



GACETA METROPOLITANA EXTRAORDINARIA

No.033

Edición: MAYO 16 DE 2017

Junta Metropolitana

JUAN PABLO GALLO MAYA
ALCALDE DE PEREIRA

FERNANDO JOSE MUÑOZ DUQUE
ALCALDE DE DOSQUEBRADAS

JAVIER ANTONO OCAMPO LOPEZ
ALCALDE DE LA VIRGINIA

MARTHA LUCIA ARANGO ANGEL
REPRESENTANTE CONCEJO DE PEREIRA

SANDRA PATRICIA DEVIA RUIZ
DELEGADA DEL GOBIERNO NACIONAL
AREAS METROPOLITANAS

MARTHA CECILIA ALZATE ALZATE
DIRECTORA



Contenido

**Plan Metropolitano de Seguridad Vial Centro Occidente – Anexo del
Acuerdo Metropolitano No 03 de Abril 28 de 2017**

ÁREA METROPOLITANA CENTRO OCCIDENTE

Plan Metropolitano de Seguridad Vial Centro Occidente 2017 - 2021

En el Área Metropolitana se
Maneja Bien

Pereira, Diciembre de 2016



TABLA DE CONTENIDO

<u>INTRODUCCION</u>	9
1. <u>ANTECEDENTES POLITICOS Y LEGALES</u>	15
2. <u>NORMATIVIDAD VIGENTE NACIONAL</u>	16
2.1 <u>La Constitución Política de Colombia</u>	16
2.1.1 <u>Ley 769 de 2002</u>	16
2.1.2 <u>Ley 1702 de 2013</u>	17
2.1.3 <u>La Ley 1625 del 29 de abril de 2013</u>	17
2.1.4 <u>Ley 1503 del 29 diciembre de 2011</u>	18
2.1.5 <u>Ley 1450 del 16 de junio de 2011</u>	18
2.1.6 <u>Ley 1310 de 2009</u>	18
2.1.7 <u>La Ley 336 del 20 de diciembre 1996</u>	19
2.1.8 <u>La Ley 105 de 1993</u>	19
2.1.9 <u>Resolución 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte</u>	19
2.1.10 <u>Resolución No. 2273 del 6 de agosto de 2014</u>	20
2.1.11 <u>Resolución 01282 del 30 de marzo de 2012</u>	20
2.1.12 <u>Decreto Nacional 4107 de 2011</u>	21
2.1.13 <u>Decreto 4165 de 2011 del Ministerio de Transporte</u>	22
2.1.14 <u>Decreto 087 de 2011</u>	22
2.1.15 <u>Decreto 3517 de 2009 Dpto. Nacional de Planeación</u>	22
2.1.16 <u>Decreto 1079 del 26 de mayo 2005</u>	22
2.1.17 <u>Decreto 1016 de 2000 Ministerio de Transporte</u>	23
2.1.18 <u>Decreto Nacional 2171 del 30 de diciembre de 1992</u>	23
2.2 <u>Normatividad Regional</u>	23
2.2.1 <u>Acuerdo Metropolitano No. 04 del 19 de abril de 2016</u>	23
2.2.2 <u>Plan Integral de Desarrollo Metropolitano 2013 – 2032</u>	24
2.2.3 <u>Acuerdo Metropolitano No. 016 del 23 de octubre de 2009</u>	25

2.2.4	Plan de desarrollo de Pereira “Pereira Capital del Eje”	25
2.2.5	Plan de desarrollo de Dosquebradas	26
2.2.6	Plan de Desarrollo de La Virginia	26
3.	ORGANISMOS RESPONSABLES DE LA MOVILIDAD EN EL ÁREA METROPOLITANA CENTRO OCCIDENTE	26
3.1	Responsabilidades del Ministerio de Transporte	27
3.2	Responsabilidades de la Superintendencia de Puertos y Transporte	27
3.3	Responsabilidades de la Agencia Nacional de Infraestructura y del Instituto Nacional de Vías	27
3.4	Responsabilidades del Área Metropolitana Centro Occidente	27
3.5	Responsabilidades de la Federación de Municipios	27
3.6	Alcaldía Municipal de Pereira, Dosquebradas y La Virginia	28
3.7	Diagnóstico de la Seguridad Vial en el Área Metropolitana Centro Occidente	28
4.	MUNICIPIO DE PEREIRA	29
4.1	Aspectos Históricos y Generales	30
4.2	Aspectos Geográficos	31
4.3	Bases Económicas	33
4.4	Medios de Transporte	34
4.5	Panorama de Accidentalidad en Colombia	35
4.6	Panorama de Accidentalidad en Pereira	42
4.6.1	Levantamiento de la Información	42
4.6.2	Panorama de la Hechos Viales y su Análisis de la Accidentalidad y Mortalidad en Pereira	42
4.6.3	Parque Automotor	45
5.	MUNICIPIO DE DOSQUEBRADAS	47
5.1	Aspectos Generales	48

5.2	Datos Históricos	48
5.3	Datos Geográficos	50
5.4	Bases Económicas	51
5.5	Medios de Transporte	54
5.6	Estadísticas de la Accidentalidad en Dosquebradas	55
5.7	Principales Causas de la Accidentalidad	58
6.	MUNICIPIO DE LA VIRGINIA	60
6.1	Aspectos Generales	61
6.2	Datos Históricos	61
6.3	Localización Geográfica	61
6.3.1	Área Urbana (Barrios)	64
6.3.2	Área Rural (Veredas)	64
6.4	Datos Económicos	64
6.5	Medios de Transporte	65
6.5.1	Accesibilidad Aérea	67
6.5.2	Accesibilidad Fluvial	67
6.6	Datos Estadísticos de la Accidentalidad en La Virginia	68
7.	ÁREA METROPOLITANA CENTRO OCCIDENTE	70
7.1	Aspectos Generales	70
7.2	Tendencia de Siniestralidad	71
7.3	En Resumen la Seguridad Vial en el Área Metropolitana Centro Occidente	71
8.	CENTROS DE INTERVENCIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE LOS PROGRAMAS Y ACCIONES	74
8.1	Centro de Intervención Metropolitano	74
8.1.1	Comportamiento Seguro para las Personas	74
8.1.2	Vehículos Seguros para las Personas	75
8.1.3	Control y Supervisión sobre los Vehículos y Equipos de Seguridad	75

8.1.4	Infraestructura Vial Segura para las Personas.....	76
8.1.5	Atención y Rehabilitación a Víctimas.....	76
8.2	<u>Línea Estratégica (Pilares)</u>	77
8.2.1	<u>Centro de intervención N°1. Gestión del Riesgo Seguro para las Personas</u>	77
8.2.2	<u>Centro de intervención N°2, Comportamiento Seguro para las Personas</u>	82
8.2.3	<u>Centro de Intervención N°3 Vehículos Seguros para las personas</u>	87
8.2.4	<u>Centro de Intervención N°4, Infraestructura Vial segura para las personas</u>	91
8.2.5	<u>Centro de Intervención Nro. 5, Atención y Rehabilitación a Víctimas</u>	94
9.	<u>METAS, INDICADORES E INVERSIÓN DE LOS PROYECTOS DEFINIDOS EN EL PMSV</u>	97
9.1	<u>Objetivo General del Plan Metropolitano de Seguridad Vial</u>	97
9.2	<u>Objetivos Específicos</u>	98
9.3	<u>Misión</u>	98
9.4	<u>Visión</u>	99
9.5	<u>Principios</u>	99
9.5.1	La vida y la integridad de los ciudadanos es lo prioritario....	99
9.5.2	El liderazgo.....	100
9.5.3	Trabajo permanentemente y coordinado con el Ministerio de Transporte y con los Municipios del Área Metropolitana Centro Occidente.....	100
9.5.4	Cooperación internacional para conocer, revisar experiencias exitosas y escuchar sugerencias.....	100
9.5.5	Plan Metropolitano de Seguridad Vial basada en análisis científicos y técnicos.....	101
9.5.6	Análisis de la Información.....	101

9.5.7 Programas especializados para los actores de mayor participación en los sucesos fatales.....	101
9.5.8 Participación de todos los actores de la vía.....	102
9.5.9 Hábitos y Cultura Ciudadana.....	102
9.6 <u>Valoración de las Programas y las Acciones, Definición de las Unidades y los tiempos de aplicación de cada o Centro de Intervención</u>	103
10. <u>META</u>	119
11. <u>REFERENCIAS BIBLIORAFICAS</u>	123

LISTADO DE TABLAS

<u>Tabla 1</u> Pilares y programas de la Resolución No. 2273 de 2014.....	20
<u>Tabla 2</u> Muertes por accidentes de transporte según tipo de accidente Colombia 2015.....	37
<u>Tabla 3</u> Lesiones por accidentes de transporte según tipo de accidente, 2015.....	40
<u>Tabla 4</u> Muertes por Accidentes de Tránsito en Pereira entre los años 2004 al 2016.....	43
<u>Tabla 5</u> Accidentes y colisiones de Tránsito en Pereira entre los años 2.014 y 2015.....	45
<u>Tabla 6</u> Parque Automotor de Pereira.....	46
<u>Tabla 7</u> Parque Automotor por Clase de Uso.....	47
<u>Tabla 8</u> Generalidades Territoriales Dosquebradas.....	48
<u>Tabla 9</u> Estadísticas Metropolitanas de Accidentes de Tránsito (Dosquebradas).....	57
<u>Tabla 10</u> Parque Automotor de acuerdo a la clase de vehículo.....	59
<u>Tabla 11</u> Generalidades Territoriales Dosquebradas.....	61

Tabla 12 Población del Área Metropolitana 2014.....	68
Tabla 13 Accidentalidad en los Municipios que Conforman el AMCO.....	69
Tabla 14 Comparativo de Planes de Seguridad Vial – Internacional, Nacional y Metropolitano.....	73
Tabla 15 Indicadores Generales de Referencia.....	120

LISTADO DE GRAFICOS

Gráfico 1 Muertes por accidentes de transporte, casos y tasas por cada 100.000 habitantes. Colombia, 2006 – 2015.....	36
Gráfico 2 Muertes por accidentes de transporte según día del hecho, Colombia 2015.....	38
Gráfico 3 Lesiones por accidentes de transporte según tipo de accidente Colombia 2015	39
Gráfico 4 Muertes por Accidentes de Tránsito en Colombia por cada 100.000 habitantes.....	44
Gráfico 5 Caracterización del tejido Empresarial en Dosquebradas.....	52
Gráfico 6 Caracterización del Empleo por Sectores Económico.....	53
Gráfico 7 Localización del Municipio de la Virginia Fuente: Página web del Municipio.....	62
Gráfico 8 Mapa de Localización del Municipio de La Virginia.....	63
Gráfico 9 Ejes viales de transporte que cruzan por La Virginia.....	67

PLAN METROPOLITANO DE SEGURIDAD VIAL AREA METROPOLITANA DEL CENTRO OCCIDENTE

INTRODUCCIÓN

Desde la óptica de la Organización Mundial de la Salud O.M.S los resultados que arrojó la accidentalidad en el mundo para el año 2014 son preocupantes, si no se toman acciones estas cifras aumentarían en un 65% más dentro de los próximos 20 años, “Sin un renovado compromiso con la Seguridad Vial, pasaremos de 1,2 millones de muertes en el 2014 a 2 millones en el año 2034”.¹ Por lo anterior, la OMS ha declarado la problemática de la accidentalidad vial como un tema de salud pública y ha generado esfuerzos de la mano con entidades gubernamentales en pro de la disminución de las consecuencias de los accidentes de tránsito que trascienden el orden de cada país; por tal razón, iniciativas como la década de la seguridad vial (2011-2021) buscan hacer un llamado de atención y generar actuaciones estatales con el objetivo primario de estabilizar y reducir el número de víctimas fatales a nivel mundial con acciones desde lo local hasta lo regional..

La primera causa de la accidentalidad, es sin duda la falta de conocimiento y la impericia, una consecuencia de los malos hábitos que tienen los hombres y mujeres que hacen parte de la movilidad cuando transitan de un lugar a otro, estas malas costumbres son la consecuencia de la falta de educación, conocimiento de las normas, instrucciones técnicas y práctica de los vehículos, la estructuración adecuada del amueblamiento urbano de acuerdo a lo establecida en las leyes y decretos que la regulan, la falta de control del

¹ Organización Mundial de la Salud

estado para que estas se apliquen, el abandono del nación en las ciudades pequeñas e inclusive algunas de considerable tamaño que no cuentan con los recursos económicos para adelantar proyectos que lleven a mejorar la cultura ciudadana del respeto por la vida y la integridad del ser humano como prioridad en un espacio dedicado para que concurren libremente, sin interferir con las demás personas en su trayecto elegido dentro de los espacios destinados para el disfrute de todos los seres humanos.

Modelo Antanas Mockus,² “la cultura ciudadana ha sido entendida como el conjunto de los comportamientos, valores, actitudes y percepciones que comparten los miembros de una sociedad urbana; y que determinan las formas y la calidad de la convivencia, influyen sobre el respeto del patrimonio común y facilitan o dificultan el reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos”.

Un ciudadano libre y responsable es, ante todo, alguien que actúa con plena conciencia y libre albedrío sobre la base de sus derechos y deberes. Su responsabilidad supone que tiene un papel que cumplir en la construcción de ciudadanía, en el cumplimiento de las normas, en la creación y consolidación de relaciones sociales basadas en la confianza, en la tolerancia y en el respeto por los demás. Tales tareas no son competencia exclusiva del Estado.

El abandono del estado y la ilimitada inversión económica no garantiza la paz y la seguridad en las áreas destinadas para la movilización de un lugar a otro, estas sólo son posibles con el concurso de la ciudadanía, que puede aprender a responsabilizarse de su propia seguridad y de los demás, mediante la previsión, la minimización de los factores de riesgo y la colaboración con los otros ciudadanos y con las autoridades en la prevención de los delitos. En

² Documento Antanas Mockus

última instancia, la democracia depende de la capacidad de concertar y cumplir acuerdos. La participación ciudadana es, en esencia, expresión de esta capacidad y el principal acuerdo democrático es la aceptación de reglas, independientemente de los resultados.

En ese sentido, se debe construir un Plan Metropolitano de Seguridad Vial que se convierta en una carta de navegación que orientará y propiciará medidas concertadas, indicativas e integrales en toda el Área Metropolitana Centro Occidente, (A.M.C.O) que fomenta la formulación y aplicación de políticas y acciones a nivel metropolitano entre los Municipios que la conforman, con el objetivo de reducir el número de víctimas fatales y no fatales en su jurisdicción. Dicho proceso de ajuste consistirá en un trabajo consensuado de la ciudadanía, así como de los principales agentes y actores de la seguridad vial en las regiones y el sector central del país, el cual permitirá delinear una política contextualizada que dará respuesta a las mayores problemáticas generadas por accidentes asociados al tránsito.

Como dice la Comisión Europea, “**la seguridad vial es “una responsabilidad compartida”** entre todos los agentes públicos, privados y ciudadanía en general. Además plantea como reto evitar todas las víctimas mortales del tráfico. Para abordar ese reto no sirven las iniciativas aisladas, hay que planificar, marcarse objetivos posibles e implicar a cada uno de los actores de la sociedad civil.

Este reto estará basado en la protección de la vida humana, los animales y las cosas que a diario transitamos de una lugar a otro, el respeto por lo colectivo, la conservación del medio ambiente y la armonía social, donde ahondaremos en desarrollar programas de educación, construir pilares cívicos y acatamiento de las normas, exponer sus obligaciones y deberes en la movilidad.

Colombia se ha acogido al decenio de la seguridad vial, declaración expresada desde mayo de 2011; sin embargo, en los últimos años la mortalidad por accidentes de transporte en el territorio colombiano presenta incrementos, evidenciando una problemática cada vez más preocupante y que requiere soluciones integrales para cumplir con las metas esperadas en la década.

Por tal razón, es lógico entender que en la gestión de accidentes de transporte las posibles soluciones también dependan de las respuestas a esas preguntas; el trabajo de seguridad vial se enfoca en acciones que desataron el accidente, exceso de velocidad, ingesta de alcohol, sustancias psicoactivas, no uso de sistemas de seguridad activa o pasiva (cinturones de seguridad, frenos ABS, casco reglamentario, etc.) y por ende en el enfoque de los culpables de estas acciones.

Para tal fin, es necesario unificar definiciones que establezcan la metodología de recolección de información y los criterios de análisis. *Un accidente de transporte es definido desde la perspectiva de la clasificación internacional de enfermedades como “cualquier accidente que involucra a un medio diseñado fundamentalmente para llevar personas o bienes de un lugar a otro, o usado primordialmente para ese fin en el momento del accidente”³*, el concepto de muerto o lesionado en accidente de transporte es definido como todos los casos de muertes producidas por eventos de transporte (incluidos todos los modos, carretero, fluvial, marítimo, aéreo o férreo) independiente del tiempo transcurrido entre el hecho y la muerte de la víctima y que están contenidos en los sistemas de información forense que recolectan los datos de los casos a nivel nacional de muertes y lesiones por accidentes de transporte.

³ Forensis 2015

“En 2015, al Instituto Nacional de Medicina Legal fueron reportados 52.690 casos atendidos por accidentes de transporte; las lesiones fatales corresponden a un total de 6.884 personas fallecidas (13,07%) y las lesiones no fatales reportan un total de 45.806 personas lesionadas (86,93%).”⁴

Los resultados demuestran que para el año estudiado el número de muertes es el mayor de la última década e incluso es la cifra más alta de muertes en los últimos 15 años. Es así, que para el 2015 las muertes de accidentes de transporte se incrementaron en 7,53% con respecto al 2014, a su vez 20,69% con respecto al 2010 y 27,06% con respecto al 2005. En cuanto a víctimas no fatales presentadas durante el año 2015 el aumento de heridos por accidentes de transporte fue de 3,70% comparado con el año 2014 y de 14,65% con respecto a 2005.

De acuerdo a lo analizado, las concentraciones se encuentran en las mismas características de años anteriores, el hombre es el más afectado en accidentes de transporte en lesiones fatales y no fatales; la proporción es más sobresaliente en el caso de muertes en donde alcanza el 81,30% de los casos y para el caso de heridos es de 61,99 %; en cuanto a la edad, para lesiones fatales el 51,83% de las personas están en edades entre 15 y 39 años, en esta misma franja estaría el porcentaje de lesionados no fatales asciende a 58,25%.

Desde la perspectiva del medio de transporte afectado, alrededor del 80% de las muertes y heridos en Colombia se concentran en los denominados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) *“usuarios vulnerables de la vía pública”*(1), compuesto por los peatones (26,57% de las muertes en Colombia,

⁴ Forensis 2015. Comportamiento de muerte y lesiones por accidentes de transporte. Colombia 2015. Pág. 481.

20,93% en heridos), usuarios de bicicleta (5,53% de las muertes, 5,74% en heridos) y los ocupantes de motocarro o motocicleta (47,36% de las muertes, 54,92% en heridos).

En los fines de semana (sábado y domingo) se concentra el 37,55% de las muertes y el 30,50% de los heridos; para el 2015 el mes de diciembre mostró el mayor número de casos en lesiones fatales (671 casos que corresponden al 9,75% de las muertes totales) y respecto a los rangos horarios, el pico máximo entre las 15:00 y las 18:00 horas representa el 15,98% de las muertes con la hora asociada al hecho.

En ese sentido, el Plan Metropolitano de Seguridad Vial servirá de carta de navegación que orientará y propiciará medidas concertadas, indicativas e integrales en toda su jurisdicción fomentará la formulación y aplicación de políticas y acciones en los tres Municipios que la componen, con el objetivo de reducir el número de víctimas fatales y no fatales a nivel Metropolitano.

1. ANTECEDENTES POLÍTICOS Y LEGALES.

Que moverse sea saludable es un propósito del Área Metropolitana Centro Occidente requerirá que el AMCO asuma compromisos de política pública que considere los riesgos y exposiciones, disponga de política y estrategias integrales expresadas en planes, programas y proyectos, que van desde promover la cultura del cuidado en la vía como prioridad desde el comportamiento humano, contar con la infraestructura y gestión de la movilidad adecuada, hasta la respuesta oportuna y eficaz del sector salud a la atención de las personas lesionadas cuando ocurren incidentes en las vías.

