sobre la infraestructura con el fin de mitigar los riesgos específicos identificados en los puntos, tramos y áreas críticas de siniestralidad vial del territorio.</p> | <p>Como resultado de las Inspecciones de Seguridad Vial (ISV) adelantadas, se deberán poner en marcha las soluciones que se hayan definido para cada uno de los puntos, tramos y áreas críticas de la ciudad</p> | | <p>META: 26 intersecciones críticas intervenidas</p> <p>Responsables: Secretaría de Infraestructura</p> |

Fuente: Elaboración propia.

8.4.4. COMPORTAMIENTOS SEGUROS DE LOS ACTORES VIALES

El área de comportamientos seguros en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 de Colombia está orientada a transformar la cultura vial del país, promoviendo actitudes y acciones responsables que protejan la vida de todos los usuarios en la vía. Este enfoque reconoce que, aunque la infraestructura y las tecnologías de seguridad son esenciales, el

factor humano sigue siendo crucial en la reducción de siniestros viales. Así, el objetivo es fomentar un cambio de mentalidad que permita el desarrollo un sistema de movilidad seguro y consciente, donde cada usuario (conductores, peatones, ciclistas, motociclistas y pasajeros) asuma la responsabilidad de su rol en la seguridad vial.

El primer objetivo de esta área es construir una cultura de autocuidado y respeto hacia los demás en las vías. Para lograrlo, se enfatiza la importancia de la educación vial desde edades tempranas, integrándola en el sistema educativo y promoviendo su aprendizaje en contextos familiares y comunitarios. Los comportamientos seguros no se limitan al cumplimiento de las normas de tránsito, sino que incluyen el desarrollo de valores como la empatía y la paciencia como elementos esenciales en una convivencia vial segura. En este sentido, se busca que los usuarios de las vías no solo respeten las señales y límites de velocidad, sino que también adopten una actitud de cuidado hacia los actores más vulnerables, entendiendo que cada decisión en la vía puede tener consecuencias graves para otros.

Otro aspecto fundamental de esta área es la prevención de conductas de riesgo. Esto incluye reducir el consumo de alcohol y sustancias psicoactivas al conducir, el uso de dispositivos móviles mientras se está al volante, y el respeto por las normas básicas de seguridad, como el uso del cinturón, el casco y otros Elementos de Protección Personal. A través de los medios de comunicación y las redes sociales, el plan impulsa mensajes que buscan desmontar creencias peligrosas, como las percepciones de subvaloración del riesgo o la falsa seguridad que genera el exceso de confianza al conducir. El objetivo es reemplazar estas ideas con una actitud de respeto hacia las normas y una comprensión de los riesgos asociados a la imprudencia.

El área de comportamientos seguros incluye también estrategias para promover la formación continua de los conductores. Para muchos, la obtención de la licencia de conducir marca el final de su educación vial, lo que limita su capacidad para adaptarse a nuevas normas o condiciones cambiantes en las vías. Por lo tanto, el PNSV fomenta la creación de programas de formación y actualización obligatorios para conductores profesionales y también incentiva la participación de conductores particulares. Estos programas están diseñados no solo para reforzar el conocimiento de las normas, sino también para actualizar las habilidades de conducción y promover una actitud proactiva en la prevención de siniestros.

El respeto a los límites de velocidad y la adecuada interacción entre todos los actores en la vía son otros temas de enfoque. Se espera que, con la educación y la sensibilización, los conductores desarrollen un sentido de responsabilidad en cuanto a la velocidad que eligen y el modo en que interactúan con otros usuarios de la vía, manteniendo una distancia prudente y respetando el derecho de paso. Desde el PNSV se enuncia que la convivencia vial armónica requiere que cada persona reconozca el derecho de los demás a desplazarse con seguridad, lo cual se promueve mediante la comunicación y la sensibilización continuas.

El área de comportamientos seguros busca entonces fomentar una cultura de movilidad responsable y consciente, donde los usuarios de las vías se vean a sí mismos como

partícipes de un sistema de seguridad colectivo. Este enfoque no solo pretende reducir el número de siniestros, sino también crear una atmósfera de respeto y cooperación en la vía, donde cada individuo actúe como protector de su vida y la de los demás. Así, los comportamientos seguros se convierten en el pilar humano del sistema de seguridad vial en Colombia, complementando las áreas de infraestructura, vehículos y regulación para construir un entorno vial seguro y sostenible.

Para la consecución de metas en seguridad vial, esta área de acción plantea en el PNSV 2022-2031 como objetivo el incentivo de los comportamientos seguros por parte de los actores viales. De manera particular, el PLSV de Pereira plantea las siguientes estrategias y acciones.

Figura 39. Estrategias y acciones para lograr comportamientos viales seguros por parte de los actores viales

| | | |
|---|---|-------------|
| PEDAGOGÍA PARA LA MOVILIDAD SEGURA Llevar a cabo campañas pedagógicas para la seguridad vial enfocadas a las particularidades de los actores viales | CS1.1. Diseñar y ejecutar campañas pedagógicas en seguridad vial dirigidas a actores viales vulnerables: ciclistas y peatones | CAM |
| | CS1.2. Diseñar y ejecutar campañas pedagógicas en seguridad vial dirigidas a motociclistas | CAM |
| | CS1.3. Diseñar y ejecutar campañas pedagógicas para la ciudadanía en general sobre el uso adecuado del espacio público | CAM |
| | CS1.4. Diseñar y ejecutar campañas pedagógicas para desincentivar el uso de sustancias psicoactivas, especialmente por sus consecuencias para la seguridad vial | CAM |
| SEGURIDAD VIAL PARTICIPATIVA Incentivar la participación ciudadana y de otros sectores en la construcción de la seguridad vial de Pereira | CS2.1. Establecer alianzas con el sector educativo para la ejecución de programas de formación en seguridad vial desde la educación primaria hasta profesional | COLB |
| | CS2.2. Establecer alianzas estratégicas con el sector privado para ejecutar campañas pedagógicas en seguridad vial para quienes utilizan bicicletas y motocicletas como medio de trabajo | COLB CAM |
| | CS2.3. Crear un programa de formación para líderes del territorio, con enfoque diferencial y de género | - |

Fuente: Elaboración propia.

8.4.4.1. PEDAGOGÍA PARA LA MOVILIDAD SEGURA

La gran mayoría de siniestros viales ocurren debido a factores asociados al comportamiento humano. La estrategia de pedagogía para la movilidad segura busca desarrollar campañas pedagógicas enfocadas en las particularidades de los distintos actores viales, así como de la ciudadanía en general. La siguiente tabla presenta las acciones de esta estrategia.

Tabla 33. Pedagogía para la movilidad segura – Descripción de las acciones, sus objetivos y metas

| | | | |
|---|---|---|------------------------------|
| Diseñar y ejecutar campañas de pedagogía en seguridad vial dirigidas a actores viales | Implementar campañas pedagógicas para promover cambios de comportamiento en actores viales vulnerables a través | Promover la corresponsabilidad de los actores viales y la ciudadanía en | Meta: 3 campañas semestrales |
|---|---|---|------------------------------|

| | | | |
|---|---|--|---|
| <p>vulnerables: ciclistas y peatones</p> | <p>de distintas estrategias de intervención como son; actividades en la vía, talleres y material audiovisual con el fin de crear una cultura de prevención que contribuya a la reducción de siniestros viales.</p> | <p>general en el ejercicio de la movilidad.</p> | <p>Responsables: IMP Secretaría de educación municipal Comunicaciones Alcaldía municipal</p> |
| <p>Diseñar y ejecutar campañas de pedagogía en seguridad vial dirigidas a motociclistas</p> | <p>Llevar a cabo campañas enfocadas en la promoción de buenas prácticas de conducción, comportamiento seguro, acatamiento de las normas de tránsito y uso adecuado de elementos de protección, como el casco y chaleco reflectivo en los motociclistas del territorio. En este componente se deben considerar grupos de moteros en el territorio, que puedan formar una alianza con la autoridad local para la difusión de buenas prácticas para la movilidad segura.</p> | <p>Fortalecer la institucionalidad y consolidar a las autoridades locales como organismos a favor del bienestar de la ciudadanía y la protección de su integridad.</p> | <p>Meta: 5 campañas semestrales</p> <p>Responsables: IMP Secretaría de educación municipal Comunicaciones Alcaldía municipal</p> |
| <p>Diseñar y ejecutar campañas de pedagogía para la ciudadanía en general sobre el uso adecuado del espacio público</p> | <p>Implementar campañas pedagógicas dirigidas a todos los actores viales del territorio encaminadas a incentivar el respeto por las normas de tránsito, la convivencia con los demás usuarios de la vía y la adopción de conductas seguras que contribuyan a la prevención de accidentes, lo anterior, mediante estrategias innovadoras y accesibles, que permitan generar un impacto positivo en la cultura vial, promoviendo así cambios de comportamiento sostenibles en el tiempo.</p> | | <p>Meta: 1 campaña semestral</p> <p>Responsables: IMP Secretaría de educación municipal IMP Comunicaciones Alcaldía municipal</p> |
| <p>Diseñar y ejecutar campañas pedagógicas para desincentivar el uso de sustancias psicoactivas, especialmente por sus consecuencias para la seguridad vial</p> | <p>Ejecutar campañas encaminadas a reducir el uso de sustancias psicoactivas, especialmente en conductores de automóviles, motociclistas y jóvenes, quienes son los grupos más vulnerables en cuanto a la conducción bajo los efectos de sustancias. El enfoque debe centrarse en mostrar cómo el consumo de estas sustancias influye negativamente en la capacidad de juicio, en la percepción del entorno y en las habilidades motrices necesarias para una conducción segura.</p> <p>Para generar un mayor impacto, estas campañas pueden incluir el</p> | | <p>Meta: 2 campañas semestrales</p> <p>Responsables: IMP Organismo de salud Comunicaciones Alcaldía municipal</p> |

| | | | |
|--|---|--|--|
| | <p>uso de testimonios y experiencias reales, usando como medio publicaciones a través de plataformas populares como Facebook, Instagram, TikTok, etc. estas plataformas permiten alcanzar distintos públicos, especialmente a los jóvenes; También es importante incluir publicaciones en medios tradicionales como radio y televisión, publicidad exterior, como vallas en lugares públicos y eventos masivos y desarrollar actividades pedagógicas.</p> | | |
|--|---|--|--|

Fuente: Elaboración c.

8.4.4.2. SEGURIDAD VIAL PARTICIPATIVA

Al igual que la construcción del presente Plan Local de Seguridad Vial, la consecución de las metas en seguridad vial corresponde a un actuar colectivo que requiere de la participación de la ciudadanía, el liderazgo del sector público y la coordinación con otros sectores como los privados y la academia. Esta estrategia plantea acciones en las que se establezcan alianzas con sectores clave, particularmente aquellos con injerencia en la formación de los ciudadanos. Para esto, la estrategia seguridad vial participativa presenta las acciones descritas en la siguiente tabla

Tabla 34. Seguridad vial participativa – Descripción de las acciones, sus objetivos y metas

| | | | |
|--|--|--|---|
| <p>Establecer alianzas con el sector educativo para ejecutar programas de formación en seguridad vial en todos los niveles, desde la educación primaria hasta la formación profesional</p> | <p>Establecimiento de alianzas que permitan articular acciones para la implementación de programas de formación en seguridad vial que abarquen todos los niveles de enseñanza, desde la educación básica hasta la formación profesional. Esta acción pretende promover una cultura vial responsable, preparando a los futuros ciudadanos con las habilidades y conocimientos necesarios para prevenir accidentes y fomentar una movilidad segura en Pereira. Para esta acción, se podrán tener en cuenta las herramientas dispuestas por la ANSV, por ejemplo, para la ejecución de actividades pedagógicas con niños, niñas y adolescentes para las habilidades y destrezas en bicicleta.</p> | <p>Establecer alianzas estratégicas en favor de la seguridad vial, con otras entidades de gobierno, privados y organizaciones clave.</p> | <p>Meta: Establecer alianzas con el 70% de las instituciones de educación de la ciudad</p> <p>Responsables: IMP Secretaría de educación municipal</p> |
| <p>Establecer alianzas estratégicas con el sector</p> | <p>Ejecutar campañas pedagógicas que promuevan el respeto por las</p> | | <p>Meta: 11 alianzas estratégicas con</p> |

| | | | |
|---|--|---|--|
| <p>privado para ejecutar campañas pedagógicas en seguridad vial para quienes utilizan bicicletas y motocicletas como medio de trabajo</p> | <p>normas de tránsito, el uso adecuado de elementos de protección y la adopción de conductas responsables en las vías, teniendo como marco los PESV de las empresas para instaurar la cultura de la seguridad, reduciendo el riesgo de siniestros en estos actores que son altamente vulnerables.</p> | | <p>organizaciones del sector privado y 1 campaña anual</p> <p>Responsables: IMP Secretaría de educación municipal</p> |
| <p>Crear un programa de formación para líderes del territorio, con enfoque diferencial y de género</p> | <p>Crear un programa para fortalecer las habilidades de liderazgo, la toma de decisiones y la gestión comunitaria para los líderes de Pereira, promoviendo la equidad y la inclusión, a través de metodologías participativas y ajustadas a la realidad; brindando herramientas que permitirán a los participantes incidir de manera efectiva en el desarrollo local, fomentando la participación y el empoderamiento en sus territorios</p> | <p>Promover la corresponsabilidad de los actores viales y la ciudadanía en general en el ejercicio de la movilidad.</p> | <p>Meta: Ejecución, seguimiento y evaluación del programa</p> <p>Responsables: IMP Secretaría de educación municipal</p> |

Fuente: Elaboración propia.

8.4.5. CUMPLIMIENTO DE NORMAS DE TRÁNSITO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

El área de cumplimiento de normas de tránsito en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 de Colombia es clave para asegurar que las leyes y regulaciones en materia de seguridad vial se respeten de manera efectiva y contribuyan a un sistema de movilidad seguro. Este enfoque reconoce que, además de contar con infraestructuras y tecnologías de seguridad avanzadas, el respeto por las normas de tránsito es esencial para prevenir siniestros y proteger a todos los usuarios de las vías. El cumplimiento de las normas no solo se refiere a evitar infracciones, sino que representa un compromiso social y cultural con la seguridad vial, donde cada usuario asume una conducta responsable y respetuosa de las reglas establecidas para protegerse a sí mismo y a los demás.