En conclusión, para que la Movilidad sea Segura, Sostenible y Saludable, las ciudades o Municipios, deben contar con una Política Pública que garantice

que su plan integral, programas y proyectos, promuevan, tanto un ambiente natural propicio para el desplazamiento de personas y bienes, como una infraestructura creada y que responda al mismo fin. Una cultura que considere y estimule valores, información, educación, comunicación, actitudes y prácticas que favorezcan el cuidado de sí, de los otros y del entorno en la vía. Lo anterior acompañado de una gestión objetiva, eficaz, que estimule el trabajo intersectorial, incluyendo al sector privado y permita a todos los actores identificarse como corresponsables en la consecución de la misma.

Y es aquí como el Área Metropolitana Centro Occidente ha determinado la construcción de una Política Pública a través de la conformación de lo legal, como autoridad de transporte, la apropiación de una política pública en materia de Movilidad incluyente, gobierno; habitantes y sector privado, cada uno asumiendo sus roles de acuerdo a lo preceptuado en la Ley.

2. NORMATIVIDAD VIGENTE NACIONAL

De acuerdo a la normatividad existente, que se ha expedido con el objeto de desarrollar todo lo referente a la planeación y gestión del tránsito, el transporte, su regulación y control, la protección social, la sanción, el fomento de la cultura vial entre todos los ciudadanos es amplia porque abarca leyes, políticas, decretos, resoluciones y acuerdos, entre otros, que se han basado en la protección de la vida.

De toda esta normatividad se resaltan las más importantes en materia de seguridad vial, que será el punto de partida para la creación del Plan Metropolitano de Seguridad Vial (PMSV).

2.1 La Constitución Política de Colombia: Establece en su **Artículo 24**, que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional,

sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para la garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. Además, en el **Artículo 2**, establece que las autoridades de la República están instituidas para salvaguardar a las personas en su vida, honra y bienes.

2.1.1 Ley 769 de 2002 Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre en Colombia y la Ley 1383 de 2010 que la reforma, buscan la organización del tránsito en el territorio colombiano y la prevención de la siniestralidad vial con sus consecuencias nocivas para la vida y la integridad Norma Descripción personal. El Código promulga como principios rectores la seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, la libre circulación, la educación y la descentralización. **Artículo 4, “PARÁGRAFO 1o.** *El Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad”.* **Artículos 56, 132,159. Artículo 7º** que: “Las autoridades de tránsito velaran por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas, abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deberán ser orientadas a la prevención y a la asistencia técnica y humana a los usuarios en la vía” Decreto Nacional No. 2053 de 2003 Artículos 2 y 14, Establece las competencias del Ministerio de Transporte para formular las políticas en materia de seguridad vial. De acuerdo a lo establecida en **la ley 769 de 2002.**

2.1.2 Ley 1702 de 2013 “Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones”. Establece que ésta es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, coordina los organismos y entidades públicas y privadas

comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.

2.1.3 La Ley 1625 del 29 de abril de 2013, por la cual se deroga la Ley Orgánica 128 de 1994 y se expide el régimen para las Áreas Metropolitanas, establece en su **artículo 2: “Objeto de las Áreas Metropolitanas. Las Áreas Metropolitanas son entidades administrativas de derecho público formadas por un conjunto de dos o más Municipios integrados alrededor de un Municipio núcleo, vinculados entre sí por dinámicas e interrelaciones territoriales, ambientales, económicas, sociales, demográficas, culturales, y tecnológicas que para la programación y coordinación de su desarrollo sustentable, desarrollo humano, ordenamiento territorial y racional prestación de servicios públicos requieren una administración coordinada.”**

2.1.4 Ley 1503 del 29 diciembre de 2011 Del Ministerio de Transporte, "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía", definió los lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía. La Ley involucra a los actores de la movilidad tanto públicos como privados en la enseñanza de la educación y seguridad vial y en la disminución de la siniestralidad vial, como responsabilidad de todos.

Directiva Ministerial No. 13, expedida en el 2003 por el Ministerio de Educación Nacional contiene las consideraciones, acciones y alternativas pedagógicas en materia de educación y seguridad vial, promoviendo la utilización de pedagogías interactivas que complementen su enseñanza, tales como: patrullas escolares; trabajo interdisciplinario en torno a temas como

movilidad, alcohol, velocidad, primeros auxilios; visitas a parques recreativos de tránsito; recorridos y observaciones urbanas; recreación de ambientes en la institución escolar; utilización de alternativas tecnológicas e interactivas de recreación y aprendizaje.

2.1.5 Ley 1450 del 16 de junio de 2011, se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, donde el Estado Colombiano definió la seguridad vial como Política de Estado y como prioridad del Gobierno Nacional.

2.1.6 Ley 1310 de 2009. Mediante la cual se unifican las normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial de las entidades territoriales, dispuso las siguientes definiciones en el artículo 2: —Organismos de Tránsito y Transporte: Son entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción.

2.1.7 La Ley 336 del 20 de diciembre 1996, en su artículo 35, establece: “Las empresas de transporte público deberán desarrollar los programas de capacitación a través del SENA o de las entidades especializadas, autorizadas por el Ministerio de Transporte, a todos los operadores de los equipos destinados al servicio público, con el fin de garantizar la eficiencia y tecnificación de los operarios”.

2.1.8 La Ley 105 de 1993, en su artículo segundo: Principios Fundamentales, establece sobre la intervención del Estado: *Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, de igual manera la seguridad de las personas constituye una prioridad del sistema.*

2.1.9 Resolución 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte. *Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que estará a cargo de toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores o diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores.*

2.1.10 Resolución No. 2273 del 6 de agosto de 2014, se ajusta el Plan Nacional de Seguridad vial 2011 – 2021, **en su artículo 2** se establece los pilares estratégicos, programas y acciones para la implementación del plan.

2.1.11 Resolución 01282 del 30 de marzo de 2012. El Ministerio de Transporte, adopta el —Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, como referente nacional de política pública en materia de seguridad vial. Este Plan definió 5 líneas de acción para el desarrollo del Plan: 1. Aspectos Institucionales. 2. Medidas sobre el Comportamiento Humano. 3. Medidas sobre los Vehículos. 4. Medidas sobre la Infraestructura o las Vías. 5. Sistema de Atención a Víctimas. Y en el cual se definen las líneas estratégicas para la implementación y ejecución del Plan de Seguridad Vial Municipal o Departamental así:

Tabla 1. En el siguiente cuadro se establecen los pilares y programas de qué trata la Resolución No. 2273 de 2014:

PILARES	PROGRAMAS
1. Pilar estratégico de Gestión Institucional	<ol style="list-style-type: none"> Fortalecimiento Institucional del sector Transporte. Fortalecimiento otros sectores. Formulación y reforma de políticas para la seguridad vial. Socialización y participación del Plan Nacional de Seguridad Vial.
2. Pilar estratégico sobre el Comportamiento Humano	<ol style="list-style-type: none"> Formación y educación en seguridad vial. Medidas y acciones de control efectivas. Información y mercadotecnia social sobre seguridad vial. La licencia de conducción como un privilegio. Responsabilidad social empresarial con la seguridad vial.
3. Pilar Estratégico de Atención y Rehabilitación a Víctimas	<ol style="list-style-type: none"> Atención pre-hospitalaria. Atención hospitalaria. Acompañamiento a víctimas y rehabilitación e inclusión a personas en condición de discapacidad. Vigilancia en salud pública de accidentes de tránsito.
4. Pilar Estratégico sobre la infraestructura	<ol style="list-style-type: none"> Normatividad y especificaciones para una infraestructura segura Auditorías, evaluación y seguimiento de seguridad vial en la infraestructura vial Sistema de Gestión vial Políticas municipales para una infraestructura vial
5. Pilar Estratégico de Vehículos	<ol style="list-style-type: none"> Reglamentación técnica y evaluación de la conformidad para un parque automotor más seguro Transporte más seguro

2.1.12 Decreto Nacional 4107 de 2011, Establece que el Ministerio de Protección Social es la entidad encargada de formular, adoptar, dirigir, coordinar, ejecutar y evaluar la política pública en materia de salud, salud pública, y promoción social en salud, y participar en la formulación de las políticas en materia de pensiones, beneficios económicos periódicos y riesgos profesionales.

2.1.13 Decreto 4165 de 2011. Expedido por el Ministerio de Transporte, dispone que la Agencia Nacional de Infraestructura, es la entidad encargada de planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar los proyectos de concesión vial y Asociaciones Público Privadas – APP. Es una entidad adscrita al Ministerio de Transporte.

2.1.14 Decreto 087 de 2011. El artículo 1º el Ministerio de Transporte, tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo. Además, en el artículo 13 confiere como función al Viceministerio de Transporte el de realizar la coordinación sectorial para la planeación, formulación de políticas, estrategias, etc.

2.1.15 Decreto 3517 de 2009 Expedido por el Departamento Nacional de Planeación, para la modificación de su estructura, es un órgano consultivo, que tiene entre otras funciones, la de coordinar la formulación del Plan Nacional de Desarrollo y desarrollar las orientaciones de planeación impartidas por el Presidente de la República, con los Ministerios, Departamentos Administrativos y entidades territoriales.

2.1.16 Decreto 1079 del 26 de mayo 2005, por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, dispone en su Artículo **2.2.1.3.9.1**: *Programa de formación para el desarrollo de competencias para conductores: “El Ministerio de transporte en coordinación con el SENA, diseñará, desarrollará y promoverá la formación basada en competencias para los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de promover que este servicio se brinde con los mejores estándares de calidad y seguridad de los conductores y terceros.”*

2.1.17 Decreto 1016 de 2000. Expedido por el Ministerio de Transporte, dispone que la Superintendencia de Puertos y Transporte sea el organismo de carácter administrativo y técnico, encargado de supervisar el cumplimiento de normas referentes a la prestación del servicio público de transporte. Tiene como funciones y objetivos inspeccionar, vigilar y controlar permanente el servicio de transporte público, adicionalmente en el artículo 4 se estableció que es la entidad que inspecciona, vigila y controla el cumplimiento de normas de tránsito, regula los modos de transporte, y es la encargada de vigilar el cumplimiento de reposición.

2.1.18 Decreto Nacional 2171 del 30 de diciembre de 1992, a través del cual se crea el Instituto Nacional de Vías - INVIAS como un establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, adscrito al Ministerio de Transporte, cuyo objetivo consiste en ejecutar las políticas y proyectos de infraestructura vial a cargo de la Nación.

2.2 Normatividad Regional

2.2.1 Acuerdo Metropolitano No. 04 del 19 de abril de 2016, se establecieron los lineamientos para la realización del Plan de Seguridad Vial, indicándose en sus artículos primero y segundo: **“ARTÍCULO PRIMERO:** Desarrollar para los Municipios que conforman el Área Metropolitana del Centro Occidente el Plan de Seguridad Vial Metropolitano **ARTICULO SEGUNDO:** El Área Metropolitana del Centro Occidente será la encargada de formular el Plan de Seguridad Vial Metropolitano, para lo cual deberá articular las acciones que sean requeridas con las entidades del orden municipal vinculadas en el Plan y consolidar la información suministrada.”

2.2.2 Plan Integral de Desarrollo Metropolitano 2013 – 2032, hacia la Sustentabilidad del Desarrollo AMCO – Región de Interinfluencia, (Acuerdo Metropolitano No. 10 de 2013), en la que al describir el hecho metropolitano de la Movilidad y el transporte público, establece: “La efectividad de la movilidad responde a las condiciones de la plataforma dispuesta, a la intermodalidad, al comportamiento ciudadano y al acuerdo interinstitucional público, privado, academia y sociedad civil e igualmente, es factor fundamental para la transformación del territorio, la calidad de vida y el acceso a las oportunidades de desarrollo, incluye la accesibilidad universal al espacio y a los equipamientos públicos.

La efectividad en el transporte se soporta en: la movilización del mayor número de personas y de bienes, con mayor confort y seguridad (tanto en la estructura del sistema: tipología vehicular, vías como al interior de los vehículos y al exterior del sistema), con menor ocupación del área vial o de espacio público, con menor nivel de contaminación, en un menor tiempo de desplazamiento, con el menor costo económico; adicionalmente con mayores niveles de productividad y competitividad. Lo anterior con la infraestructura adecuada desde las vías. Estado, capacidad, estaciones, espacio público,

paraderos (sitio de parada y/o caseta), demás amueblamiento urbano, señalización y semaforización.”

Existe entonces no solo un reconocimiento frente a la conurbación de los Municipios de Pereira, Dosquebradas y la Virginia, sino a las condiciones de interinfluencia que las une: sociales, económicas, religiosas; dotándose al Área Metropolitana del Centro Occidente de los instrumentos de planificación que le permiten cumplir con su misión de propender por el desarrollo armónico y sustentable de los Municipios que conforman el AMCO, mediante la planeación integral, la gestión y la ejecución de proyectos. Este compromiso se fundamenta en el respeto por la autonomía municipal, la concertación, el interés ciudadano y el liderazgo institucional, sobre la comprensión de las interrelaciones e interdependencias de tipo regional.

En reunión interinstitucional, se establece, que dadas las condiciones de conurbación, la existencia del Área Metropolitana, los instrumentos de planificación que se tienen, el Plan de Seguridad Vial será formulado e implementado de manera conjunta para el Área Metropolitana del Centro Occidente.

2.2.3 Acuerdo Metropolitano No. 016 del 23 de octubre de 2009, se declara como un hecho metropolitano la movilidad en la jurisdicción metropolitana.

El Área Metropolitana del Centro Occidente cuenta igualmente con la adopción de dos importantes instrumentos de planificación.

-  Plan Integral de Movilidad Metropolitano, **Acuerdo Metropolitano No. 017 del 29 de diciembre de 2011.**
-  Política Pública de Movilidad Sustentable, **Acuerdo Metropolitano No. 016 del 29 de diciembre de 2011.**

2.2.4 Plan de desarrollo de Pereira “Pereira Capital del Eje”. Con 27 programas y 67 subprogramas, 15 metas de impacto, 357 metas de producto y 117 metas de resultado, el cual servirá como una hoja de ruta en la que el Municipio pueda desarrollar los proyectos planteados en este documento.

2.2.5 Plan de desarrollo de Dosquebradas, “Dosquebradas Compromiso de Todos 2016 - 2019”. A través del Acuerdo N° 007, “Dosquebradas será al 2019 una ciudad con Desarrollo Social y Humano, educada, comunicada, inteligente, digital, participativa con un alto grado de respeto por el ambiente, los derechos humanos; basados en principios como la dignidad, el desarrollo del ser, el respeto y la equidad. Igualmente, Dosquebradas avanzara hacia el futuro como un compromiso de todos, en la cual se consolida su vocación industrial y su desarrollo sostenible”.

2.2.6 Plan de Desarrollo de La Virginia. “Por La Virginia que todos Queremos 2016 – 2019”. Alcanzar una mejor calidad de vida para las personas que habitan el Municipio de la Virginia y avanzar hacia una sociedad integrada por las oportunidades y la inclusión social, son los propósitos durante la administración municipal del período 2016-2019.

3. ORGANISMOS RESPONSABLES DE LA MOVILIDAD EN EL ÁREA METROPOLITANA CENTRO OCCIDENTE.

Existen algunos aspectos relacionados con la gestión del tránsito y el transporte, el control, la regulación y la movilidad, que no dependen de la autoridad de las Alcaldías que conforman el AMCO, pero, que sin lugar a dudas, son indispensables para mejorar las condiciones de seguridad de todos los actores de la movilidad.

3.1 Responsabilidades del Ministerio de Transporte:

El establecimiento de la Normatividad, lineamientos de las políticas de regulación, control y sanciones de tránsito y transporte. Los requisitos para habilitación de los Centros de Diagnóstico Automotriz (CDA). El manejo de los Sistemas de Información sobre Siniestralidad tales como IPAT – RNAT.

3.2 Responsabilidades de la Superintendencia de Puertos y Transporte:

La vigilancia y el control a escuelas de conducción y Centros de Diagnóstico Automotriz.

3.3 Responsabilidades de la Agencia Nacional de Infraestructura y del Instituto Nacional de Vías:

El diseño, construcción, mantenimiento y operación de las vías nacionales que cruzan por el Municipio.

3.4 Responsabilidades del Área Metropolitana Centro Occidente:

Planear, reglamentar y controlar los servicios de transporte público terrestre de pasajeros, de carácter metropolitano, en su jurisdicción, ser autoridad de transporte masivo y metropolitano. Ejecutar obras de interés metropolitano

3.5 Responsabilidades de la Federación de Municipios:

La Federación Nacional de Municipios de Colombia, tiene bajo su tutela La Dirección Nacional del SIMIT (Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito) de acuerdo a lo establecido en la Ley 769 de 2002.

De acuerdo a lo expuesto en la constitución colombiana, leyes, resoluciones, decretos y demás normas que lo regulan el tránsito, transporte, la movilidad (las personas, el espacio público, los vehículos) en Colombia, es claro para el

AMCO que tenemos las competencias suficiente para dar inicio a la construcción de un Plan Metropolitano de Seguridad Vial, (PMSV), donde converjan las diferentes acciones que se deben tomar en cada uno de los tres Municipios que conforman el Área Metropolitana.

Construir una Política Pública con toda la potencialidad de resolver todos los problemas concretos, de promover integración social entre todos los actores que conforman el AMCO, buscando equidad en la aplicación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 ONU y Plan Nacional De Seguridad Vial 2011-2016 del Ministerio de Transporte, buscando beneficiar la mayoría de los ciudadanos y ciudadanas del Área Metropolitana Centro Occidente, constituida por los Municipios de Pereira y Dosquebradas mediante **Ordenanza No. 001 de 1981** y se adiciona el Municipio de La Virginia mediante **Ordenanza No. 014 de 1991**.

3.6 Alcaldía Municipal de Pereira, Dosquebradas y La Virginia:

A través de sus diferentes Secretarías, e institutos descentralizados, que se les ha delegado por Ley responsabilidades de velar por la seguridad de las personas, cuando se trasladan de un lugar a otro, dentro de su jurisdicción y competencia.

3.7. Diagnóstico de la Seguridad Vial en el Área Metropolitana Centro Occidente para Construcción de un Plan Metropolitano de Seguridad Vial

De acuerdo a lo expuesto en la constitución colombiana, leyes, resoluciones, decretos y demás normas que lo regulan el tránsito, transporte, la movilidad (las personas, el espacio público, los vehículos) en Colombia, es claro para el AMCO que tenemos las competencias suficiente para dar inicio a la construcción de un Plan Metropolitano de Seguridad Vial, (PMSV), donde converjan las diferentes acciones que se deben tomar en cada uno de los tres Municipios que conforman el Área Metropolitana.

Construir una Política Pública con toda la potencialidad de resolver todos los problemas concretos, de promover integración social entre todos los actores que conforman el AMCO, buscando equidad en la aplicación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 ONU y Plan Nacional De Seguridad Vial 2011-2016 del Ministerio de Transporte, buscando beneficiar la mayoría de los ciudadanos y ciudadanas del Área Metropolitana Centro Occidente, constituida por los Municipios de Pereira y Dosquebradas mediante **Ordenanza No. 001 de 1981** y se adiciona el Municipio de La Virginia mediante **Ordenanza No. 014 de 1991**.

Entrando en contexto, se realizará un análisis general de los factores más relevantes de cada uno de los Municipios que conforma el AMCO, desde sus datos históricos, generalidades de cada ciudad, comportamiento económico, sistemas de transporte hasta el análisis de los casos de víctimas fatales y no fatales.

4. MUNICIPIO DE PEREIRA

Pereira es el Municipio Capital del Departamento de Risaralda, es la ciudad más poblada de la región del eje cafetero y la segunda más poblada de la región paisa, después de Medellín; conforma el Área Metropolitana de Centro Occidente junto con “los Municipios de Dosquebradas y la Virginia alcanzan una población de 467.185 habitantes aproximadamente, para el 2014”⁵. Está ubicada en la región centro-occidente del país, en el valle del río Otún en la Cordillera Central de los Andes colombianos.