El principal objetivo de esta área es establecer un sistema de control y vigilancia que permita sancionar de forma efectiva y justa las infracciones a las normas de tránsito. Para ello, el PNSV promueve el fortalecimiento de las capacidades tecnológicas y técnicas de las autoridades de tránsito mediante el uso de dispositivos automatizados de detección de infracciones, como cámaras de fotodetección y radares de velocidad. Al establecer un sistema de control que no dependa únicamente de la intervención humana, el PNSV busca reducir las oportunidades de eludir las normas y, al mismo tiempo, optimizar el uso de recursos humanos en actividades complementarias de control y prevención.

Además del uso de tecnología, el PNSV enfatiza la importancia de la capacitación y profesionalización de los agentes de tránsito, quienes cumplen un rol crucial en la vigilancia y aplicación de las normas. La formación continua de estos funcionarios les permite no solo actuar de manera eficiente y justa en el control de infracciones, sino también desempeñar un rol educativo frente a la comunidad. Los agentes de tránsito capacitados pueden brindar orientación sobre las normas y colaborar en campañas de sensibilización, ayudando a que los conductores comprendan no solo las leyes, sino también la razón de fondo que sostiene cada norma en función de la seguridad vial.

El área de cumplimiento de normas también se centra en el carácter disuasorio de las sanciones, promoviendo un esquema de penalización que actúe como un freno para las conductas peligrosas. La existencia de multas y sanciones efectivas transmite un mensaje claro de que el incumplimiento de las normas tendrá consecuencias, lo cual desalienta comportamientos como el exceso de velocidad, el consumo de alcohol al volante, el uso de dispositivos móviles durante la conducción, y la falta de respeto a los pasos peatonales, entre otros. Estas sanciones buscan generar un efecto preventivo que motive a los usuarios de las vías a reflexionar sobre sus comportamientos y adoptar una actitud de autocontrol y respeto a las normas.

El cumplimiento de normas de tránsito está ligado a la percepción de equidad y justicia en su aplicación. Para ganar la confianza de los usuarios y fomentar una cultura de respeto a las normas, es fundamental que la aplicación de sanciones sea coherente, objetiva y justa, sin excepciones ni privilegios. En este sentido, el PNSV también establece mecanismos de transparencia en el sistema de control y sanción, de modo que los ciudadanos tengan acceso a la información sobre los procedimientos y criterios empleados, lo cual aumenta la legitimidad y la aceptación social de las regulaciones.

Desde el área de cumplimiento de normas busca fomentar una cultura de respeto y responsabilidad compartida en la movilidad. A través de campañas de educación y sensibilización, el plan pretende que todos los usuarios de las vías comprendan la importancia de cumplir con las normas no para evitar sanciones, sino para proteger la vida y seguridad de todos los usuarios de la vía. Estas campañas se enfocan en cambiar la percepción de las normas como una restricción hacia una visión en la que son un conjunto de pautas necesarias para el bienestar colectivo en la vía. Con una ciudadanía consciente y comprometida con el respeto a las normas, el área de cumplimiento de normas de tránsito contribuye a la creación de un entorno vial más seguro y solidario en el que cada usuario, desde su rol, contribuye a reducir los riesgos y a proteger la vida de todos los actores viales.

En conclusión, el área de cumplimiento de normas de tránsito en el Plan Nacional de Seguridad Vial en Colombia cuenta con un enfoque integral que combina tecnología, capacitación, justicia y sensibilización para asegurar que el sistema de tránsito funcione de manera ordenada y segura. Este compromiso conjunto entre autoridades y usuarios es

fundamental para construir una cultura de respeto y corresponsabilidad en la seguridad vial, haciendo de las normas una herramienta de protección para todos.

Para la consecución de metas en seguridad vial, esta área de acción plantea en el PNSV 2022-2031 como objetivos la vigilancia y control para el cumplimiento de normas, la imposición y cobro oportuno de multas de tránsito como herramientas disuasorias, y la vigilancia y control a organismos de tránsito. De manera particular, el PLSV de Pereira plantea las siguientes estrategias y acciones

Figura 40. Estrategias y acciones para lograr cumplimiento de las normas de tránsito

| | | |
|--|--|-------------|
| <p>TECNOLOGÍA PARA EL CUMPLIMIENTO DE NORMAS</p> <p>Implementar medidas tecnológicas para promover el cumplimiento de las normas de tránsito en el territorio</p> | <p>CN1.1. Implementar herramientas tecnológicas para impulsar el cumplimiento de las normas de tránsito.</p> | <p>DHT</p> |
| | <p>CN1.2. Generar mecanismos de cooperación con entidades regionales y del orden nacional para la implementación de herramientas tecnológicas para el control</p> | <p>COLB</p> |
| <p>SANCIONES EFECTIVAS</p> <p>Impulsar la efectividad de las sanciones para lograr la movilidad segura</p> | <p>CN2.1. Implementar comparendos pedagógicos para disminuir las conductas de riesgo en el territorio</p> | <p>PRC</p> |
| | <p>CN2.2. Mejorar e innovar en la gestión de procesos sancionatorios originados por infracciones a las normas de tránsito</p> | <p>SAN</p> |

Fuente: Elaboración propia.

8.4.5.1. TECNOLOGÍAS PARA EL CUMPLIMIENTO DE NORMAS

Pereira es un escenario favorable para la innovación con herramientas tecnológicas en materia de movilidad. En concordancia con esto, esta estrategia busca seguir implementando tecnologías en el sector movilidad, pero orientadas principalmente a funcionar como elementos disuasorios de conductas de riesgo por parte de los usuarios viales. Adicionalmente, la estrategia contempla la generación de mecanismos de cooperación con entidades regionales o del orden nacional que puedan apoyar y aprender de las experiencias locales en la implementación de tecnologías para impulsar el cumplimiento de normas. La siguiente tabla presenta las acciones asociadas a esta estrategia.

Tabla 35. Tecnologías para el cumplimiento de normas – Descripción de las acciones, sus objetivos y metas

| | | | |
|---|--|--|--|
| <p>Implementar herramientas tecnológicas para impulsar el cumplimiento de las normas de tránsito.</p> | <p>Implementar herramientas y sistemas con tecnología para impulsar el cumplimiento de las normas de tránsito. Si bien, se deberá enfocar la acción hacia el área de velocidades seguras debido a su relevancia, se deberán tener en cuenta otro tipo de infracciones recurrentes que implican un riesgo para la seguridad vial, como la invasión por parte de actores viales de un espacio no dispuesto para ellos.</p> | <p>Implementar medidas tecnológicas para la gestión de la seguridad vial en el territorio, mediante Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de</p> | <p>META: 30 dispositivos nuevos instalados</p> <p>Responsables: IMP, Autoridad de tránsito</p> |
|---|--|--|--|

| | | | |
|--|--|--|---|
| <p>Generar mecanismos de cooperación con entidades regionales y del orden nacional para la implementación de herramientas tecnológicas para el control</p> | <p>Generar mecanismos que permitan espacios de cooperación con entidades tanto regionales como del orden nacional para la implementación de herramientas tecnológicas para el control. En particular, se deberá tomar ventaja de la presencia de la gobernación de Risaralda en la ciudad.</p> | <p>infracciones (SAST).</p> <p>Establecer alianzas estratégicas en favor de la seguridad vial, con otras entidades de gobierno, privados y organizaciones clave.</p> | <p>META: 1 mesa de trabajo con entidades regionales al año, 1 mesa de trabajo con entidades nacionales al año</p> <p>Responsables: Alcaldía Municipal, Ente Departamental, Secretaría de Planeación, IMP, Secretaría de Infraestructura, Secretaría de Salud, Secretaría Jurídica</p> |
|--|--|--|---|

Fuente: Elaboración propia.

8.4.5.2. SANCIONES EFECTIVAS

Si bien son los usuarios de la vía quienes cuentan con gran parte de la responsabilidad en el ejercicio de la movilidad, son las instancias de gobierno las que están encargadas de planear y ordenar el territorio y hacer efectivas las medidas necesarias para el bien común. Para lograr una movilidad segura es necesario que las sanciones a quienes persisten en el incumplimiento de las normas sean efectivas. En esta línea, la siguiente tabla presenta las acciones asociadas a la estrategia Sanciones Efectivas.

Tabla 36. Sanciones efectivas – Descripción de las acciones, sus objetivos y metas

| | | | |
|---|---|--|--|
| <p>Implementar comparendos pedagógicos para disminuir las conductas de riesgo en el territorio</p> | <p>Establecer las directrices para la implementación estrategias de comunicación sobre puntos críticos de riesgo, cambios en la movilidad, medidas transitorias por obras y similares con fechas límite para la imposición de comparendos pedagógicos para quienes no acaten las medidas.</p> | <p>Fortalecer la institucionalidad y consolidar a las autoridades locales como organismos a favor del bienestar de la ciudadanía y la protección de su integridad.</p> | <p>META: -</p> <p>Responsables: Organismos de Tránsito, Secretaría de Gobierno</p> |
| <p>Implementar un Programa de fortalecimiento de capacidades institucionales dirigidas a la vigilancia y control del cumplimiento normativo</p> | <p>Diseñar e implementar un programa que contribuya a fortalecer las capacidades de las autoridades de tránsito dirigidas a la realización del control del cumplimiento de las normas, la unificación de criterios para la aplicación de sanciones por las infracciones, propendiendo por la prevención de la siniestralidad.</p> | | <p>META: -</p> <p>Responsables: Organismos de Tránsito, Secretaría de Gobierno</p> |

| | | | |
|--|---|--|--|
| <p>Mejorar e innovar en la gestión de procesos sancionatorios originados por infracciones a las normas de tránsito</p> | <p>Analizar e introducir mejoras en la gestión de procesos sancionatorios apoyadas en herramientas tecnológicas</p> | | <p>META: - Responsables: Organismos de Tránsito, Secretaría de Gobierno</p> |
|--|---|--|--|

Fuente: Elaboración propia.

8.4.6. ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES

El área de atención integral a víctimas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 de Colombia es fundamental para mitigar las consecuencias de los siniestros viales y brindar apoyo integral a quienes se ven afectados por estos. Este enfoque reconoce que, aunque la prevención es crucial, los siniestros ocurren y es esencial contar con sistemas de respuesta efectivos para proteger la vida y minimizar el impacto físico, emocional y social en las víctimas y sus familias. La atención integral va más allá de la respuesta de emergencia; abarca desde la atención inmediata en el lugar del siniestro hasta la rehabilitación y apoyo continuo para facilitar la recuperación e integración social de las personas afectadas.

El principal objetivo del área es desarrollar una red de servicios de emergencia bien coordinada y eficiente que permita una respuesta rápida y adecuada en los minutos críticos posteriores a un siniestro. Esto implica fortalecer la capacidad de los servicios de emergencia en el país, incluyendo la infraestructura, equipamiento y personal capacitado para atender siniestros viales. El tiempo de respuesta es de vital importancia, toda vez que las primeras intervenciones médicas en el lugar del siniestro pueden marcar la diferencia entre la vida y la muerte, así como en la gravedad de las secuelas para las víctimas. Para lograrlo, el plan enfatiza la necesidad de una comunicación efectiva y rápida entre los diferentes actores del sistema de emergencia, como la policía de tránsito, ambulancias y hospitales, asegurando que los recursos lleguen a los lugares necesarios en el menor tiempo posible.

Además de la atención en el lugar del siniestro, el área de atención integral incluye el traslado seguro y eficiente de las víctimas a los centros de salud más adecuados para sus necesidades. El PNSV fomenta la creación de protocolos claros que guíen al personal de emergencia en la toma de decisiones sobre el tratamiento inicial y el traslado de las víctimas, asegurando que se priorice la atención en hospitales con capacidades de trauma y cuidados intensivos cuando sea necesario. Estos protocolos también deben estar diseñados para brindar una atención diferenciada a las víctimas más vulnerables, como niños, ancianos y personas con discapacidad, que requieren un tratamiento especial debido a su mayor fragilidad y susceptibilidad a las lesiones graves.

La rehabilitación y recuperación física y psicológica de las víctimas es otro componente clave del área de atención integral. Después del tratamiento inicial, muchas víctimas necesitan procesos largos de rehabilitación física para recuperar su movilidad y funcionalidad, así como

apoyo psicológico para lidiar con el trauma del siniestro. El plan promueve la creación de centros de rehabilitación especializados y programas de apoyo psicológico que permitan a las víctimas enfrentar las consecuencias emocionales del accidente y, en muchos casos, adaptarse a una nueva realidad de vida. Estos servicios de rehabilitación y apoyo psicosocial son esenciales para mejorar la calidad de vida de las personas afectadas y facilitar su reintegración a la sociedad y a sus actividades cotidianas. Asimismo, es fundamental el apoyo legal y social para las víctimas y sus familias. En muchos casos, los siniestros viales generan problemas financieros debido a la pérdida de ingresos, gastos médicos, y otros costos asociados. Por ello, el PNSV contempla la implementación de programas de asesoría legal para que las víctimas y sus familiares puedan acceder a indemnizaciones, seguros y cualquier otro recurso que les permita afrontar las consecuencias del siniestro sin que su estabilidad económica se vea comprometida.

El área de atención integral a víctimas incluye también el monitoreo y evaluación continua del sistema de respuesta y apoyo a las víctimas. Este componente permite identificar áreas de mejora y realizar ajustes para garantizar que los servicios se mantengan en óptimas condiciones y puedan responder adecuadamente a los desafíos emergentes. Asimismo, el monitoreo permite que el sistema de salud y de emergencia identifique patrones de siniestralidad y oriente estrategias de prevención en los puntos más críticos, generando un ciclo de retroalimentación donde la atención a víctimas y la prevención se fortalecen mutuamente.

En conclusión, el área de atención integral a víctimas del Plan Nacional de Seguridad Vial en Colombia representa un compromiso humanitario con quienes sufren las consecuencias de los siniestros viales. A través de una atención rápida, una rehabilitación integral, el plan busca no solo minimizar el impacto de los siniestros viales, sino también dignificar y proteger a las personas en su proceso de recuperación. Este enfoque integral permite construir un sistema de movilidad que, además de seguro, sea compasivo y consciente de las necesidades de quienes resultan afectados por la siniestralidad vial, y fomenta una cultura de corresponsabilidad y solidaridad en la seguridad vial del país.

Para la consecución de metas en seguridad vial, esta área de acción plantea en el PNSV 2022-2031 como objetivo fortalecer la atención integral y rehabilitación a víctimas de siniestros viales, mejorar la calidad de la atención inicial a las personas lesionadas en un siniestro vial, fortalecer el acceso para la atención hospitalaria y la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de siniestros viales, y fortalecer el acompañamiento psicológico, social y jurídico que se brinda a las víctimas de los siniestros. De manera particular, el PLSV de Pereira plantea las siguientes estrategias y acciones en materia de atención integral a las víctimas de siniestros viales.

Figura 41. Estrategias y acciones para lograr atención integral a las víctimas de siniestros viales

**ACOMPANIAMIENTO A VÍCTIMAS
DE SINIESTROS VIALES**

AIV1.1. Revisar, actualizar y socializar los protocolos de atención, rehabilitación y seguimiento de las víctimas de siniestros viales

PRC

| | | |
|---|---|----------------------------------|
| <p>Generar los mecanismos necesarios para el acompañamiento integral a quienes son víctimas de siniestros viales en el territorio</p> | <p>AIV1.2. Crear alianzas interinstitucionales para el seguimiento a las víctimas de siniestros viales</p> | <p>COLB</p> |
| <p>ATENCIÓN PREHOSPITALARIA</p> | <p>AIV1.3. Implementar un sistema para registro y seguimiento a víctimas de siniestros viales</p> | <p>PRC</p> |
| <p>Generar los mecanismos necesarios para la implementación de protocolos de atención prehospitalaria</p> | <p>AIV2.1. Actualizar y formar al personal sobre los protocolos de atención prehospitalaria por siniestros viales.</p> | <p>PRC CAM</p> |

Fuente: Elaboración propia.

8.4.6.1. ACOMPAÑAMIENTO A VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES

Cuando un siniestro vial deja víctimas lesionadas o fallecidas, las secuelas físicas y psicológicas para la víctima y sus familiares pueden ser mitigadas significativamente si se toman las medidas necesarias. Esta estrategia busca generar las condiciones adecuadas para el acompañamiento a las víctimas de siniestros viales, mediante la revisión, actualización y socialización de protocolos de atención integral, la implementación de un sistema de registro y seguimiento, y el fortalecimiento en los procesos de acompañamiento a víctimas de siniestros viales y/o sus familiares. Las acciones de esta línea estratégica se describen en la siguiente tabla.

Tabla 37. Acompañamiento a víctimas de siniestros viales – Descripción de las acciones, sus objetivos y metas

| | | | |
|---|--|--|---|
| <p>Revisar, actualizar y socializar los protocolos de atención, rehabilitación y seguimiento de las víctimas de siniestros viales</p> | <p>Revisar con la Secretaría de Salud y con los demás actores los protocolos existentes, de atención inmediata y prehospitalaria e introducir las actualizaciones que correspondan. Protocolos de respuesta oportuna de ambulancias, de rutas eficientes a centros hospitalarios, protocolos de rehabilitación de acuerdo con la lesión, protocolos de seguimiento a la recuperación de las víctimas de acuerdo con la lesión.</p> | <p>Propender por el acompañamiento a las víctimas de siniestros viales, con generación de oportunidades que permitan su rehabilitación integral.</p> | <p>META: revisión y actualización de los protocolos a 2025, socialización de protocolos a 2027, nueva revisión de protocolos a 2030</p> <p>Responsables: Organismo de Salud</p> |
| <p>Crear alianzas interinstitucionales para el acompañamiento a las víctimas de siniestros viales</p> | <p>Realizar, acuerdos, convenios, alianzas con instituciones públicas y entidades privadas para la atención prehospitalaria-secretaría de salud, IPS, operadores de ambulancias, instituciones de rehabilitación física y mental, Aseguradoras.</p> | <p>Establecer alianzas estratégicas en favor de la seguridad vial, con otras entidades de gobierno, privados y organizaciones clave.</p> | <p>META: -</p> <p>Responsables: Organismo de Salud</p> |

| | | | |
|---|---|---|---|
| <p>Implementar un sistema para registro y seguimiento a víctimas de siniestros viales</p> | <p>Diseñar e implementar un sistema de registro y mantenerlo actualizado, que permita identificar a la víctima desde la ocurrencia del siniestro y verificar la evolución de las lesiones ocasionadas por el siniestro vial, en el propósito de contar con información útil para la gestión de la seguridad vial.</p> | <p>Innovar en la gestión de la seguridad vial mediante acciones integrales y articuladas.</p> | <p>META: Creación del sistema de registro y seguimiento a 2026, puesta en marcha de 2027 a 2031</p> <p>Responsables: Organismo de Salud</p> |
|---|---|---|---|

Fuente: Elaboración propia.

8.4.6.2. ATENCIÓN PREHOSPITALARIA

Cuando ocurre un siniestro vial con víctimas, el tiempo de traslado de los afectados a los centros de salud es determinante en las consecuencias que puede dejar el evento tanto para las víctimas como para sus familiares y quienes le rodean. Contar con protocolos claros, bien definidos y conocidos en profundidad por quienes hacen parte del sistema de respuesta ante siniestros es crucial para mitigar las consecuencias y posibles secuelas de los siniestros viales. Esta estrategia cuenta con una única acción, descrita en la siguiente tabla.

Tabla 38. Atención prehospitalaria – Descripción de las acciones, sus objetivos y metas

| | | | |
|--|---|--|---|
| <p>Actualizar y formar al personal sobre los protocolos de atención prehospitalaria por siniestros viales.</p> | <p>Contando con protocolos actualizados de atención prehospitalaria, realizar un proceso de formación permanente del personal vinculado al sistema de respuesta ante siniestros viales que contribuya a mitigar los efectos y prevenir sus consecuencias.</p> | <p>Propender por el acompañamiento a las víctimas de siniestros viales, con generación de oportunidades que permitan su rehabilitación integral.</p> | <p>META: 2 jornadas de revisión, actualización y formación al año</p> <p>Responsables: Organismo de Salud</p> |
|--|---|--|---|

Fuente: Elaboración propia.

8.4.7. GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO

El área de gestión del conocimiento en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 de Colombia se centra en la importancia de generar, organizar y utilizar la información y el conocimiento como herramientas clave para mejorar la seguridad vial en el país. Este enfoque reconoce que contar con datos precisos, investigación rigurosa y una comprensión profunda de los factores de riesgo es esencial para desarrollar políticas y estrategias efectivas en seguridad vial. La gestión del conocimiento abarca desde la recopilación de datos sobre siniestralidad hasta la difusión de estudios que permitan tomar decisiones informadas y basadas en evidencia, orientadas a reducir los siniestros y proteger la vida de todos los usuarios de las vías.

El principal objetivo de esta área es establecer un sistema de información sólido que permita capturar y analizar datos sobre siniestros viales, factores de riesgo y patrones de comportamiento en la movilidad. Estos datos proporcionan la base para identificar los puntos críticos de alta siniestralidad y las causas más comunes de ocurrencia de siniestros, lo que permite a las autoridades diseñar intervenciones específicas y focalizadas. Además, al contar con información actualizada y detallada, los gobiernos nacionales y locales pueden asignar recursos de manera eficiente y priorizar las áreas donde la intervención será más efectiva. La gestión del conocimiento permite, por lo tanto, una planificación estratégica de la seguridad vial que se adapta a las necesidades y características específicas de cada región.

Para lograr una recopilación de datos de alta calidad, el PNSV establece la necesidad de estandarizar los sistemas de registro y reporte de siniestros viales. Esto incluye capacitar a los organismos responsables en el uso de tecnologías de recolección de datos y en la aplicación de metodologías que garanticen la consistencia y precisión de la información. También se busca integrar los datos de distintas fuentes, como el sistema de salud, las autoridades de tránsito, y los servicios de emergencia, para obtener una visión completa y multidimensional de los siniestros viales y sus consecuencias. La integración de esta información permite comprender mejor los factores contextuales que contribuyen a los siniestros y facilita la identificación de patrones que pueden no ser evidentes en los registros de un solo organismo.

El área de gestión del conocimiento también promueve la investigación y el análisis de factores de riesgo en seguridad vial, incentivando la colaboración con instituciones académicas y centros de investigación. Esta colaboración es fundamental para desarrollar estudios sobre temas específicos, como el impacto de las nuevas tecnologías en la conducción, las causas de los comportamientos de riesgo, o los efectos de las campañas de concientización. Los resultados de estas investigaciones permiten a las autoridades adaptar sus estrategias y asegurar que las políticas implementadas estén respaldadas por la evidencia más reciente y relevante. Además, la inversión en investigación y desarrollo genera una base de conocimiento local que puede ser aprovechada por todos los actores involucrados en la seguridad vial.

Otro aspecto clave en la gestión del conocimiento es la difusión y el acceso a la información por parte de la ciudadanía. Para construir una cultura de seguridad vial, es necesario que todos los actores, desde los usuarios de la vía hasta las autoridades, tengan acceso a la información y comprendan los riesgos asociados a la movilidad. Así entonces, el PNSV promueve la creación de plataformas de acceso público donde se publiquen estadísticas, estudios y avances en seguridad vial, lo cual permite a la ciudadanía informarse y participar activamente en el proceso de mejora de la seguridad en las vías. La transparencia en el acceso a la información refuerza la confianza en las políticas de seguridad vial y permite que la sociedad exija y evalúe las medidas adoptadas.

En conclusión, el área de gestión del conocimiento en el Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia se configura como un pilar esencial para la toma de decisiones informadas y la planificación estratégica. Al promover la recopilación de datos de alta calidad, la investigación y la difusión del conocimiento, el plan establece una base sólida que respalda todas las acciones en seguridad vial. Con esta estructura, el país puede avanzar hacia un sistema de movilidad más seguro, donde las decisiones se tomen con base en evidencia y donde todos los actores comprendan y valoren la importancia de la información para proteger la vida en las vías.

Para la consecución de metas en seguridad vial, esta área de acción plantea en el PNSV 2022-2031 como objetivo el fortalecimiento del conocimiento acerca del fenómeno de la siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de la política pública en la materia. De manera particular, el PLSV de Pereira plantea lo siguiente

Figura 42. Estrategias y acciones para lograr gestión del conocimiento en siniestralidad vial

| | | |
|--|---|-------------|
| INVESTIGACIÓN Y DIFUSIÓN EN SEGURIDAD VIAL Investigar las causas y consecuencias de la siniestralidad vial en el territorio y difundir estadísticas relevantes a la ciudadanía | GC1.1. Impulsar de manera conjunta con sectores académicos de la región la investigación en siniestralidad vial del territorio, sus causas y consecuencias | COLB |
| | GC1.2. Poner en funcionamiento el Observatorio Local de Seguridad Vial de Pereira | PRC |
| | GC1.3. Difundir estadísticas relevantes en seguridad vial a la ciudadanía para mejorar el conocimiento de los actores viales en la materia | CAM |

Fuente: Elaboración propia.

8.4.7.1. INVESTIGACIÓN Y DIFUSIÓN EN SEGURIDAD VIAL

La relación entre la academia y el sector público debe ser siempre fortalecida en todos los aspectos relativos al bienestar social. El gobierno local del territorio plantea el impulso de medidas conjuntas con la academia presente en la región para el desarrollo de investigación en seguridad vial, de su causalidad y sus consecuencias, así como de posibles soluciones. Asimismo, se plantea la difusión de estadísticas relevantes para que la ciudadanía conozca de primera mano el problema de la siniestralidad y cómo este evoluciona, de manera que cobre conciencia sobre los riesgos en el ejercicio de la movilidad.

Tabla 39. Investigación y difusión en seguridad vial – Descripción de las acciones, sus objetivos y metas

| | | | |
|---|--|--|---|
| Impulsar de manera conjunta con sectores académicos de la región la investigación en siniestralidad vial del territorio, sus causas y consecuencias | Trabajar de manera articulada con los sectores académicos con el fin de llevar a cabo investigaciones que permitan analizar a profundidad las condiciones causantes de los accidentes de tránsito, identificando, actores involucrados y factores de riesgo que contribuyen a su ocurrencia. Además, el estudio de sus | Ejecutar de manera organizada, efectiva y eficiente las acciones del PLSV a través de los distintos organismos de la autoridad local, mediante un trabajo intersectorial que | Meta: 2 mesas de trabajo, foros, seminarios o reuniones con el sector académico semestrales |
|---|--|--|---|

| | | | |
|---|--|---|---|
| | consecuencias facilitará el desarrollo de estrategias y políticas más efectivas para la prevención, la mitigación de daños y la mejora de la seguridad vial | apoye la gestión del Instituto de Movilidad de Pereira. | Responsables: IMP Secretaría de educación municipal |
| Poner en funcionamiento el Observatorio Local de Seguridad Vial de Pereira | Crear el Observatorio Local de Seguridad Vial de Pereira, en articulación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial y con las disposiciones en la materia tanto para su creación como para su funcionamiento. | Establecer alianzas estratégicas en favor de la seguridad vial, con otras entidades de gobierno, privados y organizaciones clave. | Meta: Creación del Observatorio de Seguridad Vial Responsables: IMP |
| Difundir estadísticas relevantes en seguridad vial a la ciudadanía para mejorar el conocimiento de los actores viales en la materia | Realizar la difusión de estadísticas relevantes en seguridad vial a la ciudadanía, por medio de boletines o piezas informativas para mejorar el conocimiento sobre los riesgos en las vías y fomentar una conducción más responsable. Al proporcionar información actualizada sobre siniestros viales, factores de riesgo y comportamientos inseguros, se contribuye a la sensibilización de los actores viales frente al riesgo y la adopción de mejores prácticas en la vía. | Promover la corresponsabilidad de los actores viales y la ciudadanía en general en el ejercicio de la movilidad. | Meta: 1 difusión de cifras semestral Responsables: IMP Comunicaciones Alcaldía municipal |

Fuente: Elaboración propia.