⁵ DANE 2014, estimación y proyección de población nacional, departamental y municipal por sexo, grupos quinquenales de edad y edades simples de 0 a 26 años 1985-2020

4.1 Aspectos Históricos y Generales:

La historia de la ciudad se remonta a la época pre-colombina, en la cual la zona que hoy comprende la ciudad estaba habitada por las tribus de las culturas Quimbaya y Pijao, ampliamente reconocidas por su orfebrería. En esta región, el mariscal Jorge Robledo fundó la ciudad de Cartago el 9 de agosto de 1540, pero el asedio de los pijaos o bien razones de conveniencia económica, produjeron el traslado de dicha ciudad al sitio que ocupa actualmente en el norte del Valle del Cauca, en 1691, hacia las márgenes del río La Vieja. Entonces la región volvió a tornarse selvática y sepultó los vestigios que quedaban de la civilización. Sobre las escasas ruinas de la población española, cruzada por la vía que conducía del Valle del Cauca a Medellín, a través de Manizales, ya habían construido sus moradas un grupo de 20 familias antioqueñas cuando un puñado de vallecaucanos apareció a fundar la población de Cartago La Vieja, hoy Pereira. No obstante que la iniciativa formal de la fundación provino del grupo caucano, el surgimiento de Pereira fue un capítulo más de la colonización antioqueña y la contribución de otros grupos sociales como el caucano, fueron en sus comienzos relativamente escasos.

Tiempo después, con el ideal de revivir esta ciudad, que hasta entonces era una zona selvática, el 24 de agosto de 1863, el presbítero Remigio Antonio Cañarte y Jesús María Ormaza Niño, entre otros, regresaron a las ruinas de la antigua Cartago, donde establecieron unas cuantas chozas que fueron bendecidas el 30 de agosto del mismo año (1863).

Durante 6 años se llamó Cartago Viejo, pero en 1869 la municipalidad de Cartago le dio el nombre de Villa de Pereira, en honor al doctor Francisco Pereira Martínez, quien en 1816 se refugiara en la zona, junto con su hermano Manuel Pereira, tras la derrota de las huestes patriotas de Simón Bolívar en la

batalla de Cachirí y manifestase tiempo después el deseo de que se estableciese una ciudad en dichos predios.

A partir de 1870 y sobre todo como resultado de las guerras civiles de 1876 y 1885, la región recibió una nueva oleada de inmigrantes procedentes de Antioquia. Con la circunstancia de que ahora se trataba de un elemento humano de condiciones sociales y psicológicas diferentes. El grupo de 1863 y años siguientes había estado formado por descuajadores de selva que sólo aspiraban a tener una sola parcela; el segundo grupo lo integraban hombres de mayores ambiciones y mayor capacidad empresarial. Algunos de ellos estaban vinculados a capitales antioqueños que financiaban sus actividades, que derribaban montañas y abrían haciendas ganaderas utilizando peonadas y fuertes inversiones de capital.

4.2 Aspectos Geográficos:

El área Municipal es de 702 km², limita al norte con los Municipios de La Virginia, Marsella y Dosquebradas, al noreste con Santa Rosa de Cabal y al este con el departamento del Tolima, al sur con los Departamentos de Quindío y Valle del Cauca, al oeste con el Municipio de Balboa y el Departamento del Valle del Cauca.

Pereira se encuentra sobre la cordillera central, sobre el valle del río Otún, y parte del valle del río Cauca, Pereira al igual que muchas ciudades Colombianas, posee zonas altas de difícil acceso o partes planas o poco empinadas, las calles de la ciudad se hacen conforme al relieve de la zona, caso tal como la Avenida el Río que cruza el valle del río Otún, por lo cual posee pocas elevaciones pero sí varias ondulaciones laterales.

La mayor parte del territorio municipal corresponde al relieve escarpado de la Cordillera Central. Entre los accidentes orográficos se destacan los nevados

del Quindío, del Ruiz y Santa Isabel, situados en los límites con los departamentos de Quindío, Caldas y Tolima respectivamente. Igualmente cuenta con otros accidentes como Santa Bárbara, también conocido como el Alto del Nudo. El sistema hidrográfico del Municipio comprende los ríos Cauca, Barbas, La Vieja, Otún y Consota, con sus numerosos afluentes. Por lo quebrado de su relieve, goza de variedad de climas.

El Municipio de Pereira limita al sur con los Municipios de Ulloa (Departamento del Valle del Cauca), Finlandia y Salento (Departamento del Quindío), al oriente con el Departamento del Tolima, con Anzoátegui, Santa Isabel, Ibagué y zona de los Nevados, y al occidente con los Municipios de Cartago, Anserma Nuevo (Departamento del Valle del Cauca), Balboa y la Virginia (Departamento de Risaralda).

El área urbana el Municipio Pereira están divididos en 19 comunas: Ferrocarril, Olímpica, San Joaquín, Cuba, Del Café, El Oso, Perla del Otún, Consota, El Rocío, El Poblado, El Jardín, San Nicolás, Centro, Río Otún, Boston, Universidad, Villavicencio, Oriente y Villa Santana.

En el área rural está dividida en Corregimientos: Altagracia, Arabia, Caimalito, Cerritos, La Florida, Puerto Caldas, Combia Alta, Combia Baja, La Bella, Estrella-La Palmilla, Morelia, Tribunas.

4.3 Bases Económicas:

El Municipio de Pereira cuenta con una economía diversificada en su estructura económica, el sector primario representa el 5.7% del producto interno, el sector secundario muestra un peso relativo de 26.2% en el Municipio y el sector terciario es el más representativos con una magnitudes de 68.1%. El PIB de Pereira creció 3.7% en el año 2004, sin duda este año fue

exitoso donde varios hechos reactivaron la economía, como el programa bandera del gobierno nacional <la seguridad democrática>, mayor fluidez del sistema financiero, <microcrédito>, las remesas enviadas de compatriotas residentes en el exterior que tienen un impacto importante en el consumo, lo anterior acompañado de mejores precios del petróleo, carbón, níquel, incluso café. Estos acontecimientos se reflejaron en el incremento tanto en la oferta como en la demanda de bienes y servicios.

El comercio es la segunda actividad generadora de empleo, Pereira viene adelantando un proceso vertiginoso en su comercio formal, una parte importante se encuentra ya en centros comerciales (Alcides Arévalo, Bolívar Plaza, Lago Plaza, Novacentro, Parque Arboleda, Pereira Plaza, Victoria, Unicentro, entre otros) donde existe una gran variedad de productos y servicios lo cual puede verse en el corto plazo como exitoso.

A su vez hacen presencia multinacionales como Jumbo con un Hipermercado, y dos tiendas más pequeñas, en Unicentro y Dos quebradas, el Éxito con otro Hipermercado y cuatro más de esta firma en el Centro, en el Municipio de Dosquebradas, en el sector de Cuba y en Parque Arboleda, Home Center, Hipermercado Alkosto, Hipermercado Makro.

En menos de un año McDonald's hace apertura de 3 restaurantes y dos centros de postres, también llega a la ciudad la empresa Cinemark con 6 salas en Parque Arboleda y 4 en Unicentro. Pereira figuraba como la ciudad con más desempleo en el 2010 en Colombia.

En el sector hotelero en el último tiempo se han construido varios establecimientos localizados en el centro de Pereira, lo cual puede interpretarse como una expansión de visitantes a la ciudad por diferentes motivos, generando valor agregado en diferentes sectores.

4.4 Medios de Transporte:

Pereira es un importante eje comercial del país, por lo cual cuenta con el Aeropuerto Internacional Matecaña, así como con una red de acceso por los departamentos de Caldas, Valle y Quindío, con carreteras interdepartamentales como la denominada "Autopista del Café", además de importantes vías internas como es el caso de Avenida 30 de agosto, Avenida del río, Avenida Circunvalar, Avenida de las Américas, Ferrocarril, Avenida Belalcázar y las carreras Sexta, Séptima y Octava.

En el año 2006 se inauguró el sistema de transporte masivo, compuesto por buses articulados y alimentadores, denominado Megabús, que sirve principalmente a los Municipios de Pereira y Dosquebradas y mueve más de 200.000 pasajeros diariamente, la empresa tiene proyectado prestar el servicio en los Municipios de La Virginia, y Santa Rosa de Cabal, aún condicionado a que este último decida formar parte del área metropolitana.

El Viaducto César Gaviria Trujillo comunica a Pereira con Dosquebradas, constituyendo una parte importante para el tráfico vehicular entre las ciudades de Armenia, Pereira y Manizales, actualmente transitan por allí 186.000 vehículos diarios, además de ser reconocida con el premio nacional de arquitectura. Fue inaugurado el 15 de noviembre de 1997 y su nombre fue dado en honor al presidente número 40 de Colombia, César Gaviria, que nació en la ciudad de Pereira, la longitud de su tramo central es de 211 m. El puente constituye un punto de referencia para la ciudad convirtiéndose junto con el monumento al Bolívar desnudo en uno de sus principales iconos. En el año 2006 se implementó un sistema de seguridad para reducir los niveles de suicidio, que consiste en dos barreras en los bordes del puente que dificultan la escalada.

En el Área Metropolitana de Centro Occidente se están desarrollando proyectos como la Estación del Ferrocarril de Occidente, el Malecón de La Virginia, y el Parque Natural Quimbaya y su sistema de teleférico y el Bioparque Ukumarí.

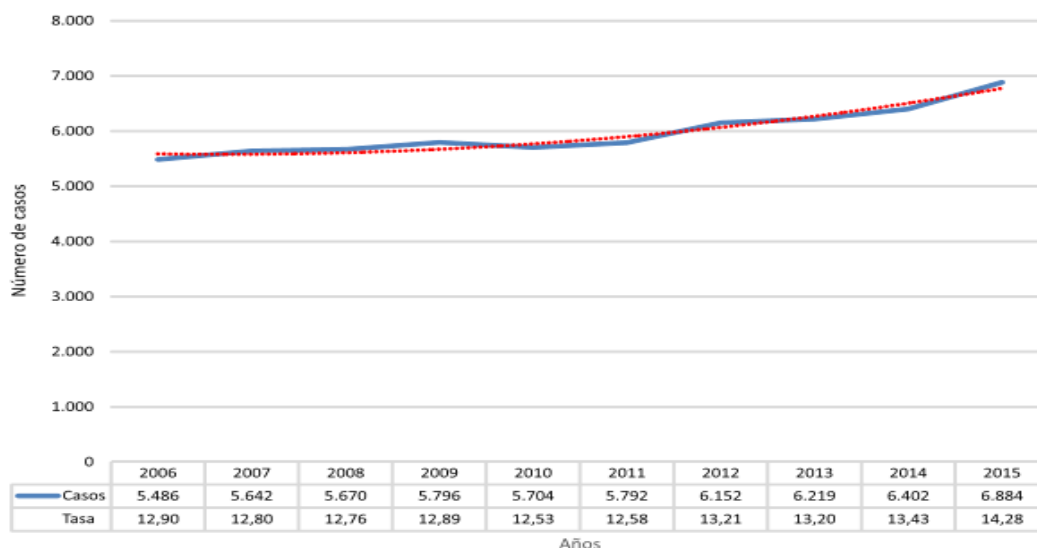
4.5 Panorama de Accidentalidad en Colombia:

Se realizará un análisis de la accidentalidad en Colombia, que servirá de referente cuando se revise la situación de cada Municipio que conforma el Área Metropolitana Centro Occidente.

En 2015, al Instituto Nacional de Medicina Legal fueron *reportados 52.690 casos atendidos por accidentes de transporte*; las lesiones fatales corresponden a un total de *6.884 personas fallecidas (13,07%)* y las lesiones no fatales reportan un total de *45.806 personas lesionadas (86,93%)*.

El análisis de resultados demuestra que para el año estudiado el número de muertes es el mayor de la última década e incluso *es la cifra más alta de muertes en los últimos 15 años (6.884 muertes)*. Es así, que para el 2015 las muertes de accidentes de transporte se *incrementaron en 7,53% con respecto al 2014, a su vez 20,69% con respecto al 2010 y 27,06% con respecto al 2005*. En cuanto a víctimas no fatales presenta durante el año 2015 el aumento de heridos por accidentes de transporte fue de 3,70% comparado con el año 2014 y de 14,65% con respecto a 2005.

Gráfico 1. Muertes por accidentes de transporte, casos y tasas por cada 100.000 habitantes. Colombia, 2006 – 2015.



Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses / Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia / Sistema de Información Red de Desaparecidos y Cadáveres / Sistema de Información Nacional de Estadísticas Indirectas. Tasas calculadas con base en las proyecciones de población DANE 2005-2020

De acuerdo al análisis realizado a las cifras detalladas, las concentraciones se encuentran en las mismas características de años anteriores, *el hombre es el más afectado en accidentes de transporte en lesiones fatales y no fatales*; la proporción es más sobresaliente en el caso de muertes en donde *alcanza el 81,30% de los casos* y para el caso de *heridos es de 61,99 %*; en cuanto a la *edad, para lesiones fatales el 51,83% de las personas están en edades entre 15 y 39 años*, en esta misma franja estaría el porcentaje de *lesionados no fatales asciende a 58,25%*.

Desde la perspectiva del medio de transporte afectado, alrededor del 80% de las muertes y heridos en Colombia se concentran en los denominados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) “usuarios vulnerables de la vía pública” (1), compuesto *por los personas no motorizadas (26,57% de las muertes en Colombia, 20,93% en heridos)*, usuarios de *bicicleta (5,53% de las*

muerter, 5,74% en heridos) y los ocupantes de *motocarro o motocicleta* (47,36% de las muertes, 54,92% en heridos).

Tabla 2. Muertes por accidentes de transporte según tipo de accidente Colombia 2015.

Medio de Transporte	Conductor		Pasajero		Peatón		Sin información		Total	
	Casos	%	Casos	%	Casos	%	Casos	%	Casos	%
Motocicleta-Motocarro	2.668	78,33	592	49,83	-	-	-	0,00	3.260	47,36
Peatón	-	-	-	-	1.829	100,00	-	0,00	1.829	26,57
Bicicleta	376	11,04	5	0,42	-	-	-	0,00	381	5,53
Automóvil-Campero-Camioneta	238	6,99	357	30,05	-	-	-	0,00	595	8,64
Bus-Buseta-Microbús	7	0,21	132	11,11	-	-	-	0,00	139	2,02
Tracto-Camión-Camión-Furgón-Volqueta	83	2,44	54	4,55	-	-	-	0,00	137	1,99
Otros vehículos terrestres carreteros	20	0,59	7	0,59	-	-	-	0,00	27	0,39
Vehículos acuáticos	4	0,12	14	1,18	-	-	-	0,00	18	0,26
Vehículos aéreos	8	0,23	23	1,94	-	-	-	0,00	31	0,45
Sin información	2	0,06	4	0,34	-	-	461	100,00	467	6,78
Total	3.406	100	1.188	100	1.829	100	461	100	6.884	100

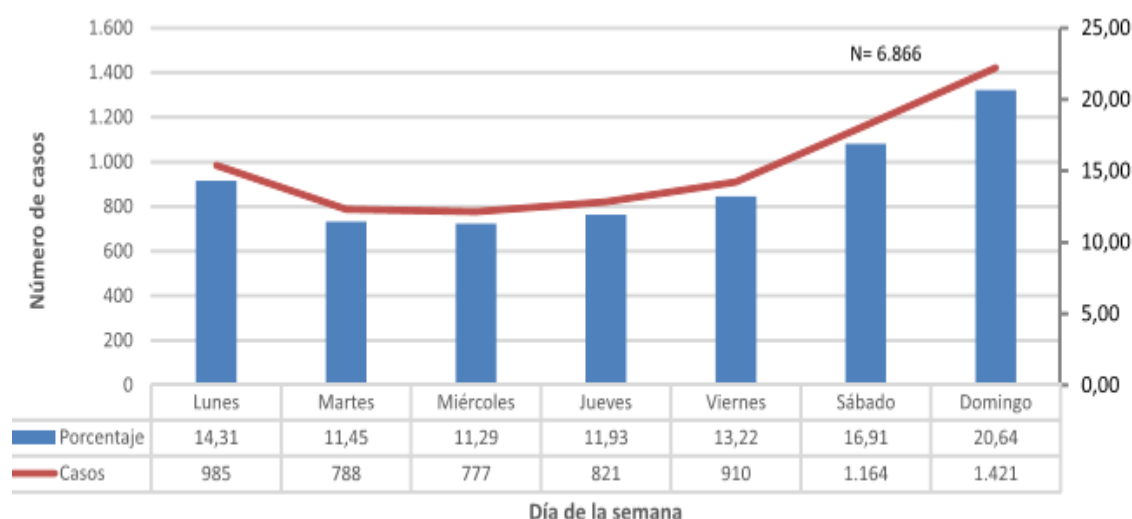
Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses / Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia / Sistema de Información Red de Desaparecidos y Cadáveres / Sistema de Información Nacional de Estadísticas Indirectas.

El actor vial con más incidencia en la afectación de los accidentes de transporte encontramos que las *motocicletas –motocarros* representan el mayor porcentaje de participación con 47,36%, seguido por los *personas no motorizadas* con un 26,57%, de igual forma los automóviles, *camperos* y *camionetas* con un 8,64%, y las *bicicletas* representan un 5,53%. Se encontró que este tipo de vehículos son los que representan mayor porcentaje en muertes fatales y no fatales, demostrando una problemática más acentuada de este actor vial en el territorio colombiano.

De acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS) los “usuarios vulnerables de la vía pública” está compuesto por los peatones, usuarios de

bicicleta y motocicleta; la bicicleta para el caso colombiano presenta cifras también mayores a la participación porcentual a nivel mundial.

Gráfico 2. Muertes por accidentes de transporte según día del hecho, Colombia 2015.

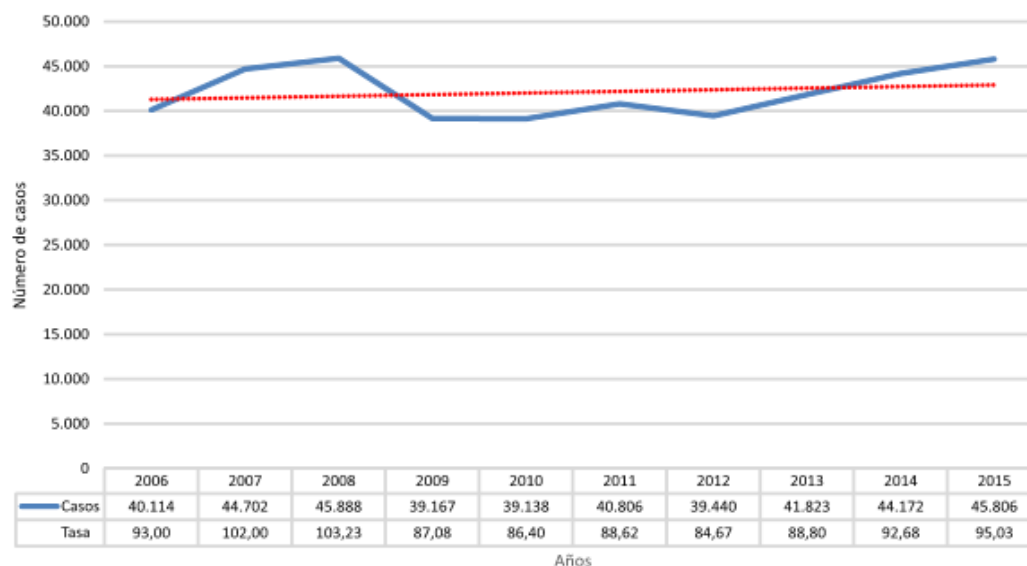


Nota: Se excluyen 18 casos sin información.

Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses / Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia / Sistema de Información Nacional de Desaparecidos y Cadáveres / Sistema de Información Nacional de Estadísticas Indirectas.

En los días de la semana (sábado y domingo) se concentra el 37,55% de las muertes y el 30,50% de los heridos; para el 2015 el mes de diciembre mostró el mayor número de casos en lesiones fatales (671 casos que corresponden al 9,75% de las muertes totales) y respecto a los rangos horarios, el pico máximo entre las 15 y las 18 horas representa el 15,98% de las muertes con hora asociada al hecho.