8.4.8. GOBERNANZA

El área de gobernanza en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 de Colombia es un componente estratégico orientado a mejorar la coordinación y efectividad en la implementación de políticas de seguridad vial en el país. La gobernanza en este contexto implica establecer una estructura de trabajo colaborativa y bien definida entre los diferentes niveles de gobierno, entidades territoriales, el sector privado y la sociedad civil, asegurando que todos los actores involucrados trabajen de manera conjunta y alineada hacia un objetivo común: reducir la siniestralidad y crear un entorno vial seguro.

El principal objetivo del área de gobernanza es crear una infraestructura institucional sólida y coordinada que permita la planificación, ejecución, monitoreo y evaluación de las políticas de seguridad vial en todos los niveles. Para lograrlo, el plan establece mecanismos de articulación entre el gobierno nacional, los departamentos y los municipios, promoviendo que cada entidad territorial adapte las directrices nacionales a las necesidades y condiciones específicas de su jurisdicción. Esta descentralización controlada permite que los planes y proyectos de seguridad vial tengan un enfoque territorial relevante y, a la vez, asegura que existan lineamientos comunes que garanticen la cohesión en las políticas de seguridad vial

en todo el país. Así, la gobernanza facilita una implementación eficiente y contextualizada, que responde a las particularidades locales sin perder de vista los objetivos nacionales.

Una de las prioridades en esta área es el fortalecimiento de las capacidades institucionales y técnicas de los gobiernos locales. Esto implica capacitar a los funcionarios en temas de seguridad vial, gestión de proyectos, y monitoreo de resultados, de modo que puedan desarrollar e implementar políticas y programas con un enfoque basado en evidencia. A través de esta profesionalización, se busca no solo mejorar la capacidad de ejecución de los gobiernos locales, sino también fomentar una cultura de rendición de cuentas y transparencia en la gestión de la seguridad vial. La adquisición de herramientas para recolectar, analizar y reportar datos de siniestralidad por parte de los gobiernos locales permite a las autoridades nacionales realizar una evaluación continua de los avances y adaptaciones necesarias en las estrategias de seguridad.

El PNSV también promueve la participación del sector privado y la sociedad civil en los procesos de toma de decisiones y ejecución de programas de seguridad vial. La inclusión de estos sectores amplía el alcance de las políticas y facilita el desarrollo de proyectos de mayor impacto, como campañas de concientización o proyectos de infraestructura. Esta colaboración entre sectores fomenta la creación de una corresponsabilidad colectiva en la que cada actor contribuye a mejorar la seguridad vial desde su ámbito de acción.

En el ámbito de la transparencia y la evaluación, el área de gobernanza establece mecanismos de seguimiento y rendición de cuentas que permitan medir la efectividad de las políticas y programas en seguridad vial. A través de indicadores claros y objetivos, las autoridades pueden evaluar el progreso hacia las metas establecidas, identificar áreas de mejora, y ajustar las estrategias según los resultados obtenidos. La transparencia en este proceso es esencial para generar confianza en la ciudadanía y fortalecer la legitimidad de las políticas públicas en seguridad vial. Además, los sistemas de evaluación permiten que las buenas prácticas y las experiencias exitosas sean replicadas en otras regiones, promoviendo un aprendizaje continuo que beneficie a todos los territorios.

En conclusión, el área de gobernanza en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 de Colombia es una apuesta por una gestión organizada, participativa y corresponsable de la seguridad vial, donde todos los actores, desde los gobiernos locales hasta la ciudadanía, trabajan en conjunto para reducir la siniestralidad y construir un sistema de movilidad seguro. Este enfoque integral asegura que las políticas de seguridad vial no solo sean efectivas y sostenibles, sino que también promuevan una cultura de respeto, transparencia y colaboración en beneficio de toda la sociedad.

Para la consecución de metas en seguridad vial, esta área de acción plantea en el PNSV 2022-2031 como objetivos el fortalecimiento de los principios de la gobernanza en la gestión de la seguridad vial bajo el enfoque Sistema Seguro, el fortalecimiento de las políticas públicas para la protección de la vida de los actores viales, y la articulación del sector público con

actores privados, sociales y académicos en la implementación de la política de seguridad vial. De manera particular, el PLSV de Pereira plantea las siguientes estrategias y acciones

Figura 43. Estrategias y acciones para impulsar la gobernanza en materia de seguridad vial en el territorio

| | | |
|--|--|-----------------------------------|
| <p>PLANEACIÓN Y TRABAJO CONJUNTO EN SEGURIDAD VIAL</p> <p>Integrar la seguridad vial como un elemento transversal a distintas instancias de gobierno</p> | <p>G1.1. Incorporar la seguridad vial como elemento integral en la planeación del territorio</p> | <p>PRC</p> |
| | <p>G1.2. Incrementar las acciones conjuntas entre dependencias de la autoridad local en favor de la seguridad vial</p> | <p>COLB</p> |
| <p>FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL DEL GOBIERNO LOCAL</p> <p>Fortalecer la institucionalidad del gobierno local y las instancias asociadas a la gestión de la movilidad y la seguridad vial</p> | <p>G2.1. Fortalecer la imagen de las instancias de gobierno con la ciudadanía mediante la presentación efectiva de resultados</p> | <p>COM</p> |
| | <p>G2.2. Incrementar las acciones conjuntas con la ciudadanía en favor de la seguridad vial</p> | <p>COM COLB</p> |

Fuente: Elaboración propia.

8.4.8.1. PLANEACIÓN Y TRABAJO CONJUNTO EN SEGURIDAD VIAL

La seguridad vial requiere de medidas transversales en las que no solo participan, sino que lideran instancias de gobierno distintas de las correspondientes a la movilidad. Para abordar de manera integral la construcción de seguridad vial en el territorio, es necesario incorporarla desde la planeación del territorio (a través del POT) y desde las acciones de gobierno (a través del Plan de Desarrollo). La estrategia de planeación y trabajo conjunto en seguridad vial plantea las siguientes acciones.

Tabla 40. Planeación y trabajo conjunto en seguridad vial – Descripción de las acciones, sus objetivos y metas

| | | | |
|--|--|---|--|
| <p>Incorporar la seguridad vial como elemento integral en la planeación del territorio</p> | <p>Incorporar y/o Mantener en los instrumentos de Política del Municipio de Pereira, la seguridad vial. El POT de Pereira plantea acciones específicas para mejorar la seguridad vial con acciones específicas en infraestructura y movilidad, El Plan de Desarrollo prioriza el mantenimiento y modernización de la señalización vial y la red semafórica, con el objetivo de garantizar la seguridad, se complementan con la incorporación de tecnologías avanzadas para la vigilancia y el control del tráfico, la capacitación de agentes de tránsito y el uso de tecnología avanzada. El PMSS señala entre sus principios el respeto por la vida y propone la formulación y seguimiento del Plan Local de Seguridad Vial.</p> | <p>Fortalecer la institucionalidad y consolidar a las autoridades locales como organismos a favor del bienestar de la ciudadanía y la protección de su integridad.</p> <p>Implementar medidas tecnológicas para la gestión de la seguridad vial en el territorio, mediante Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros medios</p> | <p>META: Incorporación en el POT, Plan de Movilidad y Plan de Desarrollo a 2028</p> <p>Responsables: Gobernación del Departamento, Alcaldía Municipal, Organismos de Planeación, Organismos de Tránsito y de Movilidad</p> |
|--|--|---|--|

| | | | |
|--|---|---|--|
| | <p>Esta acción deberá buscar que las acciones del PLSV sean efectiva y adecuadamente incorporadas en los otros instrumentos de planeación de la ciudad.</p> | <p>tecnológicos para la detección de infracciones (SAST).</p> | |
| <p>Incrementar las acciones conjuntas entre dependencias de la autoridad local en favor de la seguridad vial</p> | <p>Analizar, diseñar y llevar a cabo las acciones coordinadas a través del Comité Local de Seguridad vial que cuenta entre sus integrantes al Alcalde, los Secretarios de Despacho, directores o sus delegados y que tiene entre sus funciones: "Asesorar al Gobierno Municipal en la toma de decisiones con el fin de garantizar el cumplimiento del Plan de Seguridad Vial y Realizar el seguimiento e implementación del Plan de Seguridad Vial.</p> | | <p>META: -</p> <p>Responsables: Alcaldía Municipal, Organismos de Tránsito y de Movilidad y otras dependencias municipales</p> |

Fuente: Elaboración propia.

8.4.8.2. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL DEL GOBIERNO LOCAL

El gobierno local es el ente encargado de planear, regular y controlar lo relativo a la movilidad en el territorio y es menester que otros actores partícipes de la movilidad comprendan a cabalidad el rol del gobierno local. Esta estrategia plantea acciones para el fortalecimiento de la posición de liderazgo en la regulación y ordenamiento del territorio y de la movilidad que tienen las diferentes instancias del gobierno local. La siguiente tabla presenta las acciones de esta estrategia.

Tabla 41. Fortalecimiento institucional del gobierno local – Descripción de las acciones, sus objetivos y metas

| | | | |
|---|---|--|--|
| <p>Fortalecer la imagen de las instancias de gobierno con la ciudadanía mediante la presentación efectiva de resultados</p> | <p>Realizar presentación de resultados con fundamento en los datos e información del registro de víctimas, de resultados de las medidas de control de velocidad, del cumplimiento de normas y de los demás aspectos relevantes. Asimismo, generar elementos discursivos de manera transversal en las actividades que conectan con la ciudadanía para fortalecer la imagen de las instituciones en el territorio</p> | <p>Fortalecer la institucionalidad y consolidar a las autoridades locales como organismos a favor del bienestar de la ciudadanía y la protección de su integridad.</p> | <p>META: 1 jornada semestral</p> <p>Responsables: Secretaría de Gobierno, Alcaldía Municipal, Comunicaciones</p> |
| <p>Incrementar las acciones conjuntas con la ciudadanía en favor de la seguridad vial</p> | <p>Realizar convenios con universidades para adelantar investigaciones específicas en seguridad vial</p> <p>Realizar foros de discusión sobre la seguridad vial con la</p> | | <p>META: -</p> <p>Responsables: Alcaldía Municipal</p> |

| | | | |
|--|---------------------------------------|--|--|
| | participación de diferentes sectores. | | |
|--|---------------------------------------|--|--|

Fuente: Elaboración propia.

9. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

La siguiente tabla presenta los indicadores de seguimiento del plan. Estos se encuentran codificados y asociados a cada una de las acciones en el capítulo anterior. La tabla presenta el nombre del indicador, su forma de estimación, y la línea base y meta – si aplica.

Tabla 42. Indicadores de seguimiento del PLSV

| Código indicador | Indicador | Estimación |
|------------------|--|---|
| DHT | Dispositivos/herramientas tecnológicas en operación | $[100 * (A / B)] \% \text{ en el año } A A A A$ AAAA: Año de la medición A: Cantidad de dispositivos o herramientas tecnológicas en operación B: Meta en el año AAAA de dispositivos o herramientas tecnológicas a instalar y poner en operación |
| SAST | Puntos SAST en operación | $[100 * (A / B)] \% \text{ en el año } A A A A$ AAAA: Año de la medición A: Cantidad de puntos SAST en operación B: Meta en el año AAAA de SAST a instalar y poner en operación |
| CAP | Capacitaciones | $[100 * (A / B)] \% \text{ en el año } A A A A$ AAAA: Año de la medición A: Cantidad de capacitaciones realizadas en el año AAAA B: Meta en el año AAAA de capacitaciones a ejecutar |
| CAM | Campañas | $[100 * (A / B)] \% \text{ en el año } A A A A$ AAAA: Año de la medición A: Cantidad de campañas realizadas en el año AAAA B: Meta en el año AAAA de campañas a ejecutar |
| SEN | Jornadas de sensibilización (charlas, talleres, performances en vía, etc.) | $[100 * (A / B)] \% \text{ en el año } A A A A$ AAAA: Año de la medición |

| Código indicador | Indicador | Estimación |
|------------------|--|--|
| | | <p>A: Cantidad de jornadas de sensibilización realizadas en el año AAAA</p> <p>B: Meta en el año AAAA de jornadas de sensibilización a ejecutar</p> |
| COM | Jornadas de comunicación (difusión de información, publicidad, etc.) | <p>[100* (A / B)]% en el año AAAA</p> <p>AAAA: Año de la medición</p> <p>A: Cantidad de jornadas de comunicación realizadas en el año AAAA</p> <p>B: Meta en el año AAAA de jornadas de comunicación a poner en marcha</p> |
| CONT | Controles en vía | <p>[100* (A / B)]% en el año AAAA</p> <p>AAAA: Año de la medición</p> <p>A: Cantidad de controles en vía culminados en el año AAAA</p> <p>B: Meta en el año AAAA de controles en vía a realizar</p> |
| INTF | Intervenciones físicas (adecuaciones del espacio, instalación de señalización, urbanismo táctico, tráfico calmado, construcciones de infraestructura vial, etc.) | <p>[100* (A / B)]% en el año AAAA</p> <p>AAAA: Año de la medición</p> <p>A: Cantidad de intervenciones físicas finalizadas en el año AAAA</p> <p>B: Meta en el año AAAA de intervenciones físicas a ejecutar</p> |
| COLB | Medidas de colaboración (articulación entre entidades, mesas de trabajo, acciones de colaboración, alianzas, etc.) | <p>[100* (A / B)]% en el año AAAA</p> <p>AAAA: Año de la medición</p> <p>A: Cantidad de medidas de colaboración establecidas con éxito en el año AAAA</p> <p>B: Meta en el año AAAA de medidas de colaboración a establecer</p> |
| CRIT | Intervenciones en puntos críticos | <p>[100* (A / B)]% en el año AAAA</p> <p>AAAA: Año de la medición</p> <p>A: Cantidad de intervenciones en puntos críticos realizadas en el año AAAA</p> |

| Código indicador | Indicador | Estimación |
|------------------|---|---|
| | | B: Meta en el año AAAA de intervenciones en puntos críticos a realizar |
| ISV | Inspecciones de Seguridad Vial | $[100 * (A / B)] \% \text{ en el año AAAA}$ AAAA: Año de la medición A: Cantidad de inspecciones de Seguridad Vial culminadas en el año AAAA B: Meta en el año AAAA de inspecciones de Seguridad Vial a ejecutar |
| SAN | Procesos sancionatorios efectivos | $[100 * (A / B)] \% \text{ en el año AAAA}$ AAAA: Año de la medición A: Cantidad de procesos sancionatorios ejecutados originados por órdenes de comparendo en el año AAAA B: Cantidad de órdenes de comparendo en el año AAAA |
| PRC | Proceso ejecutado (creación de programas, actualizaciones, ejecución de acciones, etc.) | Si el proceso fue ejecutado en el año de evaluación: 100% Si el proceso no fue ejecutado en el año de evaluación: 0% |

Elaboración propia.

10. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

El plan de implementación del Plan Local de Seguridad Vial de Pereira se construye primero, con base en la estimación de los costos que tiene la ejecución de las acciones, con valores en COP al año 2025. Posteriormente, se presenta un análisis del impacto que puede tener cada acción – desde un abordaje cualitativo, que permite, en conjunto con los costos estimados, generar una matriz que permita a las instancias del gobierno local la ejecución eficiente de recursos en aras de conseguir la meta del plan. No es la intención de este ejercicio de la determinación de los costos precisos a ejecutar para la implementación de acciones, sino orientar a los tomadores de decisiones en la priorización de acciones mediante la ponderación de impactos (beneficios) y costos.

10.1. COSTOS ESTIMADOS DEL PLAN

En este capítulo se presentan las estimaciones de costos de la ejecución de acciones del plan, junto con una breve descripción de los elementos que se tuvieron en consideración para la estimación y el horizonte de implementación definido. La información aquí presentada es indicativa de lo que se puede requerir para la ejecución de las acciones. La siguiente tabla presenta los costos estimados de las acciones correspondientes al área de acción Velocidades seguras.

Tabla 43. Estimación de costos de las acciones para las Velocidades Seguras

| Acción | Elementos en la estimación de costos | Cantidad y horizonte de implementación | Costo (COP) |
|---|---|---|--|
| Promover la adquisición e instalación de dispositivos y herramientas tecnológicas para el control de la velocidad | <ul style="list-style-type: none"> - Cámaras de foto-detección fijas - Instalación de postes y dispositivos - Señalización vertical y demarcación asociada a los elementos de detección - Software de operación de los dispositivos - Personal de operación del sistema de autodetección | 2025: instalación de 10 dispositivos nuevos 2027: instalación de 10 dispositivos nuevos 2030: instalación de 10 dispositivos nuevos | Costo unitario: \$9.500.000 Costo total: \$285.000.000 |
| Capacitar al personal de los organismos de control para el uso de herramientas tecnológicas para el control y gestión de la velocidad en las vías | <ul style="list-style-type: none"> - Elementos misceláneos - Especialista en el uso de herramientas y sistemas tecnológicos. | 1 capacitación semestral | Costo unitario: \$16.350.000 Costo de una capacitación Costo total (7 años): \$228.900.000 |
| Informar con regularidad a los usuarios viales sobre los riesgos del exceso | <ul style="list-style-type: none"> - Diseño y producción de material audiovisual - Difusión y publicidad | 1 campaña trimestral | Costo unitario: \$5.800.000 Costo de una campaña |

| Acción | Elementos en la estimación de costos | Cantidad y horizonte de implementación | Costo (COP) |
|--|--|--|--|
| de velocidad mediante campañas | <ul style="list-style-type: none"> - Personal y logística de campo - Carpa - Performances en vía. | | Costo total: \$162.400.000 |
| Generar e implementar estrategias de comunicación efectivas para concientizar a los usuarios viales sobre los riesgos y posibles consecuencias de exceder la velocidad en las vías | <ul style="list-style-type: none"> - Diseño y producción de material audiovisual - Difusión y publicidad por medios audiovisuales – radio – redes sociales | <p>1 difusión y publicidad de material audiovisual trimestral</p> <p>2 charlas, talleres o performances en vía anuales</p> | <p>Costo unitario: \$8.950.000</p> <p>Costo de anual de difusión de material audiovisual</p> <p>Costo unitario: \$6.500.000</p> <p>Costo de 3 charlas, talleres o performances en vía</p> <p>Costo total (7 años): \$153.650.000</p> |

Elaboración propia.

La siguiente tabla presenta los costos estimados de las acciones correspondientes al área de acción Vehículos Seguros.

Tabla 44. Estimación de costos de las acciones para las Vehículos Seguros

| Acción | Elementos en la estimación de costos | Horizonte de implementación | Costo (COP) |
|---|---|---|--|
| Ejecutar medidas de control para verificar que las condiciones de los vehículos que circulan en el territorio son adecuadas. | Recursos propios de la entidad | 1 jornada de control trimestral | Recursos propios de la entidad |
| Ejecutar jornadas de sensibilización a conductores e infractores sobre la importancia del mantenimiento adecuado de las condiciones de sus vehículos. | <p>Una jornada de sensibilización comprendida por</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diseño y producción de material audiovisual - Difusión y publicidad del material audiovisual - 1 charla, taller o performance en vía. | 1 jornada de sensibilización anual | <p>Costo unitario: \$16.353.000</p> <p>Costo anual de jornadas de sensibilización</p> <p>Costo total (7 años): \$114.471.000</p> |
| Desarrollar jornadas de control y de sensibilización sobre el uso de elementos de protección personal a motociclistas | <p>Una jornada de sensibilización comprendida por</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diseño y producción de material audiovisual - Difusión y publicidad del material audiovisual - 1 charla, taller o performance en vía. | <p>1 jornada de control trimestral</p> <p>2 jornadas de sensibilización anuales</p> | <p>Costo unitario: \$16.353.000</p> <p>Costo de una jornada de sensibilización</p> <p>Costo total: \$228.942.000</p> |
| Desarrollar jornadas de control y de | Una jornada de sensibilización comprendida por | 1 jornada de sensibilización anual | Costo unitario: \$16.353.000 |

| Acción | Elementos en la estimación de costos | Horizonte de implementación | Costo (COP) |
|--|---|------------------------------------|--|
| sensibilización sobre el uso del cinturón de seguridad a conductores | <ul style="list-style-type: none"> - Diseño y producción de material audiovisual - Difusión y publicidad del material audiovisual - 1 charla, taller o performance en vía. | | <p>Costo anual de jornadas de sensibilización</p> <p>Costo total (7 años): \$114.471.000</p> |
| Desarrollar jornadas de concientización sobre el uso de elementos de protección personal a ciclistas | <p>Una jornada de concientización comprendida por</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diseño y producción de material audiovisual - Difusión y publicidad del material audiovisual - 1 charla, taller o performance en vía. | 1 jornada de sensibilización anual | <p>Costo unitario: \$16.353.000</p> <p>Costo anual de jornadas de sensibilización</p> <p>Costo total (7 años): \$114.471.000</p> |

Elaboración propia.

La siguiente tabla presenta los costos estimados de las acciones correspondientes al área de acción Infraestructura Vial Segura.

Tabla 45. Estimación de costos de las acciones para las Infraestructura Vial Segura

| Acción | Elementos en la estimación de costos | Horizonte de implementación | Costo (COP) |
|--|---|--|--|
| Aumentar la infraestructura de accesibilidad universal en parques, plazas, plazoletas y demás dotaciones, particularmente en conexiones de transporte. | <ul style="list-style-type: none"> - Adecuaciones físicas: rampas antideslizantes, senderos podotáctiles, pasamanos y barandas, bancas cubiertas. - Reestructuración de cruces peatonales con nivelación de andén y calzada - Mapas táctiles y en braille en estaciones de transporte y paraderos. - Señales auditivas en semáforos peatonales. - Personal especializado de diseño accesible. - Auditoría de la infraestructura y ajustes | <p>2025: 3 intervenciones con adecuaciones físicas y señalización inclusiva</p> <p>2027: 7 intervenciones con adecuaciones físicas y señalización inclusiva</p> <p>2030: 10 intervenciones con adecuaciones físicas y señalización inclusiva</p> | <p>Costo unitario: \$76.600.000</p> <p>Costo de una intervención</p> <p>Costo total: \$1.532.000.000</p> <p>Costo de 20 intervenciones</p> |
| Reasignar el espacio de las calles de conformidad con quienes circulan y ocupan las calles. | Recursos propios de la entidad | Con la actualización del POT y del Plan de Movilidad | Recursos propios de la entidad |
| Innovar en el funcionamiento de la red semafórica en favor de los actores viales vulnerables | <ul style="list-style-type: none"> - Semáforo interactivo móvil bajo demanda peatonal. - Personal y logística de instalación y retiro/reubicación. | 2026: 2 semáforos interactivos móviles en funcionamiento | <p>Costo unitario: \$13.550.000</p> <p>Costo de un semáforo/intervención</p> |

| Acción | Elementos en la estimación de costos | Horizonte de implementación | Costo (COP) |
|---|--|--|---|
| | - Señalización temporal. | 2027: 3 intervenciones de la red semafórica 2030: 15 intervenciones de la red semafórica | Costo total: \$271.000.000 Costo de 20 intervenciones |
| Aumentar la infraestructura vial segura exclusiva para peatones | - Construcción de pavimento articulado para circulación de peatones (por metro cuadrado) | 2026: 500 m ² intervenidos 2027: 500 m ² intervenidos 2028: 1000 m ² intervenidos 2031: 3000 m ² intervenidos | Costo unitario: \$1.440.000 Costo de un metro cuadrado de pavimento para peatones Costo total: \$7.200.000.000 Costo de 5000 metros cuadrados de pavimento para peatones |
| Aumentar la infraestructura vial segura para protección de ciclistas | - Construcción de pavimento de ciclorruta (por kilómetro) - Señalización vertical e instalación (por kilómetro) - Demarcación y señalización horizontal (por kilómetro) - Mantenimiento anual de ciclorruta (por kilómetro) | 2027: 1 km de intervención 2030: 2 km de intervención | Costo unitario: \$2.621.000.000 Costo de un kilómetro de ciclorruta Costo total: \$7.863.000.000 Costo de 3 kilómetros de ciclorruta |
| Ejecutar Inspecciones de Seguridad Vial en puntos, tramos y áreas críticas de siniestralidad vial | - Inspecciones de Seguridad Vial con base en los lineamientos de la ANSV | 2026: 3 Inspecciones de seguridad vial 2027: 7 Inspecciones de seguridad vial | Costo unitario: \$35.000.000 Costo de una inspección de seguridad vial Costo total: \$350.000.000 Costo de 10 inspecciones de seguridad vial |
| Reforzar las intervenciones físicas del espacio para segregar los espacios destinados al transporte público | - Señalización vertical e instalación (por intersección) - Demarcación y señalización horizontal (por intersección) | 2025: 10 intersecciones intervenidas 2026: 10 intersecciones intervenidas 2027: 15 intersecciones intervenida 2030: 25 intersecciones intervenida | Costo unitario: \$2.300.000 Costo de una intersección Costo total: \$115.000.000 Costo de 39 intersecciones |

| Acción | Elementos en la estimación de costos | Horizonte de implementación | Costo (COP) |
|--|---|---|---|
| Aumentar la homogeneidad de velocidades entre vehículos y actores vulnerables en áreas críticas donde esta interacción es frecuente y riesgosa | <ul style="list-style-type: none"> - Reductores de velocidad e instalación/construcción. - Señalización vertical e instalación (por intersección) - Demarcación y señalización horizontal (por intersección) | 2025: 5 intersección crítica intervenida 2027: 15 intersecciones críticas intervenidas 2030: 10 intersecciones intervenidas | Costo unitario: \$2.850.000 Costo de una intersección Costo total: \$85.500.000 Costo de 30 intersecciones |
| Implementar medidas de intervención sobre la infraestructura con el fin de mitigar los riesgos específicos identificados en los puntos, tramos y áreas críticas de siniestralidad vial del territorio. | En intervenciones mayores: <ul style="list-style-type: none"> - Rediseño de la geometría vial (especialista) - Ampliación de aceras y zonas de refugio peatonal - Implementación de chicanas - Cruces peatonales a nivel (pompeyanos) - Barreras de protección en bordes de calzada En intervenciones menores: <ul style="list-style-type: none"> - Reductores de velocidad e instalación/construcción. - Señalización vertical e instalación (por kilómetro) - Demarcación y señalización horizontal (por kilómetro) | 2025: 1 intersección crítica intervenida 2027: 9 intersecciones críticas intervenidas 2030: 10 intersecciones intervenidas | Costo unitario: \$2.850.000 Costo de una intervención menor Costo unitario: \$58.000.000 Costo de una intervención mayor Costo total: \$608.500.000 Costo total de 10 intervenciones menores y 10 mayores |

Elaboración propia.

La siguiente tabla presenta los costos estimados de las acciones correspondientes al área de acción Comportamientos seguros de los actores viales.