Gráfico 3. Lesiones por accidentes de transporte según tipo de accidente **Colombia 2015.**



Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses / Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia / Sistema de Información de Clínica y Odontología Forense / Sistema de Información Nacional de Estadísticas Indirectas. Tasas calculadas con base en las proyecciones de población DANE 2005-2020

El análisis de víctimas no fatales (45.806) presenta durante el año 2015 un aumento de heridos por accidentes de transporte de 3,70% comparado con el año 2014 (44.172) víctimas no fatales) y de 14,65% con respecto a 2005.

En el 2015 el número de lesionados por accidentes de transporte informado al Instituto Nacional de Medicina Legal es el segundo registro más alto desde que se tiene cifras de heridos por este fenómeno en el país, solamente superado por 2008.

Tabla 3. Lesiones por accidentes de transporte según tipo de accidente, 2015.

Tipo de Accidente	Hombre		Mujer		Total	
	Casos	%	Casos	%	Casos	%
Choque con otro vehículo	19.803	71,96	10.003	58,48	29.806	66,79
Atropello	5.610	20,38	4.545	26,57	10.155	22,76
Caída de ocupante	901	3,27	1.183	6,92	2.084	4,67
Volcamiento	503	1,83	474	2,77	977	2,19
Choque con objeto fijo o en movimiento	421	1,53	343	2,01	764	1,71
Lesión dentro de vehículo	159	0,58	465	2,72	624	1,40
Caída del vehículo a un precipicio	116	0,42	81	0,47	197	0,44
Hundimiento	3	0,01	5	0,03	8	0,02
Incendio	4	0,01	3	0,02	7	0,02
Aterrizaje forzoso	1	0,00	1	0,01	2	0,00
Explosión	-	0,00	1	0,01	1	0,00
Total	27.521	100	17.104	100	44.625	100

Nota: Se excluyen 1.181 casos sin información.

Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses / Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia / Sistema de Información de Clínica y Odontología Forense / Sistema de Información Nacional de Estadísticas Indirectas.

Para los heridos en accidentes de transporte, las interacciones en orden de mayor a menor motocicleta o motocarro 66,79%, atropellos 22,76% caída de ocupantes 4,67% volcamientos 2,19%, por otra parte, en el tema de lesiones no fatales la valoración médico legal efectuada por el Instituto Nacional de Medicina Legal determina incapacidades y secuelas médico legales a las personas víctimas de lesiones personales en accidentes de transporte y que lleven un proceso penal, dicha valoración es fundamental para el sistema judicial colombiano.

El análisis en términos de tasas no reviste una aproximación del fenómeno de inseguridad vial completo, entre otras circunstancias porque el reporte de heridos por accidentes de transporte es un proceso de discusión continuo a nivel mundial dada la complejidad de la valoración y por la definición del concepto de herido o lesionado. Estas diferencias se aprecian en diferentes niveles gubernamentales e incluso no gubernamentales de una región, por tanto es una limitante las diferentes formas de conteo para un análisis riguroso, acertado y comparable sobre víctimas no fatales de la accidentalidad

vial, teniendo en cuenta que el alcance de la prestación del servicio forense de Medicina Legal no cubre todos los heridos por accidentes de tránsito del país, el análisis presenta solo una parte de la población que se estima en cerca del 10% de acuerdo a la proporción de heridos por cada muerte en las proyecciones mundiales de la OMS.

Con base en lo anterior, lo registrado por los sistemas de información del Instituto Nacional de Medicina Legal infiere una tasa de lesionados que no presenta mayores variaciones en la última década con una estabilidad de valores cercanos a los 90 heridos por cada 100.000 habitantes, exceptuando los registros atípicos presentados en el año 2007 y 2008 (Figura 2).

4.6 Panorama de Accidentalidad en Pereira

4.6.1 Levantamiento de la Información

De acuerdo a los argumentos de las diferentes autoridades de Tránsito del Área Metropolitana Centro Occidente, la información de los hechos viales ocurridos en cada una de sus jurisdicciones. Para la obtención de los datos referentes a la seguridad vial en cada uno de los Municipios que conforman el AMCO, se registra la información de los hechos viales ocurridos en su jurisdicción, bajo las directrices del Ministerio de Transporte y mediante la Resolución 006020 de 2006. Inicialmente los Agentes y Policías de Tránsito recolectan la información de los hechos viales, esta información queda registrada en el Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), según la resolución 0011268 del 6 de diciembre de 2012.

A su vez, cada uno de las autoridades de tránsito suministra los registros de hechos viales al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) que tiene incorporado el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, es de aclarar que el Ministerio de Transporte no hace devolución de esta información, que sería de vital importancia para retroalimentar los datos estadísticos de los hechos

viales, y que servirían de base para los análisis en el observatorio de seguridad vial del AMCO o de cada ciudad que la conforma.

4.6.2 Panorama de la Hechos Viales y su Análisis de la Accidentalidad y Mortalidad en Pereira.

A través de la siguiente información se mostraran los datos desde el año 2004 al 2015, el cuadro está basado en el tipo de víctimas en accidentes de Tránsito en el Municipio de Pereira.

Tabla 4. Muertes por Accidentes de Tránsito en Pereira entre los años 2004 al 2016

Tipo de Víctima	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Diferencia
Peatón	47	35	29	29	23	24	29	33	34	36	27	24	31,58%
Pasajero	13	7	2	1	5	2	5	4	4	5	4	3	3,95%
Conductor	8	6	2	3	2	7	1	2	4	1	4	3	3,95%
Motociclista	13	16	16	30	22	27	20	16	20	27	28	27	35,53%
Parrillero	3	5	2	9	3	5	3	3	6	2	7	7	9,21%
Ciclista	6	9	7	3	5	5	5	3	6	4	5	7	9,21%
Sin Información	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	6,58%
TOTAL	90	78	58	75	60	70	63	61	74	75	75	76	100,00%

Fuente: Elaboración Propia

De acuerdo a los cuadros estadísticos históricos de muertes que se han venido presentado en el Municipio, es claro el aumento de la mortalidad en los años 2011 con relación al 2012, pasando de **61 muertos en el 2011 a 74 en el 2012**, teniendo una *diferencia de 13* muertes que representan *un aumento del 17,57%* entre los dos años; y en los años siguientes se ha mantenido en una cifra constante.

Realizando un análisis de la mortalidad de acuerdo al tipo de las víctimas, encontramos que los *conductores de motos y parrilleros* son los más afectados con *34 víctimas* con un porcentaje de *40,79%* del total de los muertos, ocupando la primera *causa de muerte*, los *personas no motorizadas* con un total de *24 fallecidos* que representan en un *31,58%* de los muertos, son la segunda causa de víctimas fatales más relevantes en el Municipio. Es de anotar que estas cifras han representado una disminución significativa en este año y en los años anteriores, pasando de 34 víctimas en el año 2012 a 24 decesos en el 2015.

Los *hombres* son los más afectados en las lesiones fatales de tránsito y transporte, la proporción más dominante en este caso, donde muestran *66 muertes* alcanzando *86,84%* de los casos y las *mujeres* con *10 muertes* con *13,16%*.

Gráfico 4. Muertes por Accidentes de Tránsito en Colombia por cada 100.000 habitantes.

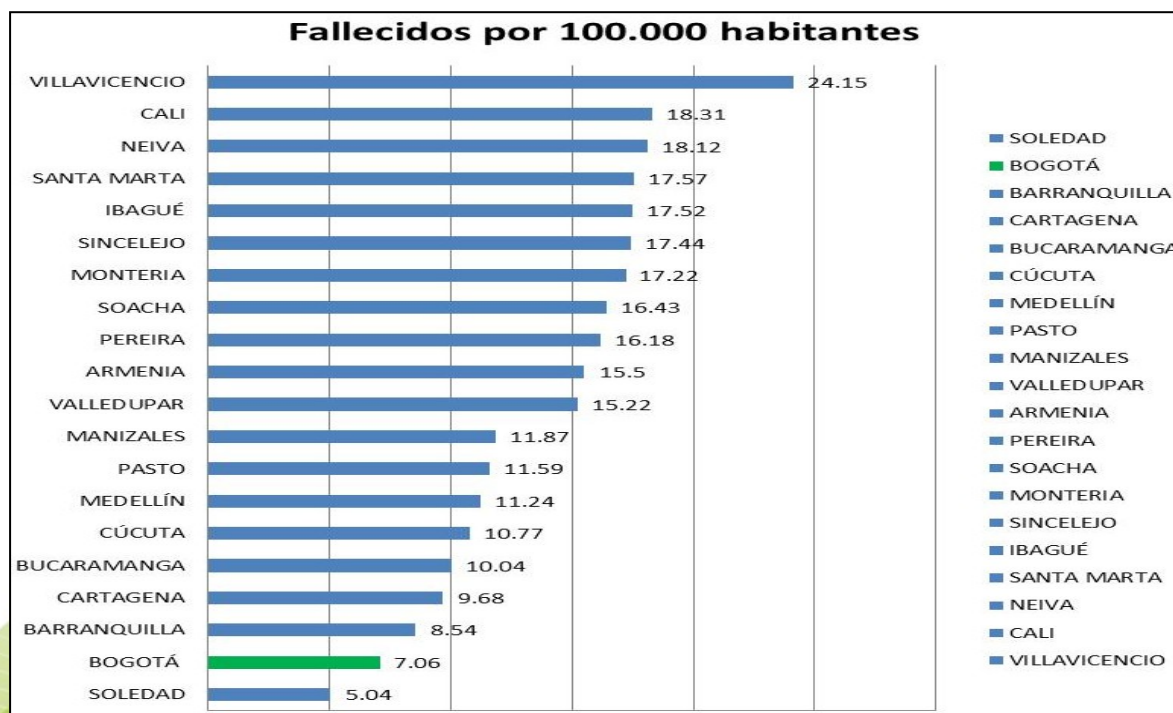


Tabla 5. Accidentes y colisiones de Tránsito en Pereira entre los años 2.014 y 2015.

Descripción	AÑO 2014	AÑO 2015	Diferencia	%
Colisiones	2.845	3.608	763	26,82%
Accidentes	1.111	1.313	202	18,18%
Heridos	1.734	2.295	561	32,35%
Víctimas	75	76	1	1,33%

Fuente: Elaboración Propia

En el documento Forenses 2014 datos para la vida, del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, se establece que de las 75 muertes por accidentes de tránsito en el Municipio de Pereira, 58 de ellas correspondieron a hombres y 18 a Mujeres, representando una tasa 16.05 personas fallecidas por cada 100.000 habitantes.

4.6.3 Parque Automotor

Las cifras presentadas por el Instituto Municipal de Transito de Pereira, sobre el registro de vehículos corresponde a los años 2.008 al 2015.

Tabla 6. Parque Automotor de Pereira

PARQUE AUTOMOTOR	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	2.015	Incremento 2.008-2015	Porcentaje de Participación
Automovil	34.088	35.590	35.590	40.424	43.736	46.876	50.429	53.748	57,67%	37,0%
Motos	41.166	42.592	43.122	43.946	47.415	52.620	59.450	63.597	54,49%	43,7%
Camperos	7.363	7.498	7.830	8.012	8.272	8.413	8.626	8.734	18,62%	6,0%
Camionetas	8.228	8.367	8.663	9.168	9.751	10.691	11.917	13.150	59,82%	9,0%
Microbús	594	597	601	605	621	643	669	677	13,97%	0,5%
Buseta	542	501	500	488	487	487	487	472	-12,92%	0,3%
Bus	532	508	516	515	530	540	549	565	6,20%	0,4%
Camion	1.616	1.622	1.671	1.706	1.840	1.930	2.045	2.168	34,16%	1,5%
Volqueta	484	494	480	489	507	515	534	550	13,64%	0,4%
Tracto-Camion	163	161	158	158	166	168	182	177	8,59%	0,1%
Maquinaria Agrícola	22	19	19	21	21	20	20	22	0,00%	0,0%
Otros	232	367	395	408	458	613	1.049	1.552	568,97%	1,1%
TOTAL	95.030	98.316	99.545	105.940	113.804	123.516	135.957	145.412		100,0%

Fuente: Elaboración Propia

El 44% del parque automotor inscrito corresponde a motocicletas y el 37% a vehículos tipo automóvil. Desde el año 2008 al 2015, los registros de motocicletas se han incrementado en 22.431 unidades, situación que se ve reflejada en los aforos vehiculares realizados en las principales intersecciones de la ciudad.

De igual forma se ha incrementado los Automóviles en un 37% y los Camperos y Camionetas en un 15% con relación a los años de observación.

Tabla 7. Parque Automotor por Clase de Uso.

PARQUE AUTOMOTOR	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	2.015
Vehículos Particulares	87.772	90.953	94.395	98.818	106.443	115.729	127.226	136.441
Vehículos Públicos	6.624	6.513	6.473	6.436	6.669	7.085	7.626	8.248
Vehículos Oficiales	634	648	677	686	692	698	712	723
TOTAL	95.030	98.114	101.545	105.940	113.804	123.512	135.564	145.412

De acuerdo a la clase de uso, el parque automotor de Pereira se clasifica en su mayoría en vehículos particulares con 136.441 vehículos y 8.248 en vehículos públicos; entre Taxis, buses, busetas, microbuses, camionetas camiones.

5. MUNICIPIO DE DOSQUEBRADAS

Es un Municipio colombiano perteneciente al Departamento de Risaralda, vecino a la ciudad capital del departamento, Pereira (comunicado a través del Viaducto Cesar Gaviria Trujillo). Dosquebradas es la segunda ciudad del departamento a nivel poblacional, que hace parte del Área Metropolitana de Centro Occidente (AMCO) y es uno de los principales centros industriales del

Eje Cafetero. El nombre de la ciudad se debe a la existencia de dos ríos: Santa Teresita y Las Garzas. Dada su cercanía a la capital del departamento y la presencia de un buen número de estaderos, discotecas y sitios de recreación, el sector de la Badea en Dosquebradas es conocida como la zona rosa de Pereira; este sector tiene características similares a la vía a La Calera en Bogotá.

5.1 Aspectos Generales

Tabla 8. Generalidades Territoriales Dosquebradas

AÑO DE FUNDACIÓN	1.844
AÑO DE CREACIÓN	1972
CATEGORÍA MUNICIPAL 2016	2
ÁREA TOTAL	70,58 Kms
% ÁREA DEL MUNICIPIO SOBRE ÁREA DEPARTAMENTAL	1,90%
DENSIDAD POBLACIONAL	2.486
POBLACIÓN DANE 2015	198.877
TEMPERATURA MEDIA	21° a 22°
PRECIPITACIÓN	2.600 – 3200 mm/año

Fuente: DANE, Secretaría de Salud de Dosquebradas, CARDER

5.2 Datos Históricos

El territorio que hoy ocupa el Municipio de Dosquebradas, estuvo habitado al tiempo del descubrimiento y la conquista, por la tribu o nación de los aborígenes Quimbaya. Fue descubierto por el Capitán Jorge Robledo, al penetrar en dicha provincia a su regreso de Arma en el año de 1540. Habitaron estos antepasados en las laderas y colinas que rodean el valle de

Dosquebradas, el cual era rico en aguas y vegetación silvestre, propia del clima.

Si la civilización Chibcha es la denominada del maíz, la de los Quimbaya puede denominarse de la guadua, y la de los Putamaes en particular, la del oro.

Los pobladores de Dosquebradas sobre sus colinas, observaban la llanura sembrada de guadua en medio de las interminables lagunas de su Valle, lagunas originadas por el continuo desbordamiento de sus múltiples quebradas y riachuelos ocasionado por su abundante riqueza hidrográfica y su alta precipitación fluvial que a su vez originó que los naturales buscaran refugio a las laderas y colinas que lo bordean.

Fundado en 1.900, fue elevado a carácter de Municipio en 1972, convirtiéndose en el décimo cuarto Municipio de Risaralda. Dosquebradas desarrolla paralelamente al acelerado avance de urbanización, un proceso de industrialización con la llegada de varias industrias de carácter nacional, e internacional que se vieron atraídas por la ubicación estratégica del Municipio en la región, por los bajos precios de la tierra, la capacidad y cantidad de su mano de obra, las exoneraciones tributarias que otorgó la administración municipal y por la proximidad a mercados de alto consumo.

En 1948 se vislumbraban los primeros asomos de la industrialización y se inicia la construcción del edificio de la fábrica de comestibles la Rosa, por la Compañía norteamericana Grace Line. Dos años después la fábrica de Paños Omnes, propiedad de la firma Compañía de Tejidos de lana Omnes S.A. de la mundialmente conocida casa productora de paños P. Cía. Teoulemonde, se establece en Dosquebradas e inicia su montaje.

La junta de Fomento del Corregimiento de Dosquebradas, que en ese entonces velaba por el desarrollo de la región, exonera de impuestos por un plazo prudencial a las empresas que desearan establecerse en Dosquebradas, inmediatamente las fábricas y empresas empiezan a surgir masivamente, dada su comodidad y estratégica ubicación.

El corregimiento de Dosquebradas dependía geográfica y políticamente del Municipio de Santa Rosa de Cabal, que a su vez dependía en ese entonces del Departamento de Caldas. Posteriormente se independizó de Santa Rosa de Cabal el 6 de diciembre de 1.972, mediante ordenanza 012 de la Asamblea Departamental de Risaralda y se erige como Municipio.

En diciembre 06 de 1.972, nace la vida administrativa, como ente territorial municipal; mediante ordenanza 012 de 1.972. Con una población DANE de 45.306 lo que significa que ha tenido un crecimiento promedio anual de 4.625 habitantes.

5.3 Datos Geográficos

El Municipio de Dosquebradas se encuentra ubicado sobre la vertiente occidental de la cordillera central, cuenta con un área total de 70.8 km², el área urbana corresponde al 19.91% y el 80 % corresponde al área rural, los límites generales son los siguientes: por el Norte con los Municipios de Marsella y Santa Rosa de Cabal, por el Sur y el Oeste con el Municipio de Pereira y por el Este con el Municipio de Santa Rosa de Cabal.

Se extiende en forma triangular hacia Santa Rosa de Cabal donde empieza a levantarse la topografía sobre el Cerro de Boquerón. El área urbana presenta una forma longitudinal con urbanizaciones al lado y lado de la vía Pereira – Santa Rosa de Cabal, hasta sobrepasar los límites del valle, donde aparecen asentamientos sobre la ladera de las montañas; sus suelos están regados por

las aguas de los ríos Otún y San José, que constituyen los límites sur y oriental del Municipio, y 37 pequeñas quebradas que caracterizan su geohidrografía.

El Municipio de Dosquebradas está conformado por su centro urbano, subdividido en doce (12) comunas, conformadas por 270 conjuntos de barrios de diferentes tamaños y características tanto en su localización como en su conformación sociodemográfica.

La parte rural se organiza a partir de dos (2) corregimientos: La Unión y Frailes, este último comienza a dar muestras de centro urbano-rural y enlace de las actividades urbanas con la zona rural y treinta (32) veredas.

5.4 Bases Económicas.

Acorde con la caracterización del tejido empresarial Dosquebradas, realizado por la Cámara de Comercio; se presenta la siguiente distribución de unidades económicas por actividad (la cual no incluye el sector primario -agricultura, pesca, ganadería y extracción- por cuanto el Censo realizado por el DANE en 2005, fue vinculado a la población y solo fueron objeto de encuesta las viviendas, empresas o locales comerciales).

Dosquebradas es un Municipio que se caracteriza por su actividad industrial y su base económica está sustentada en actividades industriales, comerciales, de servicios y agropecuarias (Alcaldía de Dosquebradas, 2012).

Gráfico 5. Caracterización del tejido Empresarial en Dosquebradas.



Se observa que el tejido empresarial del Municipio se concentra en el comercio con el 51%, estableciéndose como el sector de mayor frecuencia de unidades económicas. Así mismo, que el 26% de las empresas de Dosquebradas proveen servicios a la comunidad y que el sector industrial comprende el 17% de las unidades económicas.

Es de destacar que una porción importante de las unidades empresariales asociadas al sector comercio, se concentran en actividades económicas de abastecimiento interno en donde el 47% de estas unidades productivas se encuentran en actividades como supermercados con un 28%, tiendas 9%, tiendas de ropa 5% y ferreterías 5% (DANE, 2005).

Gráfico 6. Caracterización del Empleo por Sectores Económico



La mayor cantidad de empresas del Municipio de Dosquebradas son Micro (99.04%) y el sector que más empleos genera es el de Restaurantes y comida.

Las fuentes de empleo están concentradas en la micro empresa en sectores de baja complejidad, competitividad, nula investigación y desarrollo, con requerimientos de personal con estudios básicos, que concentran sus clientes en el mercado interno del Municipio. Es importante fortalecer a los micro y pequeños empresarios para garantizar su sostenibilidad económica en el tiempo y no perder las plazas de trabajo existentes. Así mismo, es necesario generar las condiciones para que medianas y grandes empresas se instalen en la zona, generando empleos de calidad y ofertando vacantes que permitan que los profesionales formados en la región no emigren hacia otras zonas del país en busca de oportunidades.

Durante el periodo del 2014 al 2015 se beneficiaron a 100 micro empresario del Municipio de Dosquebradas con microcréditos por un valor de \$750 Millones para fortalecimiento de estas unidades de negocio que representan el 99% de las empresas registradas en Dosquebradas.¹⁹

5.5 Medios de Transporte

Dosquebradas se articula con todos los sistemas de transporte con los que cuenta la ciudad de Pereira, su estructura conurbana entre Pereira y Dosquebradas le permite crecer y desarrollarse conjuntamente en todas sus modalidades de transporte público, desde que se conformó el Área Metropolitana Centro Occidente, las decisiones en transporte que se toman en el AMCO beneficia a los tres Municipios que la conforman en todos sus acápites.

En el departamento de Risaralda, la concentración de las actividades en la ciudad Capital Pereira, es reflejo de la estructura de poder en el nivel descentralizado, Dosquebradas, ha aprovechado cabalmente la dotación de infraestructuras, el equipamiento urbano y las decisiones político-administrativas por su cercanía con Pereira, lo cual se percibió con claridad en el estudio de Ecoregión, en el cual Dosquebradas aparece entre las cinco primeras ciudades en población pero ocupa el puesto doce en la categorización funcional.

La inauguración del sistema de transporte masivo en el año 2006, compuesto por buses articulados y alimentadores, denominado Megabús, que sirve principalmente a los Municipios de Pereira y Dosquebradas, mueve más de 200.000 pasajeros diariamente, se tiene planeado extender el sistema a los Municipios de La Virginia, y Santa Rosa de Cabal, aún condicionado a que este último decida formar parte del área metropolitana.

El Viaducto César Gaviria Trujillo comunica a Pereira con Dosquebradas, constituyendo una parte importante para el tráfico vehicular entre las ciudades de Armenia, Pereira y Manizales, actualmente transitan por allí 186.000 vehículos diarios, además de ser reconocida con el premio nacional de arquitectura. Fue inaugurado el 15 de noviembre de 1997 y su nombre fue dado en honor al presidente número 40 de Colombia, César Gaviria, que nació en la ciudad de Pereira, La longitud de su tramo central es de 211 m. El puente constituye un punto de referencia para la ciudad convirtiéndose junto con el monumento al Bolívar desnudo en uno de sus principales iconos. En el año 2006 se implementó un sistema para evitar que las personas se arrojen al río Otún, que consiste en dos barreras en los bordes del puente que dificultan la escalada.

En el Área Metropolitana de Centro Occidente se están desarrollando proyectos como la Estación del Ferrocarril de Occidente, el Malecón de La Virginia, y el Parque Natural Quimbaya y su sistema de teleférico y el Bioparque Ukumarí., permitiéndole a Dosquebradas ser incluyente en todos los proyectos de Desarrollo de la región.

Las cifras presentadas por la Secretaria de Transito y Movilidad del Municipio de Dosquebradas, sobre el registro de vehículos corresponde a:

5.6 Estadísticas de la Accidentalidad en Dosquebradas

El principal problema de la seguridad vial es inducir un cambio en el comportamiento de los ciudadanos. Es necesario aprender a considerar que las vías son un espacio público común y no un espacio abandonado a la violencia. El respeto común por los demás usuarios de las vías es la base y el mensaje fundamental en el diagnóstico de seguridad vial. Las soluciones existen y nos concierne la obligación moral de hacer todo lo posible por

aplicarlas, especialmente porque las inversiones en mejoras de la seguridad vial benefician a toda la sociedad.

De otro lado y con el fin de satisfacer tanto al cliente interno como al cliente externo, Dosquebradas logró por parte del ICONTEC la certificación de calidad de los procesos de gestión de tránsito y movilidad conforme a la norma técnica ISO 9001 versión 2008 y con el fin de mejorar la seguridad de las personas no motorizadas y controlar el tráfico y la movilidad, se logró la modernización de un 95% de la red semaforizada, con equipos de última tecnología que cuentan con los elementos de comunicación para instalar a futuro una central de control de tráfico conforme a las necesidades en materia de movilidad.

El Municipio cuenta con cinco intersecciones vehiculares peatonales semaforizadas en puntos con altos índices de accidentalidad; permitiendo disminuir el riesgo. Se cuenta con un parque automotor renovado para que los agentes de tránsito ejecuten su labor de manera eficiente y eficaz, de igual manera, en la Secretaría de tránsito y movilidad, se da cumplimiento al decreto 1500 de 2009 que reglamenta los centros de enseñanza automovilística y dicha Institución se encuentra dotada de la innovación tecnológica para administrar procesos tan importantes como las matrículas de vehículos, pago de impuestos, control de la movilidad y prevención de la accidentalidad municipal, se mejoró la señalización tanto horizontal como vertical existente en el Municipio de Dosquebradas con la instalación de tableros de señales verticales y la demarcación vial con pinturas de mayor durabilidad conforme a la norma técnica colombiana 1360.

Se ha generado una mayor participación en educación y seguridad vial mediante la implementación de campañas de sensibilización en las vías, diferentes instituciones educativas y empresas del sector público y privado del

Municipio, adicionalmente se recuperó el espacio del parque didáctico para el ejercicio de labores lúdicas y de formación vial.

Tabla 9. Estadísticas Metropolitanas de Accidentes de Tránsito (Dosquebradas)

COMPARATIVO DE MUERTES Y LESIONES EN ACCIDENTES DE TRANSITO Y TRANSPORTE EN EL AREA METROPOLITANA CENTRO OCCIDENTE

2015	MUERTES ACCIDENTALES						Diferencia	%	LESIONES ACCIDENTALES						Diferencia	%
	Hombres		Mujeres		Total				Hombres		Mujeres		Total			
	2014	2015	2014	2015	2014	2015			2014	2015	2014	2015	2014	2015		
DOSQUEBRADDAS	22	26	4	9	26	35	9	34,62%	196	191	115	125	311	316	5	1,61%
LA VIRGINIA	2	5	2	1	4	6	2	50,00%	46	39	29	27	75	66	-9	-12,00%
PEREIRA	57	66	18	10	75	76	1	1,33%	983	1.377	711	918	1.694	2.295	601	35,48%
TOTAL	81	97	24	20	105	117	12	11,43%	1.225	1.607	855	1.070	2.080	2.677	597	28,70%
DIFERENCIA	16		-4		12				382		215		597			

Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses / Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia / Sistema de Información Red de Desaparecidos y Cadáveres / Sistema de Información Nacional de Estadísticas Indirectas. Tasas calculadas con base en las proyecciones de población DANE 2005-2020.

En el documento Forenses 2015 del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, se establece que de las 35 muertes por accidentes de tránsito en el Municipio de Dosquebradas, 26 de ellas correspondieron a hombres y 9 a Mujeres, representando un incremento de 9 muertes más que el año 2014, con un **porcentaje de 34,62%** personas fallecidas. Es preocupante el número de personas que han fallecido en la ciudad, una cifra que nos indica que debemos unir esfuerzos para definir estrategias y acciones con el objeto de disminuir los accidentes de tránsito y que se vea reflejado en las reducción de víctimas fatales.

De igual forma se advierte un aumento en el número de **víctimas no fatales de 316** en el año 2015 y comparado con el año 2014 hay un aumento de 5

víctimas más con un **porcentaje de 1,61%**. Si bien los resultados nos dan un porcentaje muy bajo de víctimas no fatales, nos muestra que se ha mantenido el número de heridos en la ciudad, pero se deberá desarrollar acciones para disminuir el número de víctimas no fatales.

5.7 Principales Causas de la Accidentalidad

El Municipio de Dosquebradas cuenta con una base de datos dentro de la cual se encuentran establecidas las principales causas de accidentalidad, para los dos últimos años se tienen identificadas como principales causas las siguientes:

1. La impericia del conductor y el desconocimiento de las normas.
2. El exceso de Velocidad.
3. Consumir alcohol antes y durante el ejercicio de la conducción.
4. El exceso de confianza en el auto o en sí mismo.
5. No mantener la distancia suficiente entre vehículos.
6. Fallas mecánicas.
7. No respetar las señales de Tránsito.
8. Distracciones.
9. Fatiga, sueño.
10. Uso de medicamentos contraindicados.
11. Adelantamientos indebidos.
12. Malas condiciones de la vía.
13. Maniobras peligrosas como arrancar sin precaución

Con lo anterior es importante que a partir de la identificación de las principales causas se creen estrategias con el fin de reducir las principales causas, conociendo de antemano los sitios en los cuales se concentran los más altos niveles de accidentalidad; de este modo a través del fortalecimiento en la

movilidad y la seguridad vial el porcentaje en vez de aumentar año tras año, disminuya.

En lo transcurrido del año 2016 con corte al mes de marzo se cuentan con datos de 382 accidentes, 265 heridos y hasta la fecha 1 muerto, en donde se presentan patrones reiterativos dentro de las principales causas como lo son: no guardar distancia de seguridad, no respeta prelación, reverso imprudente en sitios como la troncal de occidente a lo largo de los principales barrios del Municipio.

Tabla 10. Parque Automotor de acuerdo a la clase de vehículo.

Concepto	Año				Participación
	2012	2013	2014	2015	
Automóviles	5.898	6.127	6.449	6.725	8,57%
Motos	45.248	51.657	57.087	66.910	85,31%
Camperos	910	942	968	999	1,27%
Camioneta	1.313	1.414	1.537	1.694	2,16%
Microbús	331	342	358	367	0,47%
Buseta	448	451	452	455	0,58%
Bus	208	220	263	290	0,37%
Camión	409	423	444	462	0,59%
Volqueta	66	69	70	72	0,09%
Tracto - Camión	2	12	12	13	0,02%
Maquinaria Agrícola	1	1	1	1	0,00%
Otros	164	326	372	446	0,57%
Total	54.998	61.984	68.013	78.434	100%

Fuente: Elaboración Propia

De acuerdo al registro del parque automotor el 85% corresponde a motocicletas, condición que demuestra la cantidad de vehículos que circulan en las vías de la ciudad, sin tener en cuenta el parque automotor que rueda en el Municipio y no está registrado en el organismo de tránsito de Dosquebradas, se establece que aproximadamente un 40% más de estos vehículos están en nuestras vías.

6. MUNICIPIO DE LA VIRGINIA

La Virginia es un Municipio Colombiano del Departamento de Risaralda. Se encuentra localizado al occidente de la ciudad de Pereira. Hace parte del Área Metropolitana de Centro Occidente, junto a Dosquebradas. Sus terrenos son planos a ondulados, bañados por las aguas de los ríos Cauca y Risaralda y las de algunas quebradas de menor caudal.

6.1 Aspectos Generales

Tabla 11. Generalidades Territoriales Dosquebradas

DETALLE	UNIDADES
Extensión total	33 Kmts
Extensión área urbana	30 Km 2
Extensión área rural	3 km 2
Altitud de la cabecera municipal 899 metros sobre el nivel del mar (SNM).	899 Mts/N.M
Temperatura media: 28 ^{oo} C.	28° C.
Distancia de referencia: 30 kms de su capital Pereira	30 Kmts

Fuente: Elaboración Propia

6.2 Datos Históricos

Las comunidades indígenas de Anserma y Apía fueron los primeros habitantes del territorio que hoy conforma el Municipio de La Virginia, posteriormente se desplazaron hacia él, negros y mulatos que conformaron el caserío denominado

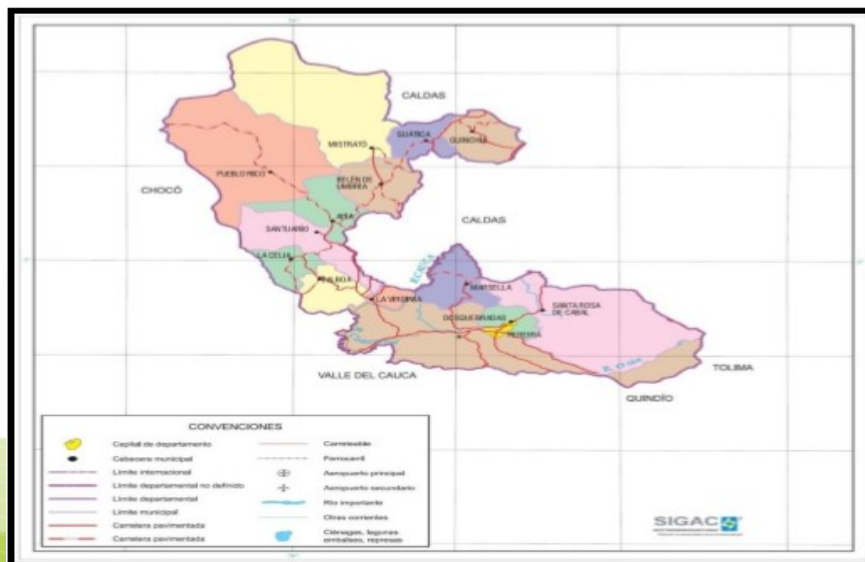
"NIGRICIA". Con la llegada de nuevos colonizadores toma los nombres de "Sopinga", "La Bodega" y finalmente "La Virginia".

Su proximidad con el Municipio de Pereira, genera un sin número de relaciones económicas, sociales, políticas y culturales que sirvieron de base para que, en 1991 se lograra su ingreso al Área Metropolitana Centro Occidente, (AMCO) conformada actualmente por los Municipios de Pereira, Dosquebradas y La Virginia.

6.3 Localización Geográfica.

El Municipio de La Virginia se encuentra ubicado en la región andina de Colombia, sobre el valle que conforman los ríos Cauca y Risaralda, a 899 metros sobre el nivel del mar, con una temperatura promedio de 27 grados centígrados y aun área de 33 km². El régimen de lluvias está caracterizado por dos períodos en el año; el primero comprende los meses de marzo, abril, mayo y junio y el segundo los meses de agosto, septiembre y octubre, La Cabecera Municipal está localizada aproximadamente a los 04°53'46" de latitud norte y 75°52'55" de longitud oeste

Gráfico 7. Localización del Municipio de la Virginia Fuente: Página web del Municipio. www.lavirginia.risaralda.gov.co



Su relieve forma dos tipos de paisaje, el primero pertenece al relleno aluvial de los ríos Cauca y Risaralda y el segundo corresponde a algunas colinas de la Cordillera Occidental.

La mayor parte del Municipio se ubica en el primer tipo de relieve, razón por la cual presenta un alto nivel freático, 1.5 metros en promedio. Su territorio se encuentra en medio de dos fallas geológicas de gran extensión y cercanas al casco urbano; La falla Anserma nuevo localizada al occidente del Municipio y la falla Quebrada nueva al oriente.

Su hidrografía la conforman los ríos Cauca y Risaralda, y las quebradas Mina Rica, la Pizarra, los Tarros y el Cairo. Estos componentes hidrográficos además de servir como límites con otros Municipios son importantes en el desarrollo económico de LA VIRGINIA ya que son incorporados y utilizados en la irrigación de las tierras aptas para la agricultura y la ganadería, en la industria extractiva de materiales de arrastre de los ríos y en el aprovechamiento de los recursos turísticos. El Municipio de La Virginia, tiene una extensión geográfica de 34 km², siendo el Municipio el más pequeño del Departamento de Risaralda. (Ver imagen 2.)

Grafico 8. Mapa de Localización del Municipio de La Virginia



Límites: Sus límites son: Por el norte con el Departamento de Caldas a la altura del Municipio de Belalcázar y Viterbo; por el sur con el Municipio de Pereira específicamente con el corregimiento de Caimalito; por el Oriente con los Municipios de Pereira y Marsella y por el occidente con los Municipios de Balboa y Santuario.

6.3.1 Área Urbana (Barrios)

Siete de Enero, El Prado, El Ciprés San Carlos, El Progreso, Los Almendros, Santa Fe, Pío Doce, Sigifredo Zuleta, Obrero, Los Gavilanes, Balsillas, Buenos Aires, Alfonso López, La Playa, Restrepo, La Magdalena, El Centro, Bavaria, El Edén, San Fernando, Las Américas, San Antonio, San Cayetano, Los Libertadores, Pedro Pablo, Bello, Fernando Tangarife I, Fernando Tangarife II, Bayron Gaviria, Luis Carlos Galán, El Jardín, Porto Belo, La milagrosa.

6.3.2 Área Rural (Veredas)

La Virginia solo cuenta con tres veredas ubicadas el 3% del área rural, ellas son: La Palma, El Aguacate y Mina Rica.

6.4 Datos Económicos

Su Desarrollo Comercial se inicia con la construcción del puente Bernardo Arango sobre el río Cauca, con el cual se mejora la comunicación vial con Pereira y Cartago, extinguiéndose el transporte fluvial. En un principio su economía se basó en los cultivos de plátano, yuca y maíz, actividades que fueron desplazadas por el cultivo de café, renglón que se fortaleció con la aparición de tres trilladoras. La Royal, Montoya y Trujillo y la Compañía Cafetera de Manizales importantes generadoras de empleo hasta la creación del Ingenio Risaralda, cuya cercanía al Municipio de La Virginia atrajo importantes corrientes migratorias especialmente de población negra, la cual caracteriza algunos barrios del casco urbano. Fue erigido como corregimiento del Municipio de Belalcázar Caldas mediante el

Acuerdo No. 1 del 22 de enero de 1906 dado por el concejo municipal de ese Municipio.

La actividad económica más significativa es la agricultura de frutas ácidas, plátano, compra de café y cacao, actividades agroindustriales como el procesamiento de la caña de azúcar con el Ingenio Risaralda, además de servicios derivados de este proceso como lo son el transporte, el corte y el alce de este producto; el 80% de sus empleados de planta son vecinos de este Municipio, el comercio y la ganadería, elementos minoritarios como la pesca en las aguas del río Cauca, un factor fundamental para el desarrollo de la región como la explotación de material de río, gran parte de su población se emplea en la ciudad de Pereira además de un porcentaje considerable de remesas que son enviadas desde el exterior. A futuro se perfila como ciudad turística, adicionalmente es denominada "El Puerto Dulce de Colombia" debido al Parador Náutico. Su medio de transporte más común son las bicicletas y motocicletas. Se reconoce como un pueblo de comercio.

6.5 Medios de Transporte

El Municipio de La Virginia se ubica a 30 kilómetros de su capital Pereira y se comunica a través de una vía asfaltada que se recorre en aproximadamente 30 minutos.

Posee una excelente ubicación geoestratégica en el contexto regional y nacional, lo que le permite articularse con el sistema vial nacional a través de la troncal de Occidente y la nueva troncal del Pacífico o vía Panorama, ejes viales que sirven de conexión entre el pacífico, el atlántico y el centro del país, de esta forma La Virginia es cruzado por dos corredores vehiculares de carácter nacional en buenas condiciones: Un primer eje vial comunica el Norte y el Sur del país, entre los Departamentos de Antioquia y Valle del Cauca, mantenido por el sistema de concesiones de Colombia (Autopistas del Café).