Tabla 46. Estimación de costos de las acciones para las Comportamientos seguros de los actores viales

| Acción | Elementos en la estimación de costos | Horizonte de implementación | Costo (COP) |
|--|---|-----------------------------|--|
| Diseñar y ejecutar campañas pedagógicas en seguridad vial dirigidas a actores viales vulnerables: ciclistas y peatones | Una campaña pedagógica comprendida por <ul style="list-style-type: none"> - Diseño y producción de material audiovisual, videos, cartillas, material interactivo - Difusión y publicidad del material audiovisual videos, cartillas, material interactivo - Logística y personal de campo - 1 taller. | 3 campañas semestrales | Costo unitario: \$20.000.000 Costo de una campaña Costo total (7 años): \$840.000.000 Costo de 42 campañas (6 Campañas anuales durante 7 años) |

| Acción | Elementos en la estimación de costos | Horizonte de implementación | Costo (COP) |
|--|---|---|---|
| Diseñar y ejecutar campañas pedagógicas en seguridad vial dirigidas a motociclistas | <p>Una campaña pedagógica comprendida por</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diseño y producción de material audiovisual videos, cartillas, material interactivo - Difusión y publicidad del material audiovisual videos, cartillas, material interactivo - Logística y personal de campo - 1 taller. | 5 campañas semestrales | <p>Costo unitario: \$20.000.000 Costo de una campaña</p> <p>Costo total (7 años): \$1.400.000.000 Costo de 70 campañas (10 Campañas anuales durante 7 años)</p> |
| Diseñar y ejecutar campañas pedagógicas para la ciudadanía en general sobre el uso adecuado del espacio público | <p>Una campaña pedagógica comprendida por</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diseño y producción de material audiovisual videos, cartillas, material interactivo - Difusión y publicidad del material audiovisual videos, cartillas, material interactivo - Logística y personal de campo - 1 taller. | 1 campaña semestral | <p>Costo unitario: \$20.000.000 Costo de una campaña</p> <p>Costo total (7 años): \$280.000.000 Costo de 14 campañas (2 Campañas anuales durante 7 años)</p> |
| Diseñar y ejecutar campañas pedagógicas para desincentivar el uso de sustancias psicoactivas, especialmente por sus consecuencias para la seguridad vial | <p>Una campaña pedagógica comprendida por</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diseño y producción de material audiovisual para redes y medios tradicionales - Difusión y publicidad del material audiovisual - Logística y personal de campo - 1 taller pedagógico | 1 campaña anual | <p>Costo unitario: \$20.000.000 Costo de una campaña</p> <p>Costo total (7 años): \$140.000.000 Costo de 14 campañas (2 Campañas anuales durante 7 años)</p> |
| Establecer alianzas con el sector educativo para ejecutar programas de formación en seguridad vial desde la educación primaria hasta profesional | Recursos propios de la entidad | <p>2025: 1 alianza con una institución de educación superior</p> <p>2027: 10 alianzas con instituciones de educación media o básica</p> <p>2030: Alianzas con el 70% de las instituciones educativas de la ciudad</p> | Recursos propios de la entidad |
| Establecer alianzas estratégicas con el sector privado para ejecutar campañas | <p>Una jornada de sensibilización comprendida por</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diseño y producción de material audiovisual | 2025: 1 alianza estratégica con una organización del sector privado | Costo unitario: \$18.350.000 |

| Acción | Elementos en la estimación de costos | Horizonte de implementación | Costo (COP) |
|---|--|--|---|
| pedagógicas en seguridad vial para quienes utilizan bicicletas y motocicletas como medio de trabajo | <ul style="list-style-type: none"> - Difusión y publicidad del material audiovisual - 1 charla, taller o performance en vía. | <p>2030: 10 alianzas estratégicas con organizaciones del sector privado</p> <p>1 campaña anual</p> | <p>Costo de una alianza estratégica con el sector privado</p> <p>Costo total (7 años): \$128.450.000</p> <p>Costo de 7 campañas con el sector privado</p> |
| Crear un programa de formación para líderes del territorio, con enfoque diferencial y de género | Recursos propios de la entidad | <p>2025: Creación del programa</p> <p>2026: puesta en marcha del programa</p> <p>2027-2031: ejecución, seguimiento y evaluación del programa</p> | <p>Costo unitario: \$85.000.000</p> <p>Costo de la creación, puesta en marcha y evaluación de un programa</p> <p>Costo total: \$85.000.000</p> |

Elaboración propia.

La siguiente tabla presenta los costos estimados de las acciones correspondientes al área de acción Cumplimiento de normas de tránsito.

Tabla 47. Estimación de costos de las acciones para las Cumplimiento de normas de tránsito

| Acción | Elementos en la estimación de costos | Horizonte de implementación | Costo (COP) |
|---|---|--|---|
| Implementar herramientas tecnológicas para impulsar el cumplimiento de las normas de tránsito. | <ul style="list-style-type: none"> - Equipamiento tecnológico: Cámaras de detección automática de infracciones. - Software para gestión de infracciones - Soporte técnico y mantenimiento - Capacitación del personal | <p>2025: instalación de 10 dispositivos nuevos</p> <p>2027: instalación de 10 dispositivos nuevos</p> <p>2030: instalación de 10 dispositivos nuevos</p> | <p>Costo unitario: \$9.500.000</p> <p>Costo de instalación de un dispositivo</p> <p>Costo total: \$285.000.000</p> <p>Costo de instalación de 30 dispositivos</p> |
| Generar mecanismos de cooperación con entidades regionales y del orden nacional para la implementación de herramientas tecnológicas para el control | Recursos propios de la entidad | <p>1 mesa de trabajo con entidades regionales al año</p> <p>1 mesa de trabajo con entidades nacionales al año</p> | Recursos propios de la entidad |
| Implementar comparendos pedagógicos para disminuir las conductas de riesgo en el territorio | Recursos propios de la entidad | - | Recursos propios de la entidad |

| Acción | Elementos en la estimación de costos | Horizonte de implementación | Costo (COP) |
|---|--------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| Mejorar e innovar en la gestión de procesos sancionatorios originados por infracciones a las normas de tránsito | Recursos propios de la entidad | - | Recursos propios de la entidad |

Elaboración propia.

La siguiente tabla presenta los costos estimados de las acciones correspondientes al área de acción Atención Integral a Víctimas.

Tabla 48. Estimación de costos de las acciones para las Atención Integral a Víctimas

| Acción | Elementos en la estimación de costos | Horizonte de implementación | Costo (COP) |
|--|--|---|--|
| Revisar, actualizar y socializar los protocolos de atención, rehabilitación y seguimiento de las víctimas de siniestros viales | Recursos propios de la entidad | 2025: revisión y actualización de los protocolos 2027: socialización de protocolos 2030: nueva revisión de protocolos | Recursos propios de la entidad |
| Crear alianzas interinstitucionales para el seguimiento a las víctimas de siniestros viales | Recursos propios de la entidad | - | Recursos propios de la entidad |
| Implementar un sistema para registro y seguimiento a víctimas de siniestros viales | <ul style="list-style-type: none"> - Desarrollo de software para registro y seguimiento - Servidores o almacenamiento en nube, licencias de software, equipos (hardware) - Formación a usuarios del sistema - Creación de manuales de uso y guías. | 2026: Creación del sistema de registro y seguimiento 2027 a 2031: puesta en marcha, seguimiento y evaluación del sistema | Costo unitario: \$242.500.000 Costo de un sistema de registro y seguimiento Costo total: \$242.500.000 |
| Actualizar y formar al personal sobre los protocolos de atención prehospitalaria por siniestros viales | Recursos propios de la entidad | 2 jornadas de revisión, actualización y formación al año | Recursos propios de la entidad |

Elaboración propia.

La siguiente tabla presenta los costos estimados de las acciones correspondientes al área de acción Gestión del conocimiento.

Tabla 49. Estimación de costos de las acciones para las Gestión del conocimiento

| Acción | Elementos en la estimación de costos | Horizonte de implementación | Costo (COP) |
|---|--|--|---|
| Impulsar de manera conjunta con sectores académicos de la región la investigación en siniestralidad vial del territorio, sus causas y consecuencias | Recursos propios de la entidad | 2 mesas de trabajo, foros, seminarios, o reuniones con el sector académico semestrales | Recursos propios de la entidad |
| Poner en funcionamiento el Observatorio Local de Seguridad Vial de Pereira | Organismo conformado por: - Especialista en seguridad vial - Profesionales auxiliares (2) - Equipos y software (computadores, radares de mano, cámaras) | | Costo unitario: \$90.000.000 Costo de funcionamiento anual del observatorio Costo total (7 años): \$637.500.000 Costo de funcionamiento del observatorio y equipos |
| Difundir estadísticas relevantes en seguridad vial a la ciudadanía para mejorar el conocimiento de los actores viales en la materia | La difusión es comprendida por - Diseño y producción de material audiovisual - Difusión y publicidad del material audiovisual | 1 difusión de cifras semestral | Costo unitario: \$9.700.000 Costo de una campaña de difusión Costo total (7 años): \$135.800.000 Costo de 14 campañas de difusión |

Elaboración propia.

La siguiente tabla presenta los costos estimados de las acciones correspondientes al área de acción Gobernanza.

Tabla 50. Estimación de costos de las acciones para las Gobernanza

| Acción | Elementos en la estimación de costos | Horizonte de implementación | Costo (COP) |
|---|--------------------------------------|--|--------------------------------|
| Incorporar la seguridad vial como elemento integral en la planeación del territorio | Recursos propios de la entidad | Incorporación en el POT Incorporación en el Plan de Movilidad 2028: Incorporación en el plan de desarrollo | Recursos propios de la entidad |
| Incrementar las acciones conjuntas entre dependencias de la autoridad local en | Recursos propios de la entidad | - | Recursos propios de la entidad |

| Acción | Elementos en la estimación de costos | Horizonte de implementación | Costo (COP) |
|--|---|-----------------------------|--|
| favor de la seguridad vial | | | |
| Fortalecer la imagen de las instancias de gobierno con la ciudadanía mediante la presentación efectiva de resultados | Una campaña comprendida por <ul style="list-style-type: none"> - Diseño y producción de material audiovisual - Difusión y publicidad del material audiovisual - 1 charla, foro o seminario | 1 campaña semestral | Costo unitario: \$ 25.000.000 Costo de una jornada Costo total: \$ 375.000.000 Costo de 14 jornadas |
| Incrementar las acciones conjuntas con la ciudadanía en favor de la seguridad vial | Recursos propios de la entidad | - | Recursos propios de la entidad |

Elaboración propia.

10.2. IMPACTO Y PRIORIZACIÓN DE ACCIONES

En este numeral se describen los beneficios esperados de cada acción a manera de visión, se muestran los costos relativos respecto a la estimación inicial con respecto al área de acción, y el nivel de prioridad sugerido. En **verde**, aquellas acciones que deben ser la prioridad principal del gobierno local para lograr resultados con un uso eficiente de los recursos disponibles, en **amarillo** aquellas de prioridad media que deben ser adelantadas por las instancias del gobierno local una vez que las de prioridad alta hayan sido cubiertas, y en **gris** aquellas que deben ser ejecutadas en el orden que las instancias del gobierno local encuentren más conveniente de acuerdo con la disponibilidad de recursos. La siguiente tabla presenta los beneficios y prioridades del área Velocidades Seguras.

Tabla 51. Beneficios y prioridades para las Velocidades Seguras

| Acción | Beneficios esperados | Costo relativo | Prioridad |
|---|--|---|-------------|
| Promover la adquisición e instalación de dispositivos y herramientas tecnológicas para el control de la velocidad | Alto impacto en el corto, mediano y largo plazo <ul style="list-style-type: none"> - Innovación en la incorporación de tecnologías para el control - Reducción de la circulación a velocidades excesivas en puntos estratégicos de la red vial - Reducción de los riesgos (frecuencia y severidad) asociados al exceso de velocidad y, consecuentemente, de los siniestros por exceso de velocidad – especialmente en las zonas intervenidas. | 34% Sobre el área de acción 1.2% Sobre el PLSV | ALTA |
| Capacitar al personal de los organismos de control para el uso de herramientas tecnológicas para el control y gestión de la velocidad en las vías | Impacto moderado en el mediano y largo plazo <ul style="list-style-type: none"> - Conocimiento del personal de la autoridad local en materia de gestión de velocidades y uso de tecnologías - Personal con mayores calificaciones para la adopción de nuevas tecnologías | 28% Sobre el área de acción 1.0% | ALTA |

| Acción | Beneficios esperados | Costo relativo | Prioridad |
|--|--|--|-----------|
| | | Sobre el PLSV | |
| Informar con regularidad a los usuarios viales sobre los riesgos del exceso de velocidad mediante campañas | Impacto moderado en el corto y mediano plazo <ul style="list-style-type: none"> - Ciudadanía con mayor conciencia sobre los riesgos asociados a la velocidad - Mayor cobertura en el entendimiento de los riesgos asociados al exceso de velocidad | <p>20% Sobre el área de acción</p> <p>0.7% Sobre el PLSV</p> | MEDIA |
| Generar e implementar estrategias de comunicación efectivas para concientizar a los usuarios viales sobre los riesgos y posibles consecuencias de exceder la velocidad en las vías | Impacto moderado en el mediano plazo <ul style="list-style-type: none"> - Ciudadanía con mayor conciencia sobre los riesgos asociados a la velocidad - Mayor cobertura en el entendimiento de los riesgos asociados al exceso de velocidad | <p>19% Sobre el área de acción</p> <p>0.6% Sobre el PLSV</p> | MEDIA |

Elaboración propia.

La siguiente tabla presenta los beneficios y prioridades del área de acción Vehículos Seguros.

Tabla 52. Estimación de costos de las acciones para las Vehículos Seguros

| Acción | Beneficios esperados | Costo relativo | Prioridad |
|---|---|--|-----------|
| Ejecutar medidas de control para verificar que las condiciones de los vehículos que circulan en el territorio son adecuadas. | Alto impacto en el corto y mediano plazo <ul style="list-style-type: none"> - Ciudadanía precavida de la verificación de las condiciones del vehículo. - Fortalecimiento de la institucionalidad e imagen de las autoridades sobre las capacidades para ejercer control | Recursos propios de la entidad | ALTA |
| Ejecutar jornadas de sensibilización a conductores e infractores sobre la importancia del mantenimiento adecuado de las condiciones de sus vehículos. | Impacto moderado en el mediano y largo plazo <ul style="list-style-type: none"> - Ciudadanía consiente sobre la importancia de las condiciones adecuadas de los vehículos - Fortalecimiento de la imagen del gobierno local frente a la ciudadanía | <p>20% Sobre el área de acción</p> <p>0.5% Sobre el PLSV</p> | ELECTIVA |
| Desarrollar jornadas de control y de sensibilización sobre el uso de elementos de protección personal a motociclistas | Impacto moderado en el mediano y largo plazo <ul style="list-style-type: none"> - Motociclistas consientes sobre la importancia del uso adecuado de los Elementos de Protección Personal - Fortalecimiento de la imagen del gobierno local frente a la ciudadanía | <p>40% Sobre el área de acción</p> <p>1.0% Sobre el PLSV</p> | MEDIA |

| Acción | Beneficios esperados | Costo relativo | Prioridad |
|---|--|---|-----------|
| Desarrollar jornadas de control y de sensibilización sobre el uso del cinturón de seguridad a conductores | Impacto moderado en el mediano y largo plazo - Conductores consientes sobre la importancia de los elementos de seguridad de los vehículos - Fortalecimiento de la imagen del gobierno local frente a la ciudadanía | 20% Sobre el área de acción 0.5% Sobre el PLSV | ELECTIVA |
| Desarrollar jornadas de concientización sobre el uso de elementos de protección personal a ciclistas | Impacto moderado en el mediano y largo plazo - Ciclistas consientes sobre la importancia del uso adecuado de los Elementos de Protección Personal - Fortalecimiento de la imagen del gobierno local frente a la ciudadanía | 20% Sobre el área de acción 0.5% Sobre el PLSV | ELECTIVA |

Elaboración propia.