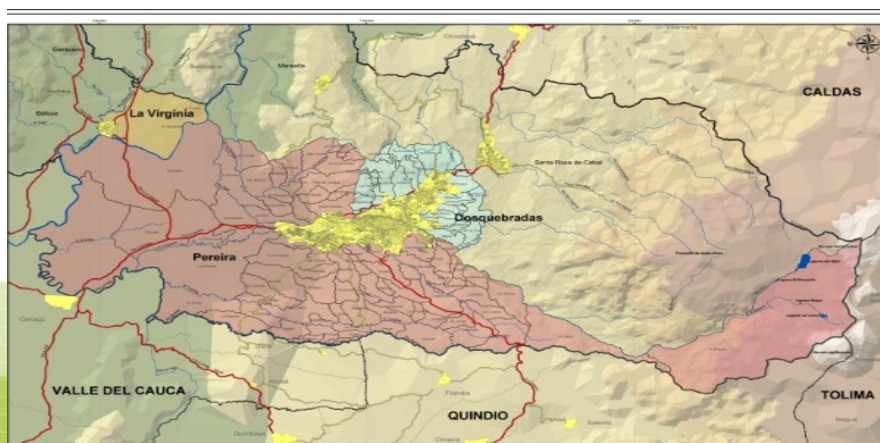
Un segundo eje vial de orden nacional comunica al centro del país con el mar Pacífico, Departamento del Chocó, que actualmente se encuentra en proceso de mejoramiento, ancho de vía y carpeta de rodadura, que disminuirá ostensiblemente el tiempo de viaje y mejorará la comodidad del viajero, para llegar directamente hasta Tribugá en las playas de Nuquí (Choco).

Por estar ubicado el Municipio en un sitio estratégico es paso obligado para viajeros nacionales y regionales, sus vías primarias están en buenas condiciones, lo que no ocurre con algunas vías de carácter urbano, aunque se adelanta por medio de la Alcaldía Municipal un proceso de mejoramiento de las mismas.

Actualmente se ejecuta un proyecto vial para la conexión entre el puerto de Buenaventura (Valle del Cauca) y el Departamento de Antioquia, a través de la Troncal del Cauca, que obligatoriamente debe pasar por La Virginia.

La Virginia está articulada con todos los sistemas de transporte con que cuenta la ciudad de Pereira y Dosquebradas, su estructura conurbana entre Pereira y Dosquebradas le permite crecer y desarrollarse conjuntamente en todas sus modalidades de transporte público, desde que se integró con el Área Metropolitana Centro Occidente, las decisiones en transporte que se toman en el AMCO beneficia a los tres Municipios que la conforman en todos sus acápites.

Gráfico 9. Ejes viales de transporte que cruzan por La Virginia



6.5.1 Accesibilidad Aérea

El aeropuerto Matecaña de Pereira se encuentra ubicado a 25 minutos de La Virginia y el aeropuerto Santa Ana de Cartago a 20 minutos.

6.5.2 Accesibilidad Fluvial



Barco Ciudad Pereira, Río Cauca en La Virginia - Risaralda.jpg

El transporte fluvial en el Municipio de La Virginia se remonta a sus años de fundación cuando las canoas y los barcos eran utilizados para el transporte de mercancías entre Cartago, Cali, La Virginia y Municipios del norte del Valle. Entre otras embarcaciones populares se recuerdan: El Cali, El Mercedes y el Ricaurte.

Hoy en día son utilizadas las canoas para la extracción de materiales de los ríos Cauca y Risaralda. Algunas lanchas son utilizadas para la movilización de turistas entre El Puente Bernardo Arango (Puente Viejo) y el Puente Francisco Jaramillo Ochoa (Puente Nuevo), así como viajes a los Municipios de Cartago y de la Unión en el departamento del Valle.

Tabla 12. Población del Área Metropolitana 2014

MUNICIPIO	POBLACIÓN
Pereira	467.185
Dosquebradas	196.926
La Virginia	31.967
Población Total	696.078

Fuente: DANE. Proyecciones de Población para el 2014.

6.6 Datos Estadísticos de la Accidentalidad en La Virginia

El comportamiento estadístico de la accidentalidad en La Virginia se refleja claramente en las mismas condiciones que de los demás Municipios del Área Metropolitana Centro Occidente, si bien no en las cifras, pero si en sus causales.

Tabla 13. Accidentalidad en los Municipios que Conforman el AMCO

COMPARATIVO DE MUERTES Y LESIONES EN ACCIDENTES DE TRANSITO Y TRANSPORTE EN EL AREA METROPOLITANA CENTRO OCCIDENTE

2015	MUERTES ACCIDENTALES						Diferencia	%	LESIONES ACCIDENTALES						Diferencia	%
	Hombres		Mujeres		Total				Hombres		Mujeres		Total			
	2014	2015	2014	2015	2014	2015			2014	2015	2014	2015	2014	2015		
DOSQUEBRADDAS	22	26	4	9	26	35	9	34,62%	196	191	115	125	311	316	5	1,61%
LA VIRGINIA	2	5	2	1	4	6	2	50,00%	46	39	29	27	75	66	-9	-12,00%
PEREIRA	57	66	18	10	75	76	1	1,33%	983	1.377	711	918	1.694	2.295	601	35,48%
TOTAL	81	97	24	20	105	117	12	11,43%	1.225	1.607	855	1.070	2.080	2.677	597	28,70%
DIFERENCIA	16		-4		12				382		215		597			

Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses / Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia / Sistema de Información Red de Desaparecidos y Cadáveres / Sistema de Información Nacional de Estadísticas Indirectas. Tasas calculadas con base en las proyecciones de población DANE 2005-2020.

De acuerdo a los datos de accidentalidad en el Área Metropolitana Centro Occidente, donde se encuentra por cada Municipio los datos de las víctimas fatales y no fatales en accidentes de tránsito, se puede apreciar que para el Municipio de La Virginia hay un incremento en la mortalidad en la accidentalidad

del 50% de **las víctimas fatales**, se pasó de **4 decesos en el 2014 a 6 muertes en el 2015**, y con relación a las **víctimas no fatales** se observa una **disminución del 12% con relación al 2014, pasando de 75 heridos a 66 en el año 2015, 9 heridos** menos, en este sentido las causas de la accidentalidad en La Virginia guardan las mismas causales a las de Pereira y Dosquebradas, por ser tres ciudades conurbanas.

Haciendo análisis de la mortalidad de acuerdo al tipo de las víctimas, se observó que los **conductores de motos y parrilleros son los más afectados con 4 víctimas** con un **porcentaje de 66,61% del total de las víctimas fatales**, ocupando la primera causa de muertes, los personas no motorizadas con un total de 1 fallecidos que representa el 16,66% de los muertos, son la segunda causa de víctimas fatales más relevantes en el Municipio.

Los hombres son los más afectados en las lesiones fatales de transporte, la proporción más dominante en este caso, donde se presentan 66 muertes alcanzando el 81,13% de los casos y las mujeres con 18,87%.

7. ÁREA METROPOLITANA CENTRO OCCIDENTE

El Área metropolitana de Centro Occidente es una conurbación colombiana, ubicada en el departamento de Risaralda, ubicada en el valle del río Otún (con 346 km de longitud y el más importante de la cuenca y la principal fuente de abastecimiento de agua para Pereira). Su núcleo principal es la Ciudad de Pereira, y sus Municipios satélites son Dosquebradas y La Virginia; tiene 700,526 habitantes. Fue creada por la Ordenanza No. 20 de 1981 y modificada por la Ordenanza 020 de 1991.

7.1 Aspectos Generales

Está conformada por los Municipios de Pereira, Dosquebradas y La Virginia, pertenecientes al Departamento de Risaralda, los cuales se encuentran inscritos en la cuenca alta del río Otún y posee una extensión de 846 km², creada mediante la Ordenanza No. 020 del 15 de diciembre de 1981 por la Asamblea de Risaralda, en la cual se inicia el funcionamiento del área metropolitana, conformada por Pereira, como gran centro urbano o núcleo principal y las poblaciones contiguas de Dosquebradas.

En el año de 1984, se expidió la ordenanza No. 048 en la cual se autoriza la entrada del Municipio de La Virginia al Área Metropolitana de Pereira, lo cual fue formalizado el 2 de marzo de 1985, con el Decreto 0332 “Por el cual se integra el Municipio de La Virginia al Área Metropolitana de Pereira”. La Ordenanza 020 fue modificada en 1991 por la Ordenanza No. 14 del 26 de marzo de 1991, para establecer los Municipios vinculados: Pereira y Dosquebradas inicialmente y con posterioridad el Municipio de La Virginia.

7.2 Población del Área Metropolitana por Municipios

MUNICIPIO	POBLACION
Pereira	467.185
Dosquebradas	196.926
La Virginia	31.967
POBLACIÓN TOTAL Total	696.078
Numero de Vehículos AMCO	321.751
Número de Hogares AMCO	220.780
Número de Vehículos por Hogar	1.5

7.3 Tendencia de la Siniestralidad

Se debe realizar un análisis de la accidentalidad en el AMCO, con el objeto de revisar las cifras globales de los accidentes ocurridos en los tres Municipios, revisarlos desde la perspectiva del Área Metropolitana Centro Occidente.

7.4 En Resumen la Seguridad Vial en el Área Metropolitana Centro Occidente.

Esta es una de las muchas razones por la cual el AMCO ha tomado la Decisión de construir el PMSV, debido al aumento considerable de la accidentalidad en el AMCO, un aumento en la *víctimas fatales de 19 personas más que el año 2014, representando un 18,10%*, y en *víctimas no fatales de 307 personas más que el 2014 que representan un 14,76%* con relación a la año anterior.

Es de anotar que Dosquebradas es la ciudad que aumentó en mayor número de víctimas no fatales de 9 víctimas del total de los decesos y Pereira quien aumenta el número de heridos con 311 personas.

El aumento de muertes de motociclistas y de personas no motorizadas en el 2015, se encuentran en el rango de edad de los 15 y 39 años, resultando las más afectadas en hechos de tránsito en condición de motociclistas. Es importante resaltar el alto número de ciudadanos mayores de 50 años muertos en condición de personas no motorizadas.

Existe una alta concentración de colisiones y accidentes de tránsito y transporte en algunos sectores y trayectos de vía ya identificados, que se llamaran zonas de mayor ocurrencia de hechos viales.

Ante esta situación se debe aumentar el control y vigilancia en las vías del AMCO, ante causas como el exceso de velocidad, el transitar por sitios prohibidos y no detenerse ante la luz roja de un sistema de semaforización, con el objetivo de

disminuir el riesgo de la movilidad, debido al creciente número de vehículos y usuarios en las vías de los Municipios que conforman el AMCO. El aumento del parque automotor de vehículos particulares, principalmente de motocicletas, hace que se deba definir una Política clara en materia de seguridad Vial para los Tres Municipios del Área Metropolitana Centro Occidente y así poder lograr una disminución en los accidentes de tránsito y por ende las víctimas fatales y no fatales que actualmente siguen creciendo de forma lineal en el AMCO.

De acuerdo al Plan Mundial “Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2021 la ONU y el Plan Nacional De Seguridad Vial 2011-2021 (Plan nacional de seguridad vial 2011-2021 resolución 2273 de 2014 Ministerio de Transporte), el AMCO a determinado establecer los “**Centro de Intervención Metropolitanos Gestión del Riesgo Seguro para las Personas**” acordes a los Modelos anteriores de orden Mundial y Nacional para la Construcción del Primer Plan Metropolitano de Seguridad Vial, acorde se realizará un paralelo de los Planes de Seguridad Vial Internacional y Nacional y el Modelo utilizado para construcción de Plan Metropolitano Seguridad Vial.

Tabla 14. Comparativo de Planes de Seguridad Vial – Internacional, Nacional y Metropolitano.

Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 ONU	Plan Nacional De Seguridad Vial 2011-2016 Ministerio de Transporte	CENTRO DE INTERVENCIÓN METROPOLITANO Nro, Gestión del Riesgo Seguro para las Personas
PILAR 1. Gestión de la seguridad vial	LÍNEA DE ACCIÓN 1. Aspectos Institucionales	CENTRO DE INTERVENCIÓN METROPOLITANO Nro 1, Comportamiento Seguro para las Personas
PILAR 2. Vías de tránsito y movilidad más seguras	LÍNEA DE ACCIÓN 2. Medidas sobre el Comportamiento Humano	CENTRO DE INTERVENCIÓN METROPOLITANO Nro 2, Vehículos Seguros para las Personas
PILAR 3. Vehículos más seguros	LÍNEA DE ACCIÓN 3. Medidas sobre los Vehículos.	CENTRO DE INTERVENCIÓN METROPOLITANO Nro 3, Control y supervisión sobre los vehículos y equipos de seguridad.
PILAR 4. Usuarios de vías de tránsito más seguros.	LÍNEA DE ACCIÓN 4. Medidas sobre la Infraestructura o las Vía	CENTRO DE INTERVENCIÓN METROPOLITANO Nro 4, Infraestructura Vial segura para las Personas
PILAR 5. Respuesta tras los hechos viales.	LÍNEA DE ACCIÓN 5. Medidas de Atención a Víctimas.	CENTRO DE INTERVENCIÓN METROPOLITANO Nro 5, Atención y Rehabilitación a Víctimas

Fuente: Elaboración Propia

8. CENTROS DE INTERVENCIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE LOS PROGRAMAS Y ACCIONES

8.1 Centro de Intervención Metropolitano “*Gestión del Riesgo Seguro para las Personas*”

El Área Metropolitana Centro Occidente, a través del cuerdo Metropolitano Acuerdo Metropolitano No. 04 del 19 de abril de 2016, ha definido construir de la mano con los tres Municipios que la conforman el Plan Metropolitano de Seguridad Vial y se ha basado en la revisión documental de cada uno de los Municipios y de sus organismos de Transito. Del análisis de esta información se ha identificado hacer la participación a través de los **Centros de Intervención Metropolitano** que seria las Líneas de Intervención que presenta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 del Ministerio de Transporte, o **Pilares** para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 de la ONU, o estrategias para otros planes de movilidad.

El Plan Metropolitano de Seguridad Vial 2017-2021, se encuentra fundamentado en **cinco Centros de Intervención**, a través de las cuales, se busca fortalecer las acciones y medidas para la intervención integral de los usuarios de las vías, los vehículos y la infraestructura vial.

8.1.1. Centro de Intervención Metropolitano Nro. 1, Comportamiento Seguro para las Personas. El Área Metropolitana Centro Occidente ha tomado la iniciativa de aunar los esfuerzos necesarios con el objeto de mejorar las condiciones de los hechos viales ocurridos en los Municipios que la conforman, mejorar las relaciones entre las autoridades de Tránsito e implementar el **Centro Integral de Atención de Accidentes de Tránsito y Transporte (CIAATT)** donde se hará el observatorio vial, y se unirán todos los esfuerzos de los tres Municipios

en la implementación, participación y aplicación de los programas y acciones conjunta para disminuir los hechos viales, como autoridad de Transporte del AMCO, para hacer cumplir la ley, ejecutar y hacer seguimiento al PMSV. De acuerdo a lo anterior se debe analizar y proponer ajustes a los distintos comités, mesas de trabajo y los que existan. Al CIAATT se deberá convocar y participar todas las instituciones públicas y privadas interesadas en el tema.

8.1.2. Centro de Intervención Metropolitano Nro. 2 “Vehículos Seguros para las Personas”. En los estudios elaborados por el fondo de prevención vial ha establecido que la ciudadanía en general asume actitudes y conductas de alto riesgo en las vías, y la ONU precisa que las fallas humanas son la causa del 90% de los choques y víctimas de hechos viales. Los errores más significativos en términos de víctimas de siniestros en tránsito son: el exceso de velocidad, la conducción bajo efectos del alcohol y en general el irrespeto a las normas de tránsito. No solo los conductores, sino pasajeros, peatones, ciclistas y los motociclistas, muestran comportamientos que colocan en peligro sus vidas y la de los demás.

Es por ello necesario convocar a comunicadores, a grupos como las asociaciones de víctimas, académicos y asociaciones de usuarios, que converjan todas las agrupaciones que deseen participar y expresar sus inquietudes y que participen en la construcción de nuevas alternativas.

8.1.3. Centro de Intervención Metropolitano Nro. 3, Control y Supervisión sobre los Vehículos y Equipos de Seguridad. De acuerdo a la gran diversidad de los vehículos que se encuentran en nuestras vías, el estado de estos, la antigüedad, el estado técnico, la destinación que se le está dando a los vehículos. Estos antecedentes nos muestran la calidad de los elementos de seguridad como: Las carrocerías, cinturones de seguridad, sistema de frenado, bolsa de aire, estado de las luces y elementos de protección como cascos y chalecos reflectivos,

entre otros elementos de seguridad, son necesarios para disminuir la gravedad de los sucesos viales, choque o colisión.

8.1.4. Centro de Intervención Metropolitano Nro. 4. Infraestructura Vial Segura para las Personas. Para el AMCO el principio fundamental es la protección de la vida, bajo cualquier condición que amenace su integridad, por esto la infraestructura no es solo un elemento sobre el que se hace un desplazamiento de los vehículos y personas no motorizadas, todo lo contrario es sobre ella la que se debe tener vías adecuadas de acuerdo a las condiciones de desplazamiento de los vehículos, sus especificaciones técnicas de acuerdo a los suelos, pendientes y los asfaltos que son aplicados y poder garantizar a las personas vías seguras y adecuación para minimizar el riesgo de muerte o lesiones.

8.1.5. Centro de Intervención Metropolitano Nro. 5. Atención y Rehabilitación a Víctimas, el desamparo que viene padeciendo las víctimas y familiares de las víctimas fatales y las no fatales, hace que para el AMCO se diseñe un programa específico para la atención inmediata en el sitio, en el recorrido y la hospitalaria, asistencia legal, rehabilitación y reinserción a la vida a las personas que han sufrido pérdida de sus miembros o daños permanentes en ellos.

Teniendo en cuenta los diferentes observatorios hechos en cada Municipio que conforman el Área Metropolitana Centro Occidente, se identificaron a través de las matrices de análisis situacional de la accidentalidad en los Municipios que conforman el AMCO (La Virginia, Pereira y Dosquebradas), los análisis de los Planes de Desarrollo, los Planes de Movilidad vigentes y el estado actual de la malla vial que conforma el Área Metropolitana y las fortalezas y debilidades que posee cada Municipio, se definieron los problemas y se relacionaron con las cinco áreas de intervención, los cuales se presentan a continuación:

8.2 Línea Estratégica (Pilares)

El AMCO a través de las diferentes reuniones de trabajo en temas de seguridad vial y de igual forma con las mesas técnicas de seguridad vial, las interinstitucionales de los Municipios del AMCO, donde se busca analizar las problemáticas de movilidad de la ciudad a través de las cinco áreas específicas: comportamiento seguro para las personas, vehículos seguros, control y supervisión sobre los vehículos y equipos de seguridad, infraestructura vial segura para las personas, atención y rehabilitación a víctimas; para posteriormente definir las acciones, responsabilidades.

Se hizo parte de estos espacios de trabajo, el comité Técnico de Seguridad Vial de cada Municipio, Comité Técnico del AMCO, y representantes de los entes descentralizados de la Alcaldía de Pereira, Dosquebradas y La Virginia y transportadores entre otros.