La siguiente tabla presenta los beneficios y prioridades del área de acción Infraestructura Vial Segura.

Tabla 53. Estimación de costos de las acciones para las Infraestructura Vial Segura

| Acción | Beneficios esperados | Costo relativo | Prioridad |
|--|--|--|-----------|
| Aumentar la infraestructura de accesibilidad universal en parques, plazas, plazoletas y demás dotaciones, particularmente en conexiones de transporte. | Alto impacto en el largo plazo - Mayor armonía en las interacciones entre usuarios viales, con especial consideración de la vulnerabilidad de aquellos con movilidad reducida. - Mayor conciencia por parte de conductores sobre la vulnerabilidad y prioridad en la vía de peatones y personas con movilidad reducida | 9% Sobre el área de acción 6.4% Sobre el PLSV | MEDIA |
| Reasignar el espacio de las calles de conformidad con quienes circulan y ocupan las calles. | Alto impacto en el largo plazo - Menor cantidad de interacciones riesgosas entre usuarios vulnerables y motorizados. - Mayor armonía en las interacciones entre los usuarios viales - Mayor conciencia por parte de toda la ciudadanía sobre la prioridad asignada a los usuarios viales en distintos entornos. - <i>Cambios en las dinámicas de movilidad en favor de medios más sostenibles*</i> *Efecto no asociado a la seguridad vial, pero beneficiosa para la movilidad de la ciudad | Recursos propios de la entidad | ALTA |
| Innovar en el funcionamiento de la red semafórica en favor | Impacto moderado en el corto plazo | 2% | ELECTIVA |

| Acción | Beneficios esperados | Costo relativo | Prioridad |
|---|---|---|-----------|
| de los actores viales vulnerables | <ul style="list-style-type: none"> - Mayor conciencia de la ciudadanía sobre la prioridad de los peatones en ambientes donde su presencia es predominante. - Mayor armonía en la interacción entre peatones y motorizados. | <p>Sobre el área de acción</p> <p>1.1% Sobre el PLSV</p> | |
| Aumentar la infraestructura vial segura exclusiva para peatones | <p>Alto impacto en el largo plazo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Menor cantidad de interacciones riesgosas entre peatones y motorizados. - Mayor armonía en las interacciones entre los peatones y motorizados - Mayor conciencia por parte de toda la ciudadanía sobre la prioridad asignada a los usuarios viales en distintos entornos. | <p>44% Sobre el área de acción</p> <p>30.0% Sobre el PLSV</p> | MEDIA |
| Aumentar la infraestructura vial segura para protección de ciclistas | <p>Alto impacto en el largo plazo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Menor cantidad de interacciones riesgosas entre ciclistas, peatones y motorizados. - Mayor armonía en las interacciones entre los ciclistas, peatones y motorizados - Mayor conciencia por parte de toda la ciudadanía sobre la prioridad asignada a los usuarios viales en distintos entornos. | <p>48% Sobre el área de acción</p> <p>32.8% Sobre el PLSV</p> | MEDIA |
| Ejecutar Inspecciones de Seguridad Vial en puntos, tramos y áreas críticas de siniestralidad vial | <p>Alto impacto en el corto y mediano plazo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mayor entendimiento de los factores de riesgo frecuentes en el territorio, en concordancia con los diseños viales y los comportamientos de los habitantes de la región. - Mayor precisión en las estimaciones y priorización de intervenciones físicas del espacio, así como en las reducciones efectivas de siniestros viales - Posibilidad de reducir los siniestros viales hasta del 30% con intervenciones focalizadas. | <p>2% Sobre el área de acción</p> <p>1.5% Sobre el PLSV</p> | ALTA |
| Reforzar las intervenciones físicas del espacio para segregar los espacios destinados al transporte público | <p>Impacto moderado en el largo plazo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Menor cantidad de interacciones riesgosas entre usuarios vulnerables y motorizados. - Mayor armonía en las interacciones entre los usuarios viales - Mayor conciencia por parte de toda la ciudadanía sobre la prioridad asignada a los usuarios viales en distintos entornos. - <i>Cambios en las dinámicas de movilidad en favor de medios más sostenibles*</i> <p><i>*Efecto no asociado a la seguridad vial, pero beneficiosa para la movilidad de la ciudad</i></p> | <p>1% Sobre el área de acción</p> <p>0.5% Sobre el PLSV</p> | ELECTIVA |
| Aumentar la homogeneidad de velocidades entre vehículos y actores | <p>Impacto moderado en el largo plazo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Menor cantidad de interacciones riesgosas entre usuarios vulnerables y motorizados. | <p>1%</p> | MEDIA |

| Acción | Beneficios esperados | Costo relativo | Prioridad |
|--|---|--|-------------|
| vulnerables en áreas críticas donde esta interacción es frecuente y riesgosa | - Mayor armonía en las interacciones entre los usuarios viales. | Sobre el área de acción 0.4% Sobre el PLSV | |
| Implementar medidas de intervención sobre la infraestructura con el fin de mitigar los riesgos específicos identificados en los puntos, tramos y áreas críticas de siniestralidad vial del territorio. | Alto impacto en el corto y mediano plazo - Demostración de resultados ante la ciudadanía en acciones contundentes para la reducción de siniestros viales en el corto plazo. - Posibilidad de reducir los siniestros viales hasta del 30% con intervenciones focalizadas. | 4% Sobre el área de acción 2.5% Sobre el PLSV | ALTA |

Elaboración propia.

La siguiente tabla presenta los beneficios y prioridades del área de acción Comportamientos seguros de los actores viales.

Tabla 54. Estimación de costos de las acciones para las Comportamientos seguros de los actores viales

| Acción | Beneficios esperados | Costo relativo | Prioridad |
|--|---|---|-------------|
| Diseñar y ejecutar campañas pedagógicas en seguridad vial dirigidas a actores viales vulnerables: ciclistas y peatones | Impacto moderado en el mediano y largo plazo - Mayor conciencia sobre los comportamientos seguros por parte de ciclistas y peatones - Menor cantidad de comportamientos riesgosos en las calles por parte de ciclistas y peatones - Reducción de víctimas de siniestros viales a causa de comportamientos riesgosos por parte de ciclistas y peatones | 29% Sobre el área de acción 3.5% Sobre el PLSV | ALTA |
| Diseñar y ejecutar campañas pedagógicas en seguridad vial dirigidas a motociclistas | Impacto moderado en el mediano y largo plazo - Mayor conciencia sobre los comportamientos seguros por parte de motociclistas - Menor cantidad de comportamientos riesgosos en las calles por parte de motociclistas - Reducción de víctimas de siniestros viales a causa de comportamientos riesgosos por parte de motociclistas | 49% Sobre el área de acción 5.8% Sobre el PLSV | ALTA |
| Diseñar y ejecutar campañas pedagógicas para la ciudadanía en general sobre el uso adecuado del espacio público | Impacto moderado en el mediano y largo plazo - Mayor conciencia sobre el uso adecuado del espacio público - Menor cantidad de comportamientos riesgosos en las calles por parte todos los que circulan y permanecen en la vía | 10% Sobre el área de acción 1.2% Sobre el PLSV | ALTA |

| Acción | Beneficios esperados | Costo relativo | Prioridad |
|---|--|--|-----------|
| Diseñar y ejecutar campañas pedagógicas para desincentivar el uso de sustancias psicoactivas, especialmente por sus consecuencias para la seguridad vial | Impacto moderado en el largo plazo - Mayor conciencia sobre el uso de sustancias psicoactivas y sus implicaciones en el ejercicio de la movilidad - Fortalecimiento de la imagen del gobierno local sobre el bienestar de la ciudadanía | 5% Sobre el área de acción 0.6% Sobre el PLSV | ELECTIVA |
| Establecer alianzas con el sector educativo para ejecutar programas de formación en seguridad vial desde la educación primaria hasta profesional | Alto impacto en el largo plazo - Mejor cultura de la movilidad por parte de quienes la conformarán en el futuro. - Menor cantidad de comportamientos riesgosos en la vía por parte de quienes conformarán la movilidad en el futuro - Fortalecimiento de la imagen del gobierno local sobre el bienestar de la ciudadanía | Recursos propios de la entidad | ALTA |
| Establecer alianzas estratégicas con el sector privado para ejecutar campañas pedagógicas en seguridad vial para quienes utilizan bicicletas y motocicletas como medio de trabajo | Impacto moderado en el mediano plazo - Mayor conciencia sobre los riesgos asociados al ejercicio de la movilidad por parte de quienes tienen un mayor nivel de exposición en relación con su labor. - Fortalecimiento de la imagen del gobierno local sobre el bienestar de la ciudadanía | 4% Sobre el área de acción 0.5% Sobre el PLSV | MEDIA |
| Crear un programa de formación para líderes del territorio, con enfoque diferencial y de género | Impacto moderado en el largo plazo - Mayor conciencia sobre los riesgos asociados al ejercicio de la movilidad - Generación de multiplicadores de las buenas prácticas sobre la movilidad segura | 3% Sobre el área de acción 0.4% Sobre el PLSV | ELECTIVA |

Elaboración propia.

La siguiente tabla presenta los beneficios y prioridades del área de acción Cumplimiento de normas de tránsito.

Tabla 55. Estimación de costos de las acciones para las Cumplimiento de normas de tránsito

| Acción | Beneficios esperados | Costo relativo | Prioridad |
|--|--|---|-----------|
| Implementar herramientas tecnológicas para impulsar el cumplimiento de las normas de tránsito. | Alto impacto en el corto, mediano y largo plazo - Innovación en la incorporación de tecnologías para el control - Reducción de los comportamientos riesgosos en puntos estratégicos de la red vial - Fortalecimiento de la institucionalidad de las autoridades locales | 100% Sobre el área de acción 1.2% | ALTA |

| Acción | Beneficios esperados | Costo relativo | Prioridad |
|---|--|--------------------------------|-----------|
| | | Sobre el PLSV | |
| Generar mecanismos de cooperación con entidades regionales y del orden nacional para la implementación de herramientas tecnológicas para el control | Impacto moderado en el mediano y largo plazo - Oportunidades de colaboración en favor de la seguridad vial - Posicionamiento de Pereira como referente en seguridad vial en Colombia | Recursos propios de la entidad | ALTA |
| Implementar compendios pedagógicos para disminuir las conductas de riesgo en el territorio | Alto impacto en el corto plazo - Mayor conciencia de los conductores en el territorio sobre los comportamientos riesgosos y el cumplimiento de normas de tránsito. - Fortalecimiento de la imagen del gobierno local sobre el bienestar de la ciudadanía | Recursos propios de la entidad | MEDIA |
| Mejorar e innovar en la gestión de procesos sancionatorios originados por infracciones a las normas de tránsito | Impacto moderado en el mediano y largo plazo - Aumento en la eficiencia de los procesos sancionatorios de la entidad territorial. - Uso optimizado de recursos de las autoridades locales. | Recursos propios de la entidad | ALTA |

Elaboración propia.

La siguiente tabla presenta los beneficios y prioridades del área de acción Atención Integral a Víctimas.

Tabla 56. Estimación de costos de las acciones para las Atención Integral a Víctimas

| Acción | Beneficios esperados | Costo relativo | Prioridad |
|--|--|--|-----------|
| Revisar, actualizar y socializar los protocolos de atención, rehabilitación y seguimiento de las víctimas de siniestros viales | Impacto moderado en el mediano y largo plazo - Mejoras en los procesos de acompañamiento integral a las víctimas de siniestros viales. - Fortalecimiento de la imagen del gobierno local sobre el bienestar de la ciudadanía | Recursos propios de la entidad | ALTA |
| Crear alianzas interinstitucionales para el seguimiento a las víctimas de siniestros viales | Impacto moderado en el mediano y largo plazo - Mejoras en los procesos de acompañamiento integral a las víctimas de siniestros viales. - Fortalecimiento de la imagen del gobierno local sobre el bienestar de la ciudadanía | Recursos propios de la entidad | ALTA |
| Implementar un sistema para registro y seguimiento a víctimas de siniestros viales | Impacto moderado en el corto y mediano plazo - Mejoras en los procesos de acompañamiento integral a las víctimas de siniestros viales. | 100% Sobre el área de acción 1.0% Sobre el PLSV | ALTA |

| Acción | Beneficios esperados | Costo relativo | Prioridad |
|--|---|--------------------------------|-----------|
| Revisar, actualizar y formar al personal sobre los protocolos de atención prehospitalaria por siniestros viales. | Impacto moderado en el mediano y largo plazo - Mejoras en los procesos de acompañamiento integral a las víctimas de siniestros viales. | Recursos propios de la entidad | ALTA |

Elaboración propia.

La siguiente tabla presenta los beneficios y prioridades del área de acción Gobernanza.

Tabla 57. Estimación de costos de las acciones para la Gestión del conocimiento

| Acción | Beneficios esperados | Costo relativo | Prioridad |
|---|---|---|-----------|
| Impulsar de manera conjunta con sectores académicos de la región la investigación en siniestralidad vial del territorio, sus causas y consecuencias | Alto impacto en el largo plazo - Mayor entendimiento de los problemas particulares de la región. - Mejor posicionamiento nacional y mayor visibilidad de Pereira en el escenario internacional en temas de movilidad segura. - Apertura hacia medidas innovadoras para la seguridad vial en el territorio. - Aumento del trabajo colaborativo para la toma de decisiones en consideración de perspectivas distintas desde la práctica, la ciencia y la tecnología | Recursos propios de la entidad | ALTA |
| Poner en funcionamiento el Observatorio Local de Seguridad Vial de Pereira | Impacto moderado en el corto, mediano y largo plazo - Mayor entendimiento de los problemas particulares de la región. - Mejor posicionamiento a nivel nacional de Pereira en materia de movilidad segura. | 82% Sobre el área de acción 2.7% Sobre el PLSV | ALTA |
| Difundir estadísticas relevantes en seguridad vial a la ciudadanía para mejorar el conocimiento de los actores viales en la materia | Impacto moderado en el corto, mediano y largo plazo - Mayor conciencia de la ciudadanía sobre los problemas del territorio en materia de seguridad vial - Fortalecimiento de la imagen del gobierno local sobre el bienestar de la ciudadanía | 18% Sobre el área de acción 0.6% Sobre el PLSV | MEDIA |

Elaboración propia.