8.2.1 Centro de intervención N°1. Gestión del Riesgo Seguro para las Personas

PROGRAMA	OBJETIVO	ACCIÓN	RESPONSABLE
1. Fortalecimiento a la Estructura Administrativa	Implementar el Centro Integral de Atención de Accidentes de Tránsito y Transporte, para constituir las necesidades de cada uno de los Municipios que conforman el AMCO, y que sea a través de (C.I.A.A.T.T) que se gestione todas las actividades que deben ser acatas de acuerdo a lo establecido en el PMSV y las demás que le sean delegadas por el AMCO. Con la creación de este (C.I.A.A.T.T) se crea un espacio exclusivo para la	1. Crea el Centro Integral de Atención de Accidentes de Tránsito Y Transporte (C.I.A.A.T.T) en el AMCO. 2. Otorgar facultades administrativas, tecnológicas y legales al AMCO para desarrollar el observatorio de accidentalidad de los Municipios que conforman el AMCO. 3. Crear una unidad de apoyo para capacitaciones a las Empresas de Transporte Público.	Autoridades de Tránsito y Transporte del AMCO.

	atención a conductores, transportadores, víctimas no fatales y familiares de las víctimas fatales buscando así fortalecer el beneficio de todos los actores de la vía. Por otro lado el impulso hacia la cultura de la movilidad a través de la creación de programas de capacitación a las empresas de transporte público del AMCO a través del (C.I.A.A.T.T).	4. Diseñar, gestionar, implementar, y realizar seguimiento a las campañas e indicadores que sean propuestas para cada una de las acciones que sean definidas en el observatorio de accidentalidad en el AMCO. 5. Fortalecer al talento humano para coordinar con las autoridades Municipales de Tránsito y Transporte del AMCO y la Policía de Tránsito, para aunar esfuerzos en prevención, atención, control y seguimiento a una movilidad saludable, segura y sostenible en el AMCO.	
2. Actualización del Amueblamiento Urbano, Atención y el Control del PMSV del AMCO	Priorizar como factor importante la señalización, semaforización, control y vigilancia un plan que nos permita tener una ciudad segura, eficiente, ordenada y señalizada, que a través de los esquemas de información, control y regulación nos permita disminuir los tiempos de desplazamiento y los índices de accidentalidad.	1. Elaborar un diagnóstico de la señalización existente y necesaria de los Municipios que conforman el AMCO 2. Realizar un análisis de la semaforización existente y necesaria en los Municipios que conforman el AMCO. 3. Estructurar el Proyecto Técnico, Financiero y Administrativo para cubrir las necesidades del sistema de semaforización y señalización del AMCO. 4. Implementar las acciones requeridos para un AMCO seguro	Autoridades de Tránsito y Transporte del AMCO.
3. Fortalecimiento de la capacidad técnica Institucional del AMCO	El fortalecimiento y mejoramiento de nuevas tecnologías para el control de la movilidad a través de herramientas que permitan disminuir los tiempos de atención de los puestos de control, de igual forma aumentar el número de personal para la atención apropiada de la regulación y	1. Modernizar tecnologías para la realización de comparendos electrónicos y el pagos oportunos de los mismos. 2. Monitoreo de los vehículos de los agentes de tránsito. 3. Monitoreo de los puestos de control para seguridad y análisis de datos de los vehículos y los conductores. 4. Atención de víctimas a través	Autoridades de Tránsito y Transporte del AMCO.

	atención de accidentes de víctimas fatales y no fatales	de unidades satélites de salud, conectadas con los centros hospitalarios.	
5. Creación del sistema de información de accidentes de Tránsito y Transporte en el AMCO.	Crear el observatorio de accidentalidad y Movilidad Metropolitana que sirva como centro de información, análisis, monitoreo y determinación de estrategias a puntos de intervenir en el AMCO.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Organizar y disponer de un sistema de información de accidentes de tránsito y Transporte (SIAT) que sirva para registrar la información, analizar los hechos viales, segmentar por su gravedad y frecuencia, y definir las acciones necesarias a implementar en el observatorio. 2. Crear protocolos de investigación de los hechos viales. 3. Definir líneas de investigación y financiación sobre la accidentalidad y movilidad. 4. Desarrollar mesas de trabajo interinstitucionales con los sectores que hacen parte del comité técnico metropolitana de Seguridad Vial. 5. Coordinar la toma de información, su procesamiento, análisis de los datos permanentes sobre las variaciones, características de los hechos viales y los factores de riesgo generando un sistema de alerta temprana para diseñar intervenciones que eviten y contrarresten los posibles efectos. 	Área Metropolitana Centro Occidente Secretaría de Salud Municipal y Departamental, Autoridades de Tránsito y Transporte del AMCO.
4. Planificación, gestión y regulación del sistema de movilidad para el PMSV del AMCO	Garantizar el desplazamiento de todas las personas que circulan en el Área Metropolitana Centro Occidente, con calidad, eficiencia, eficaz, segura y económica	<ol style="list-style-type: none"> 1. Velar por el desplazamiento por las vías durante el 100% del tiempo. 2. Garantizar la oferta de servicios de tránsito y transporte de pasajeros para la población demandante del AMCO con calidad, oportunidad, eficiencia y economía 	Autoridades de Tránsito y Transporte. Alcaldías Municipales

<p>5. Agentes Profesionales de Tránsito y Transporte para el AMCO</p>	<p>Nombrar el número de Agentes Profesionales de Tránsito y Transporte requeridos en los Municipios que conforman el AMCO para responder efectivamente a las necesidades y obligaciones de control, educación y regulación vial.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analizar el número de Agentes Profesionales de Tránsito requerido para atender las distintas necesidades, obligaciones de control y regulación vial del AMCO, basado en la demanda generada por los diferentes actores relacionados con el transporte, el tránsito y la movilidad. 2. Realizar el acto administrativo correspondiente para el nombramiento del número de Agentes Profesionales de Tránsito y Transporte requeridos para cumplir con las necesidades y obligaciones de control y regulación en la ciudad, según lo establecido en la Ley 769 de 2012, ley 1310 de 2009, y las demás que lo ordenen. 3. Planificar horarios de trabajo y descanso adecuados para la salud física y mental del cuerpo de Agentes profesionales de Tránsito. 4. Elaborar un plan de educación profesional, tecnológico y técnico en temas relacionados con su oficio o prospectiva del cargo, cursos en actualización de normas de tránsito y transporte, atención al usuario, relaciones interpersonales, resolución de conflictos, labores alternativos entre otros, para los Agentes Profesionales de Tránsito. 5. Evaluar el desempeño de los Agentes de Tránsito y Transporte. 6. Reorientación de sus capacidades profesionales. 	<p>Alcaldías Municipales y Área Metropolitana Centro Occidente.</p>
--	--	--	--

<p>7. Responsabilidad compartida en el PMSV del AMCO.</p>	<p>Establecer acciones público - privadas con empresas, universidades e instituciones que velen por las personas en situación de discapacidad para la gestión de la Seguridad vial en el AMCO.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Desarrollar mesas de trabajo con el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte para definir acciones de coordinación en la vigilancia de los Centros de Diagnóstico Automotriz y Escuelas de Conducción. 2. Realizar alianzas estratégicas con empresas que producen y expenden bebidas alcohólicas para realizar estrategias de formación, información y comunicación preventivas sobre el consumo de bebidas alcohólicas y sustancias psicoactivas en la conducción. 3. Realizar alianzas estratégicas con los concesionarios de autos y motos para generar estrategias de formación, información y comunicación de educación y seguridad vial con sus clientes. 4. Realizar alianzas estratégicas con los Centros de Diagnóstico Automotriz para el cumplimiento de la revisión técnico mecánica de los vehículos. 5. Realizar alianzas estratégicas con escuelas de conducción y centros de reconocimiento a conductores para mejorar los procedimientos para la entrega de las licencias de conducción. 6. Realizar alianzas con universidades de la ciudad para generar investigaciones de seguridad vial. 7. Realizar alianzas estrategias con Aseguradoras de Riesgos Laborales para generar tácticas de formación, 	<p>Autoridades de Tránsito y Transporte. Alcaldías Municipales</p>
--	--	--	---

		<p>información y comunicación de educación y seguridad vial en las empresas.</p> <p>8. Realizar estrategias con las instituciones que en su razón de ser apoyan a las personas en situación de discapacidad para generar participación conjunta en acciones relacionadas con la movilidad segura.</p>	
--	--	---	--

8.2.2 Centro de intervención N°2, Comportamiento Seguro para las Personas

PROGRAMA	OBJETIVO	ACCIÓN	RESPONSABLE
1. Investigación y seguimiento del comportamiento ciudadano en materia de seguridad vial en el AMCO	A través del Centro Integral de Atención de Accidentes de Tránsito y Transporte (C.I.A.A.T.T), se sensibilizará y capacitará a los infractores en la importancia del cumplimiento en las normas de Tránsito y Transporte.	<p>1. Revisar los programas y estrategias implementadas en las impartidas a todos los infractores que se han sometido a un descuento a través de los centros de capacitación o de los organismos de tránsito y transporte.</p> <p>2. Analizar las estrategias implementadas en otras ciudades de Colombia u otros países que permitan ser adaptadas y aplicadas en el AMCO.</p> <p>3. Diseñar, implementar y ejecutar las estrategias de formación, educación información y comunicación en Seguridad Vial dirigidos a grupos poblacionales: niños, jóvenes,</p>	Autoridades de Tránsito y Transporte.

		<p>adultos y personas mayores.</p> <p>4. Diseñar y ejecutar estrategias de formación, información y comunicación específicas para los usuarios de la vía más vulnerables.</p> <p>5. Realizar eventos académicos, culturales y artísticos en empresas, escuelas, colegios y universidades, con el objetivo de promover hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.</p> <p>6. Diseñar y ejecutar acciones informativas y de sensibilización sobre los peligros de la conducción bajo los efectos del alcohol, el exceso de velocidad, la falta de pericia y acatamiento de las normas de tránsito y transporte.</p>	
<p>2. Programa de Atención y Capacitación para Personas Motorizadas.</p>	<p>intervenir los puntos de mayor víctimas fatales y heridos en el AMCO, promoviendo hábitos, comportamientos y conductas seguras de las personas no motorizadas en el espacio público por la protección por parte de los demás usuarios de las vías.</p>	<p>1. Caracterizar los hechos viales que involucran peatones, analizando: los efectos, la exposición, factores de riesgo y determinantes de los eventos viales.</p> <p>2. Mejorar los programas de educación vial para personas mayores enfatizando en los deberes y derechos de los usuarios de la vía (personas no motorizadas, conductor de vehículo, motociclista, y ciclistas).</p> <p>3. Definir acciones estratégicas de protección y cultura de la Seguridad vial para las personas no motorizadas.</p> <p>4. Divulgar las normas de tránsito y transporte, los deberes y</p>	<p>Autoridades de Tránsito y Transporte. Alcaldías Municipales</p>

		derechos de los usuarios de la vía. 5. Revisar y proponer reformas a la normatividad para la protección de las personas no motorizadas y de las personas en situación de discapacidad.	
3. Seguridad integral a los conductores de motos en el AMCO.	Promover hábitos, comportamientos y conductas seguras de los motociclistas y su protección por parte de los demás usuarios de las vías	1. Caracterizar los hechos viales que involucran motociclistas, analizando: los efectos, la exposición, factores de riesgo determinantes de los eventos viales. 2. Mejorar los programas de educación vial para motociclistas enfatizando en los deberes y derechos de los usuarios de la vía (personas no motorizadas, conductor de vehículo, motociclista, y ciclistas). 3. Definir acciones estratégicas de protección y cultura de la Movilidad Segura para los motociclistas (normas de tránsito, revisión técnico mecánica, conducción segura e implementos de seguridad). 4. Divulgar las normas de tránsito, los deberes y derechos de los usuarios de la vía. 5. Mejorar el control sobre el uso obligatorio de los elementos de seguridad para los motociclistas, los cuales deben ser usados de forma adecuada.	Autoridades de Tránsito y Transporte.
4. Educación y formación escolar en seguridad vial.	Evaluar y fundamentar teórica y metodológicamente desde las ciencias sociales y humanas, cada uno de los programas y	1. Evaluar los proyectos y acciones del Proyecto de Educación Vial, indicando metodología, beneficiarios,	Área Metropolitana Centro Occidente,

	<p>las acciones que se realicen desde el Proyecto de Educación en centros educativos, empresas y comunidad en general.</p>	<p>cobertura e impacto.</p> <p>2. Fundamentar teórica y metodológicamente los proyectos y las acciones de educación y seguridad vial.</p> <p>3. Incorporar el recurso humano cualificado para el programa de educación vial a centros educativos.</p> <p>4. Generar trabajo articulado con grupos de estudiantes para que sean multiplicadores de la educación vial en centros educativos.</p> <p>5. Fortalecer la participación de las dependencias responsables de la Educación y Seguridad Vial en la ciudad</p> <p>6. Formar a los docentes sobre la seguridad vial, como eje transversal a todas las asignaturas del conocimiento</p> <p>7. Realizar estrategias de formación, información y comunicación del programa de educación en los centros educativos.</p> <p>8. Seguimiento por parte de Secretaría de Educación Municipal y Departamental el cumplimiento de la implementación del programa de Educación Vial</p> <p>9. Reglamentar en los Proyectos Educativos e Institucionales los proyectos pedagógicos de Seguridad Vial en preescolar, básica primaria, secundaria y universitaria.</p>	<p>Secretaría de Educación Municipal y Departamental</p>
--	--	--	---

<p>5. Planes Estratégicos de para Movilidad Segura para Empresas. Ley 1503 de 2011.</p>	<p>Promover la elaboración de Planes Estratégicos de Movilidad Segura para empresas, reglamentada en la Ley 1503 de 2011.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Involucrar a las Aseguradoras de Riesgos Laborales (ARL) en la implementación de los Planes Estratégicos para empresas. 2. Asesorar a las empresas en la elaboración de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. 3. Realizar estrategias de formación, información y comunicación en el sector empresarial. 4. Realizar seguimiento y evaluación por parte de las autoridades de Tránsito y Transporte a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial para empresas, de acuerdo a la reglamentación de la Ley 1503 por el Gobierno Nacional 	<p>Autoridades de Tránsito y Transporte.</p>
<p>6. Pactos Empresariales para la formación de los Conductores en competencia Laborales.</p>	<p>Promover la obtención de titulación en competencias laborales para conductores de vehículos de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Socialización del programa de competencias laborales en cada uno de las empresas de transporte público de pasajeros. 2. Hacer un análisis de capacidades de los conductores de acuerdo a su modalidad. 3. Elaborar los programas de capacitación en normas de Tránsito y Transporte que se deben instruir los conductores. 4. Realizar convenio con el SENA, para el proceso de capacitación y acreditación en competencias laborales. 5. Definir los horarios a convenir entre Empresas, conductores y capacitadores del SENA. 6. Hacer seguimiento al proceso de capacitación y ajustar las 	<p>Autoridades de Tránsito y Transporte.</p>

		actividades que sean necesarias.	
--	--	----------------------------------	--

8.2.3. Centros de Intervención Nro. 3 Vehículos Seguros para las Personas.

PROGRAMA	OBJETIVO	ACCIÓN	RESPONSABLE
1. Fomentar el uso del sistema de transporte público de pasajeros (Individual, colectivo y masivo) en el AMCO	Impulsar el uso de nuestro sistema de transporte público de pasajeros en todas sus Modalidades en sus rutas establecidas y así mejorar el tránsito de vehículos y pasajeros en las horas pico, contribuyendo con el medio ambiente y su economía.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Evaluar la utilización por parte de los ciudadanos de los sistemas de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades en el AMCO 2. Evaluar la problemáticas sobre el uso del transporte público de pasajeros. 3. Analizar las dificultades de accesibilidad a las personas en situación de discapacidad en el AMCO. 4. Definir las estrategias para la atención de las dificultades o inconvenientes del uso del Sistema. De Transporte. 5. Implementar las estrategias para motivar a la utilización del sistema de transporte de pasajeros a través de los medios de formación, información y comunicación. 6. Hacer seguimiento y evaluación a las estrategias aplicadas verificando la seguridad, accesibilidad y comodidad de los pasajeros. 7. Establecer incentivos a los conductores que lleven cupo completo en los automóviles particulares. (pico y placa) 	Autoridades de Tránsito y Transporte.

<p>2. Gestión del Transporte Público Colectivo</p>	<p>Articular el Transporte Público del AMCO al Sistema Masivo de pasajeros a través de su Infraestructura, Servicio Eficiente, Desarrollo Social, Tecnología, Comunicación Pública, Organización Empresarial y Plataforma Legal</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Continuar con la estructuración técnica, legal y financiera del Sistema de Transporte Público Colectivo para el AMCO, en armonía con el Sistema Masivo de Transporte público de pasajeros. 2. Acompañar la implementación y operación del transporte público colectivo. 3. Definir el proyecto del recaudo electrónico. 4. Garantizar la accesibilidad a personas en situación de discapacidad al Transporte Público de pasajeros. 5. Impulsar la modernización del parque automotor. 6. Definir y ejecutar programas de mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos. 7. Operativos para regular el transporte informal de pasajeros. 	<p>Autoridades de Tránsito y Transporte.</p>
<p>3. Vehículos Seguros para las Personas.</p>	<p>Implementar controles especiales para la vigilancia de las condiciones técnico mecánicas de los vehículos y poder brindarles seguridad a las personas que los utilizan.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Diseñar e implementar estrategias de formación, información y comunicación para promover el mantenimiento preventivo, correctivo y, el cumplimiento de la revisión técnico mecánica de los vehículos circulantes en la ciudad. 2. Reestructurar los protocolos para el control de las condiciones técnico mecánicas y de seguridad de los vehículos circulantes en el AMCO. 3. Aumentar y planificar 	<p>Autoridades de Tránsito y Transporte.</p>

		<p>operativos de control de las condiciones técnico mecánicas y de seguridad de los vehículos circulantes en el AMCO.</p> <p>4. Utilizar recursos tecnológicos para el seguimiento y control de las condiciones técnico mecánicas de los vehículos públicos y privados, según la información del RUNT.</p> <p>5. Acciones encaminadas al desarrollo de localizadores flota GPS en vehículos de transporte de pasajeros.</p> <p>6. Redefinir los protocolos para el control del uso adecuado de los dispositivos de seguridad como cinturón de seguridad, luces, sistema de frenado, adherencia de las llantas, botiquín, etc.</p> <p>7. Aumentar y planificar operativos de control sobre el uso adecuado del cinturón de seguridad, luces, sistema de frenado, adherencia de las llantas, botiquín, etc.</p>	
4. Motos más Seguras para las Personas	Promover y controlar el uso adecuado de los implementos y dispositivos de seguridad en motociclistas.	<p>1. Diseñar e implementar estrategias de formación e información para promover el uso adecuado de los dispositivos e implementos de seguridad para motociclistas.</p> <p>2. Reestructurar los modelos para control del uso adecuado de los dispositivos e implementos de seguridad para motociclistas.</p> <p>3. Aumentar y planificar operativos de control sobre</p>	Autoridades de Tránsito y Transporte.