La siguiente tabla presenta los beneficios y prioridades del área de acción Gestión del conocimiento.

Tabla 58. Estimación de costos de las acciones para la Gobernanza

| Acción | Beneficios esperados | Costo relativo | Prioridad |
|--|--|---|-----------|
| Incorporar la seguridad vial como elemento integral en la planeación del territorio | <p>Alto impacto en el largo plazo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maximización de la colaboración entre las distintas instancias de gobierno - Planeación integral en seguridad vial - <i>Apertura a mayor colaboración entre instancias de movilidad y otras del gobierno local*</i> <p><i>*Efecto no asociado a la seguridad vial, pero beneficiosa para la movilidad de la ciudad</i></p> | Recursos propios de la entidad | ALTA |
| Incrementar las acciones conjuntas entre dependencias de la autoridad local en favor de la seguridad vial | <p>Alto impacto en el corto, mediano y largo plazo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maximización de la colaboración entre las distintas instancias de gobierno - Fortalecimiento de la institucionalidad del gobierno local. | Recursos propios de la entidad | ALTA |
| Fortalecer la imagen de las instancias de gobierno con la ciudadanía mediante la presentación efectiva de resultados | <p>Impacto moderado en el mediano plazo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fortalecimiento de la institucionalidad y de la imagen del gobierno local sobre el bienestar de la ciudadanía | <p>100% Sobre el área de acción</p> <p>1.6% Sobre el PLSV</p> | MEDIA |
| Incrementar las acciones conjuntas con la ciudadanía en favor de la seguridad vial | <p>Impacto moderado en el corto y mediano plazo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mayor conciencia de la ciudadanía sobre los riesgos asociados al ejercicio de la movilidad y la importancia del trabajo conjunto en la construcción de la seguridad vial. - Fortalecimiento de la institucionalidad y de la imagen del gobierno local sobre el bienestar de la ciudadanía | Recursos propios de la entidad | MEDIA |

Elaboración propia.

11. IDENTIFICACIÓN DE FUENTES DE FINANCIACIÓN

El municipio de Pereira en el Plan de Desarrollo 2024 plantea la estrategia de la Gestión de Ingresos, dentro de la cual incluye acciones en cuanto a los siguientes aspectos: i. Actualización del Estatuto Tributario; ii. Gestión Catastral; iii) Mejoramiento en la gestión del Sector Descentralizado; iv. Venta de activos improductivos; v. Revisión y actualización de la Estratificación rural y urbana; vi. Modernización tecnológica; vii. Convenios y Alianzas Publico Privadas; viii Cooperación Internacional: ix. Instrumentos de Gestión Urbana; x Contribución por valorización entre otras fuentes de ingresos.

El Plan de Desarrollo Municipal 2023-2027 de Pereira proyecta proyectos de inversión por un monto de \$217.477 millones de pesos para programa de Transporte y movilidad sostenible, tal como se muestra en la siguiente Tabla:

Tabla 59. Recursos Programa Transporte y Movilidad sostenible 2024-2027
(Cifras en millones de pesos)

| Programa | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | Total |
|-----------------------------------|--------|--------|--------|--------|----------------|
| Transporte y Movilidad sostenible | 37.315 | 80.842 | 51.648 | 47.672 | 217.477 |

Elaboración propia a partir de Alcaldía de Pereira. Plan Municipal de Desarrollo - Plan de Desarrollo de Pereira 2024-2027.

La implementación del PLSV en el Municipio de Pereira para 7 años asciende a \$23.339.000.000, es decir, \$3.334.142.857 millones de pesos en promedio al año. Por lo anterior, para garantizar el mejoramiento de indicadores en materia de seguridad vial la Alcaldía de Pereira debe revisar las siguientes fuentes de financiación: Multas de tránsito, Sobretasa a la gasolina Sector privado, Sector Público, Presupuesto departamental, Recursos de regalías, SOAT. A continuación, se detalla la información de cada una de estas para el municipio de Pereira.

11.1. MULTAS DE TRÁNSITO

De acuerdo con el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, la fuente principal para la inversión en seguridad vial a nivel local es el recaudo por multas de tránsito, por lo cual se tiene como fuente principal para la financiación del Plan Local de Seguridad Vial. No se tiene información del recaudo de multas de tránsito del municipio de Pereira.

11.2. SOBRETASA A LA GASOLINA

La ciudad de Pereira en el Plan de Desarrollo 2024-2027 destaca un incremento del recaudo de ingresos tributarios desde el año 2015 hasta el año 2023, cuando se llegó a recaudar \$515 mil millones de pesos, un 9% más de lo presupuestado para esa vigencia. Dentro de estos ingresos tributarios se encuentra la sobretasa a la gasolina.

11.3. SECTOR PRIVADO

El Plan de Desarrollo de Pereira propuesto por la Alcaldía para el periodo 2024-2027 propone la mejora de la seguridad y la calidad de vida en entornos urbanos al proporcionar soluciones inteligentes para la gestión de la seguridad pública, el transporte, la infraestructura y la planificación urbana. Esto incluye entre otras acciones la promoción de la seguridad ciudadana mediante la innovación y la tecnología requiere la colaboración entre diferentes actores, el sector privado, sociedad civil y organizaciones internacionales. La creación de alianzas y redes de colaboración puede facilitar el intercambio de conocimientos, recursos y mejores prácticas en el ámbito de la seguridad vial^[1]

De otra parte, la ciudad de Pereira tiene una actividad industrial importante para el mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial que atraviesa las vías de la ciudad, pueden gestionarse fuentes del sector privado, a través de programas de responsabilidad empresarial.

11.4. SECTOR PÚBLICO

La celebración de alianzas o convenios Interadministrativos con entidades del orden nacional, pueden ser una estrategia importante de financiación. Adicionalmente, se pueden solicitar la asistencia técnica para la ejecución de las diferentes acciones del Plan Local Seguridad Vial del municipio de Pereira con el fin de alcanzar las metas propuestas en materia de Seguridad Vial.

De igual forma, El Plan de Desarrollo 2024-2027 del municipio plantea la necesidad de desarrollar estrategias para obtener recursos financieros de contrapartidas del departamento de Cundinamarca y de la Nación

11.5. PRESUPUESTO MUNICIPAL

Como ya se mencionó el Plan de Desarrollo Municipal 2024-2027 del municipio de Pereira asigna recursos por 217.477 millones para el proyecto “Transporte y Movilidad sostenible” dichos recursos pueden resultar insuficientes para la implementación de un Plan de Seguridad Vial para la ciudad. Por lo anterior, se hace inminente la necesidad de definir un

monto mayor de recursos específicos para la implementación del Plan local de seguridad vial.

11.6. RECURSOS DE REGALÍAS

Tal como lo dispone el Artículo 361 de la Constitución, con los ingresos provenientes de las regalías que no sean asignados a los departamentos y municipios, se creará un Fondo Nacional de Regalías, cuyos recursos se destinarán a las entidades territoriales en los términos que señale la ley.

Al respecto, la Ley 2056 de 2020 establece un porcentaje del 34% de los recursos de regalías, para los proyectos de inversión regional de los departamentos, municipios y distritos, que se denominará Asignación para la Inversión Regional.

Por lo anterior, tal como se señala en la Guía para la elaboración de Planes Locales de Seguridad Vial, las autoridades locales pueden elaborar y presentar un proyecto relacionado con la seguridad vial en concordancia con los lineamientos de presentación y seguimiento definidos por el Departamento Nacional de Planeación.

Como valor indicativo la ciudad de Pereira contó con una asignación de \$20.193.076.151 por concepto del Sistema Nacional de Regalías para el bienio 2023-2024^[2].

11.7. SOAT

Dado que el FOSYGA recibe el 20% del ingreso del seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT, éste puede disponer de los saldos que estén disponibles a 31 de diciembre de cada año, por lo cual, en coordinación con las entidades del sector de salud a nivel local, debe solicitarse al Consejo Nacional de Seguridad Social en Salud que con el 50% del saldo disponible, se financien programas institucionales de prevención y atención de accidentes de tránsito y de aquellos destinados al tratamiento y rehabilitación de sus víctimas en el municipio.

Los ingresos por conceptos de SOAT representaron el 0,02% del total de los Ingresos de Explotación de Pereira para el año 2020^[3].

^[1] Alcaldía de Pereira. Plan Municipal de Desarrollo 2024-2027

^[2] Alcaldía de Pereira. DECRETO No. 000543 DE 27 FEBRERO 2024

^[3] CONTRALORÍA MUNICIPAL DE PEREIRA INFORMES MACRO FINANCIEROS. Vigencia 2020.

12. ESTRATEGIA DE DIVULGACIÓN

La formulación y puesta en marcha del Plan Local de Seguridad Vial responde a la necesidad urgente de reducir los índices de siniestros viales en el municipio, una problemática que se ha convertido en un desafío de salud pública. Para dar inicio a las diversas acciones contempladas en el plan, es crucial que la comunidad conozca de manera clara y precisa las estrategias propuestas. El plan de divulgación del Plan Local de Seguridad Vial se presenta como la herramienta clave para garantizar que los habitantes del municipio se apropien de los nuevos lineamientos de seguridad vial que se implementarán en su territorio.

12.1. OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA DE DIVULGACIÓN

El objetivo general de esta estrategia es la divulgación del Plan Local de Seguridad Vial (PLSV) a todos los habitantes del municipio mediante estrategias informativas y comunicativas efectivas, fomentando su apropiación por parte de los distintos actores y facilitando su implementación. Para lograr esto, se plantean los siguientes objetivos específicos:

- Generar un ambiente positivo entre los habitantes del municipio para facilitar la implementación de las nuevas políticas de seguridad vial en el marco del Plan Local de Seguridad Vial (PLSV).
- Proporcionar información clara, accesible y constante sobre las actividades de implementación del Plan Local de Seguridad Vial (PLSV).
- Fomentar la participación ciudadana y el compromiso con la ejecución del Plan Local de Seguridad Vial (PLSV) a través de los distintos canales de comunicación y participación disponibles en el municipio.
- Atender de manera oportuna las inquietudes de la comunidad para prevenir desinformación, especulaciones o inconvenientes relacionados con el Plan Local de Seguridad Vial (PLSV).

12.2. POBLACIÓN OBJETIVO

Corresponde a todos los residentes, personas que laboran en el municipio, entidades públicas, empresas privadas, instituciones educativas y población flotante que participa en la movilidad, visitantes ocasionales, turistas y empresas de transporte etc.

12.3. ACCIONES DE LA ESTRATEGIA DE DIVULGACIÓN

12.3.1. INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN

Esta acción tiene como objetivo dar a conocer el Plan Local de Seguridad Vial (PLSV) en los diferentes sectores del municipio, estableciendo un contacto directo que facilite la difusión

de la información. A continuación, se describen las acciones y los actores clave en su implementación:

▶ Funcionarios de la Administración Municipal

El primer grupo al que debe dirigirse la difusión del PLSV son los funcionarios municipales. Es fundamental que los representantes de las distintas dependencias conozcan a fondo las nuevas políticas a implementar, garantizando así que la información transmitida a la comunidad esté alineada con los objetivos y estrategias del plan. Para ello, se utilizarán diversos canales institucionales, como encuentros virtuales, boletines, redes sociales y carteleras informativas.

▶ Comunidad Educativa

La comunidad educativa es un actor clave en la estrategia de divulgación, ya que, además de concentrar una alta cantidad de habitantes, desempeña un papel determinante en el cumplimiento de los objetivos del PLSV. Se propone la realización de encuentros virtuales o presenciales (según las circunstancias), en los que participen líderes y representantes de instituciones educativas de todos los niveles, permitiendo así una comprensión integral del plan, desde su divulgación hasta su implementación.

▶ Juntas de Acción Comunal, Juntas Administradoras Locales e Instancias de Participación Ciudadana

La participación ciudadana es un elemento estratégico para la difusión del PLSV, ya que los líderes comunitarios pueden actuar como multiplicadores de la información dentro de sus respectivas comunidades. Para ello, se organizarán encuentros virtuales y visitas informativas en los territorios, con el propósito de garantizar una comunicación directa y fomentar la participación activa de la comunidad en la implementación del plan.

▶ Empresas de Transporte

Dado el papel fundamental del sector transporte en la movilidad y seguridad vial, se llevarán a cabo encuentros virtuales y visitas a empresas del sector con el fin de difundir los lineamientos del PLSV. Estos espacios también servirán para establecer alianzas estratégicas que faciliten la posterior implementación del plan.

▶ Empresas del Sector Privado

El sector privado se vincula a la estrategia de divulgación con el propósito de alcanzar de manera directa a un amplio porcentaje de la población económicamente activa, que participa de forma permanente en la movilidad del municipio. Se propone la realización de encuentros

virtuales con representantes empresariales, asegurando así una difusión efectiva de la información

12.3.2. MERCADEO

Por medio de esta acción se busca ampliar la cobertura de difusión de la información a todo el territorio y se llevará a cabo por medio de campañas que se emitirán por los distintos medios de comunicación, radio, televisión, redes sociales oficiales y divulgación directa en puntos estratégicos del municipio, en los cuales se dará a conocer el PLSV desde su fase inicial hasta su implementación.

12.3.3. MARKETING Y PUBLICIDAD

Con la elaboración de material promocional se informará a la comunidad en general, acerca del nuevo PLSV, sus nuevas políticas y las disposiciones que entraran en vigencia a partir de su implementación. Para la estrategia de marketing se plantean los siguientes productos:

- Instalación de afiches en puntos estratégicos: instituciones educativas, establecimientos comerciales, paraderos, estaciones de buses y terminales de transporte
- Distribución de volantes
- Perifoneo e intervenciones en puntos específicos
- Entrega de material impreso referente al plan local de seguridad vial
- Instalación de vallas publicitarias en sitios estratégicos del municipio

12.3.4. ATENCIÓN A LA CIUDADANÍA

Con esta acción se busca contar con distintos canales de comunicación que puedan facilitar la recepción de solicitudes y resolución de inquietudes de la comunidad con relación al nuevo PLSV, por esta razón, se propone establecer un mecanismo de atención a través de la página web de la administración municipal, así mismo, se plantea la posibilidad de direccionar peticiones de información por medio de los representantes y líderes de la comunidad, con el apoyo del funcionario - enlace de participación definido por la entidad.