		<p>el uso adecuado del casco, el chaleco y las luces en motociclistas.</p> <p>4. Aumentar y planificar operativos de control sobre las condiciones técnico mecánicas de las motos (estado de las llantas, frenos y luces).</p>	
<p>5. Bicicletas más Seguras para las Personas.</p>	<p>Promover y controlar el uso adecuado de los implementos y dispositivos de seguridad en usuarios de la bicicleta.</p>	<p>1. Fomentando el uso de la bicicleta en el AMCO como un medio saludable y en armonía con el medio ambiente.</p> <p>2. Diseñar e implementar estrategias de formación e información para promover el uso adecuado de los dispositivos e implementos de seguridad para usuarios de la bicicleta.</p> <p>3. Aumentar y planificar operativos de control sobre el uso adecuado del casco, el chaleco y los dispositivos reflectivos en usuarios de la bicicleta.</p> <p>4. Aumentar y planificar operativos de control sobre las condiciones mecánicas de las bicicletas (estado de las llantas, frenos y luces).</p>	<p>Autoridades de Tránsito y Transporte.</p>

8.2.4 Centro de intervención Nro. 4 Infraestructura Vial segura para las Personas

PROGRAMA	OBJETIVO	ACCIONES	RESPONSABLES
----------	----------	----------	--------------

<p>1. Infraestructura Vial Segura para las Personas.</p>	<p>Crear el Comité de Infraestructura Vial que de manera articulada garantice la implementación para todos los usuarios de las vías, como requisito obligatorio en los proyectos viales.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Implementar los protocolos de las auditorias de seguridad vial en las fases de diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial. 2. Promover un cambio cultural, técnico y administrativo entre las secretarías y entes descentralizados de la Alcaldía de Pereira y el AMCO, para priorizar la seguridad vial de las Personas en las vías. 3. Incluir los conceptos de seguridad vial en las especificaciones técnicas para la contratación de las consultorías de diseño de proyectos viales en beneficio de las personas 4. Facilitar la participación ciudadana para el diseño de obras de infraestructura urbana. 5. Definir en los Planes de Manejo de Tránsito para la frecuencia de revisiones, obras de infraestructura 	<p>Secretaria de Planeación, Secretaria de Infraestructura, Autoridades de Tránsito y Transporte.</p>
<p>2. Diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial en el PMSV</p>	<p>Definir criterios de Movilidad Segura en el diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Efectuar diagnóstico de las características de la infraestructura vial (señalización horizontal y vertical, semaforización y amueblamiento), donde se evidencie las problemáticas de seguridad. 	<p>Secretaria de Planeación, Secretaria de Infraestructura e Instituto Municipal de Tránsito y Secretarias de</p>

		<p>2. Diseñar y ejecutar programas de mantenimiento preventivo y correctivo de la malla vial, señalización, semaforización y amueblamiento urbano, teniendo en cuenta los criterios de accesibilidad para las personas en situación de discapacidad.</p> <p>3. Controlar las fases en la red semaforica de acuerdo a la demanda vehicular.</p> <p>4. Incrementar los cruces semaforizados acorde a la demanda vehicular.</p> <p>5. Promover un plan de peatonalización (andenes, señalización y semaforización) para el cuidado y protección de las personas no motorizadas, teniendo en cuenta los criterios de accesibilidad para las personas en situación de discapacidad.</p>	Movilidad.
<p>3. Intervención integral en Puntos de Mayor Siniestralidad</p>	<p>Disminuir los casos fatales y no fatales que se han presentado en sitios de mayor ocurrencia, en el AMCO</p>	<p>1. Identificar las causas que generan los accidentes viales en los puntos críticos de la ciudad.</p> <p>2. Buscar recursos para la intervención específica de los puntos críticos.</p> <p>3. Intervenir de forma directa la infraestructura vial en los puntos críticos.</p>	<p>Entidades que conforman el Comité de Seguridad Vial</p>

		<p>4. Mantener una adecuada señalización vial sobre los corredores principales y puntos críticos de la ciudad.</p> <p>5. Analizar, reglamentar y señalar las velocidades permitidas en los puntos críticos de acuerdo a las recomendaciones hechas a cada sitio identificado.</p> <p>6. Evaluar el impacto de las intervenciones en los puntos de mayor siniestralidad.</p>	
<p>4. Control en las obras civiles a los Planes Metropolitanos de Movilidad.</p>	<p>Asegurar que se cumplan adecuadamente la normatividad establecida en la construcción y mantenimiento de las obras civiles</p>	<p>1. Definir de manera articulada entre la Secretaria de Planeación, Secretaría de Infraestructura y el Instituto Municipal de Transito la aprobación de los planes de movilidad en el Diseño, construcción y mantenimiento de las obras a ejecutar, teniendo en cuenta los criterios de accesibilidad para las personas en situación de discapacidad.</p> <p>2. Estructurar los protocolos de aprobación para los planes de movilidad y de seguridad vial para las obras civiles.</p> <p>3. Garantizar el cumplimiento de las obligaciones urbanísticas de los proyectos de vivienda.</p>	<p>Secretaria Planeación, Secretaria de Infraestructura e Instituto Municipal de Transito</p>

8.2.5. Centro de Intervención Nro. 5, Atención y Rehabilitación a Víctimas

PROGRAMA	OBJETIVO	ACCIONES	RESPONSABLES
1. Atención pre-hospitalaria	Aseguramiento en la atención de las víctimas en accidentes de tránsito, dándole prioridad en el diagnóstico y seguimiento al estado de salud y al SOAT.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Diagnóstico de la atención pre hospitalaria, hospitalaria y rehabilitación de accidentes de tránsito: Seguimiento a RIPS SOAT, Resolución 4505 de 2012. 2. Fortalecer la capacidad instaladas en la atención pre hospitalaria urgencias emergencias y planes de contingencia expansión SEM 3. Crear un número único de emergencias y otros mecanismos de acceso 123 y 127 protocolo de despacho 4. Actualizar las guías de atención pre hospitalaria PAIS MIAS RIPSS HC única digital 5. Unificar la clasificación de lesiones (triage) A Res 5596 DE 2015. 	Secretaria de salud Departamental, Municipal, ESE Salud Pereira, Medicina Legal y Organismos de Tránsito y Transporte
2. Atención Hospitalaria	Definir e implementar las rutas de atención en salud por accidentes	<ol style="list-style-type: none"> 1. Definir e implementar las rutas de atención en salud por accidentes SEM articulo 67 ley 1438 de 2011 RED redes integradas integrales y responsables de la información rips según Resolución 4505 de 	Secretaria de salud Departamental, Municipal, ESE Salud Pereira, Medicina Legal y Organismos de Tránsito y

		2012 obligatorio Resolución 3384 de 2000	Transporte
		2. CONPES 3437 DE 2006 Resolución 1220 de 2010 Min. salud Dcto 1479 de 2010 Risaralda	
3. Acompañamiento a víctimas y rehabilitación e inclusión a personas en condición de discapacidad	Prestar soporte a las víctimas de accidentes de tránsito en los procesos de rehabilitación e inclusión a personas en condiciones de discapacidad.	1. Fortalecer y promover mecanismos de acceso a los programas de terapia ocupacional 2. Programas educativos y de formación para el trabajo 3. Programa de generación de oportunidades laborales 4. Sistema integral de acompañamiento a familiares 5. Participación de asociación de víctimas. 6. Acompañamiento y asistencia en terapias del duelo a familiares de víctimas fatales y víctimas no fatales.	Secretaría de salud Departamental, Municipal, ESE Salud Pereira, Medicina Legal y Organismos de Tránsito y Transporte
4. Diseñar un módulo para la atención y registro de información de las víctimas en accidentes viales, los afectados en hechos viales.	Tener un registro único de los datos de las víctimas de accidentes de tránsito, relacionados con los hechos ocurridos	1. Levantamiento de los requerimientos para el diseño del registro único de información. 2. Diseño del registro único de información de los afectados en hechos viales. 3. Puesta en marcha del registro único de información de los afectados en hechos viales. 4. Hacer seguimiento y evaluación al registro y su operatividad.	Secretaría de salud Departamental, Municipal, ESE Salud Pereira, Medicina Legal y Organismos de Tránsito y Transporte
5. Programa de asistencia cívica hechos de	Formar a la ciudadanía cívica como primeros colaboradores en la atención de hechos viales y	1. Diseñar un programa de atención de víctimas y regulación del tráfico en el momento de un accidente	Organismos de Tránsito y Transporte

<p>Tránsito, Transporte y atención de Víctimas en accidentes.</p>	<p>regulación del tráfico.</p>	<p>de tránsito.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Convocar a las personas interesadas para la realización de las capacitaciones como agentes Cívicos. 3. Seleccionar a los interesados en el programa de formación como primeros Agentes Cívicos en la atención de hechos viales en accidentes de tránsito. 4. Iniciar proceso de formación Agentes Cívicos 5. Evaluar el proceso de capacitación y de formación sobre Agentes Cívicos y hacer acto de clausura y entrega de equipos prioritarios. 	
<p>6. Centro de información, atención y acompañamiento legal a víctimas de accidentes de Tránsito.</p>	<p>Prestar asistencia legal a todos las víctimas y familiares de accidentes de tránsito.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Establecer una línea de atención legal a víctimas en accidentes de tránsito. 2. Disponer de un centro de atención legal a víctimas y familiares en accidentes de tránsito. 	<p>Organismos de Tránsito y Transporte</p>

9. METAS, INDICADORES E INVERSIÓN DE LOS PROYECTOS DEFINIDOS EN EL PMSV.

9.1 Objetivo General del Plan Metropolitano de Seguridad Vial.

Garantizar la protección de la vida a todas las personas que se desplazan en el territorio del Área Metropolitana Centro Occidente, una Movilidad Segura a través de un PMSV, que una todos los esfuerzos, humanos, económicos, institucionales,

de infraestructura vial y espacio público adecuados, educación en seguridad vial, prevención, control, atención y tratamiento integral de los afectados en hechos viales.

9.2 Objetivos Específicos

- Integrar las responsabilidades que han sido delegadas por Ley de cada Municipio que conforman el AMCO y garantizar la protección de la vida de todos los habitantes del AMCO.
- Unir todos los proyectos de los Municipios que integran el AMCO en una sola estrategia Metropolitana de Seguridad Vial, para habitar conductas, hábitos comportamientos seguros cuando transitan en vías y espacio público.
- Controlar las condiciones y los elementos de Seguridad de los vehículos y el uso adecuado de los elementos por los usuarios de las vías.
- ⁱⁱPlanear, construir y mantener vías con estándares de seguridad para todos los usuarios.
- Fortalecer la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los hechos viales, mejorando la atención a los afectados por los sistemas de salud y su rehabilitación.

9.3 Misión

Promover con todos los Municipios del AMCO y la ciudadanía una cultura de Seguridad Vial Metropolitana, a través de la unión institucional, la educación vial, la corresponsabilidad ciudadana, el control, regulación, infraestructura integral y la atención a lesionados, para preservar la vida y la integridad física de los actores viales.

9.4 Visión

El Área Metropolitana Centro Occidente en el 2020 será un centro de ciudades bajo un mismo precepto referido dentro del Plan Metropolitano de Seguridad Vial, con una política clara que se regirá por los cinco (5) Pilares estratégicos llamado **(Centro de Intervención)** y que comprometen **veinte siete (27) Programas y ciento treinta y seis (136) acciones** en Seguridad Vial, para lo que se requerirá que todos los actores de la vía tengan una conducta responsable y acaten las normas de tránsito, las instituciones públicas y privadas planean y desarrollen infraestructura vial que garantice condiciones seguras para las personas, las condiciones de los vehículos transiten con todos los elementos de seguridad, y se atiendan, registren y acompañen a las personas afectadas en los todos los hechos viales.

9.5 Principios

Para lograr lo establecido en el PMSV advierte que debemos cumplir con un conjunto de condiciones predeterminadas relacionadas con el comportamiento ciudadano, los vehículos, la infraestructura vial y el ambiente, para que durante la movilidad de las personas se reduzcan al mínimo posible los riesgos para la vida e integridad personal.

De acuerdo con este concepto los lineamientos políticos del PMSV 2014-2020 serán los siguientes:

9.5.1 La vida y la integridad de los ciudadanos es lo prioritario. El AMCO asumirá el compromiso, como parte integral de los Planes de Desarrollo de los Municipios que la conforman, será el veedor de cada uno de los componentes de obra en que esté involucrado en el Plan Metropolitano de Seguridad Vial, y lo más importante velar por la integridad y vida de las personas. El éxito del Plan Metropolitano de Seguridad Vial, se medirá por el enfoque a la preservación de la vida e integridad física de cada persona usuaria de las vías que conforman el

AMCO. En consecuencia la meta fundamental de este Plan es la reducción de muertes y víctimas no Fatales.

9.5.2 El Liderazgo. Este Proyecto será liderado por el Director del AMCO y los Secretario o Directores de Movilidad y el trabajo en equipo con las demás instituciones responsables de salvaguardar la vida de las personas. La Secretaría de Movilidad asume el liderazgo del Plan bajo una visión inclusiva de trabajo con otros sectores del gobierno como el de la salud, la educación, la cultura, la comunicación, la Policía, el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, entre otros. En lo político el Secretario revisará, aprobará y mantendrá una constante vigilancia para que los derroteros del Plan se cumplan. El equipo técnico de la Secretaría, en cabeza del Secretario, asume la coordinación y gestión del Plan.

9.5.3 Trabajo permanentemente y coordinado con el Ministerio de Transporte y con los Municipios del Área Metropolitana Centro Occidente. En particular con la Agencia Nacional de Seguridad Vial para ejecutar y hacer seguimiento del Plan Metropolitano Centro Occidente y con el observatorio de Movilidad que se ejecutara a través del **Centro Integral de Atención de Accidentes de Tránsito y Transporte (CIAATT)** que actuara bajo lo establecido en el PMSV.

9.5.4 ⁱⁱⁱCooperación internacional para conocer, revisar experiencias exitosas y escuchar sugerencias. La Asamblea de las Naciones Unidas acordó que la Década 2010-2020 fuese la década de la Seguridad Vial. Ello implica mayores esfuerzos y coordinación internacional, enfocándose en los factores de riesgo primario, secundario o terciario de Seguridad Vial, reducción al máximo las muertes, lesionados y discapacitados como consecuencia de traumatismos en las vías, mejoramiento de la infraestructura vial, las condiciones de seguridad de los vehículos y adecuarse a los requerimientos en materia ambiental. Es importante buscar fuentes de financiación por medio de organizaciones internacionales de cooperación técnica o de financiación, como la OMS/OPS, el BID, el BM, la

CEPAL, donde compartan experiencias exitosas en otras ciudades y que puedan ser aplicadas en el AMCO.

9.5.5 Plan Metropolitano de Seguridad Vial basada en análisis científicos y técnicos. Desde un inicio la seguridad vial se basaba en sucesos ocasionales soportados en la falta de experiencia, impericia y casos aislados fortuitos. En la medida que los accidentes empiezan a cobrar más vidas en los accidentes de Tránsito, se buscan con detalle las causas de los accidentes, y se implementa una unidad especializada; Seguridad Vial que ha venido estudiando a nivel mundial tiempo atrás generando documentación técnica y científica importante para revisar las causas de la accidentalidad y por definir estrategias que tengan como principio fundamental la disminución de la Accidentalidad.

9.5.6 Análisis de la Información. Luego de ingresar la información y posteriormente de realizar los estudios y de convalidar la información se define las causales que ocasionan la alta accidentalidad de fatales y no fatales, se procede a ubicar geográficamente y priorizar su gravedad a fin de realizar análisis de seguridad vial para eliminar o disminuir el riesgo o probabilidad de ocurrencia.



9.5.7 Programas especializados para los actores de mayor participación en los sucesos fatales. Dado que se han identificado a conductores y pasajeros de motos y a peatones como grupos de mayor riesgo de muerte o lesiones, se diseñará actividades y propuestas específicas dirigidas a estos.

9.5.8 Participación de todos los actores de la vía. Para la construcción del PMSV es de gran importancia la participación ciudadana, en su elaboración como en su aplicación, a través de mesas de trabajo de seguridad vial, se vinculan a los actores importantes de la sociedad (ONG's y comunidades) interesados en el tema, quienes además contribuirán en la realización del seguimiento y evaluación del PMSV.


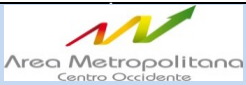
9.5.9 Hábitos y Cultura Ciudadana. Luego de identificar los comportamientos de las personas que han causado los accidentes, es prioritario trabajar en el cambio de las conductas de las personas, en la legitimidad de las normas y de las autoridades del tránsito (cultura ciudadana). ^{iv}En este sentido se fortalecerá:

- El control moral de los ciudadanos sobre comportamientos riesgosos (autorregulación, acatamiento voluntario de las normas).
- El control cultural, promoviendo la regulación de los ciudadanos sobre comportamientos riesgosos que otros ciudadanos realizan.
- Control legal, donde las autoridades vigilan, hacen cumplir y sancionan de manera ejemplar a los infractores de las normas de tránsito.



9.6 Valoración de las Programas y las Acciones, Definición de las Unidades y los tiempos de aplicación de cada o Centro de Intervención

 RESUMEN DE COSTOS DE INVERSIÓN VIGENCIA 2017 - 2020 				
PLAN METROPOLITANO DE SEGURIDAD VIAL				
Centro de intervención	Programas	Actividades	Valor por Año	Valor Total
1. Comportamiento Seguro para las Personas	6	32	\$1.371.500.000	\$5.486.000.000
2. Vehículos Seguros para las Personas	6	32	\$1.012.500.000	\$4.050.000.000
3. Control y supervisión sobre los vehículos y equipos	5	29	\$240.500.000	\$962.000.000
4. Infraestructura Vial segura para las Personas	4	19	\$1.045.000.000	\$4.180.000.000
5. Atención y Rehabilitación a Víctimas	6	24	\$692.500.000	\$2.770.000.000
VALOR TOTAL	27	136	\$4.362.000.000	\$17.448.000.000

qlct		Centro de intervención N°1. Comportamiento Seguro para las Personas		Area Metropolitana Centro Occidente	
PROGRAMAS	ACCIONES	UNIDAD / PERSONAS	CANTIDAD/ TIEMPO	VALOR/AÑO	VALOR/PLAN
1. Fortalecimiento a la Estructura Administrativa	1. Crea el Centro Integral de Atención de Accidentes de Tránsito Y Transporte (C.I.A.A.T.T) en el AMCO.	Aministrativa	1	\$0	\$0
	2. Otorgar facultades administrativas, tecnológicas y legales al AMCO para desarrollar el observatorio de Accidentalidad de los Municipios que conforman el AMCO.	Aministrativa	1	\$0	\$0
	3. Crear una unidad (4 Capacitadores) de apoyo para educar y entrenar a las Empresas de Transporte Público.	Programa	4	\$64.000.000	\$256.000.000
	4. Diseñar, gestionar, implementar, y hacer seguimiento a las campañas e indicadores que sean propuestas para cada una de las acciones que sean definidas en el observatorio de accidentalidad en el AMCO.	Aministrativa	4	\$30.000.000	\$120.000.000
	5. Fortalecer capacidades de talento humano para coordinar con las autoridades Municipales de Tránsito y Transporte del AMCO y la Policía de Tránsito, y así poder aunar todos los esfuerzos en prevención, atención, control y seguimiento a una Movilidad Saludable, Segura y Sostenible en el AMCO.	Programa	4	\$40.000.000	\$160.000.000
2. Actualización del Amoblamiento Urbano, Atención y el Control del PMSV del AMCO	1. Elaborar un diagnóstico de la señalización existente y necesaria de los Municipios que conforman el AMCO	Programa	4	\$45.000.000	\$180.000.000
	2. Realizar un análisis de la semaforización existente y necesaria en los Municipios que conforman el AMCO.	Programa	2	\$40.000.000	\$80.000.000
	3. Estructurar el Proyecto Técnico, Financiero y Administrativo para cubrir las necesidades del sistema de semaforización y señalización del AMCO	Programa	2	\$20.000.000	\$40.000.000
	4. Implementar los acciones requeridos para un AMCO seguro	Programa	4	\$400.000.000	\$1.600.000.000

		Centro de intervención N°1. Comportamiento Seguro para las Personas			
PROGRAMAS	ACCIONES	UNIDAD / PERSONAS	CANTIDAD/ TIEMPO	VALOR/AÑO	VALOR/PLAN
3. Fortalecimiento de la capacidad técnica Institucional del AMCO	1. Modernizar tecnologías para comparenderas (150 unidades) electrónicas y pagos oportunos de los comparendos.	Programa	2	\$150.000.000	\$300.000.000
	2. Monitoreo de los vehículos de los agentes de tránsito.	Programa	4	\$70.000.000	\$280.000.000
	3. Monitoreo de los puestos de control por seguridad y análisis de datos de los vehículos y los conductores.	Programa	4	\$25.000.000	\$100.000.000
	4. Atención de víctimas a través de unidades satélites de salud, conectadas con los centros hospitalarios.	Programa	4	\$120.000.000	\$480.000.000
4. Creación del sistema de información de accidentes de tránsito y transporte en el AMCO	1. Organizar y disponer de un sistema de información de accidentes de tránsito y Transporte (SIAT) que nos sirva como registrar nuestra información, analizar los hechos viales, segmentar por su gravedad y frecuencia, definir las acciones necesarias e implementar (Observatorio)	Programa	4	\$45.000.000	\$180.000.000
	2. Crear protocolos de investigación de los hechos viales.	Aministrativa	1	\$70.000.000	\$70.000.000
	3. Definir líneas de investigación y financiación sobre accidentalidad y movilidad.	Aministrativa	1	\$0	\$0
	4. Desarrollar mesas de trabajo interinstitucionales con los sectores que hacen parte del comité técnico metropolitana de Seguridad Vial.	Aministrativa	1	\$0	\$0
	5. Coordinar la toma de información, su procesamiento y análisis de los datos y hacer análisis permanentes sobre las variaciones de las características de los hechos viales y de los factores de riesgo generando un sistema de alerta temprana para diseñar intervenciones que eviten y contrarresten los posibles efectos.	Aministrativa	4	\$55.000.000	\$220.000.000

qlct Comunidad Tecnológica de Potosí	Centro de intervención N°1. Comportamiento Seguro para las Personas			Area Metropolitana Centro Occidente	
PROGRAMAS	ACCIONES	UNIDAD / PERSONAS	CANTIDAD/ TIEMPO	VALOR/AÑO	VALOR/PLAN
5. Agentes Profesionales de Tránsito y Transporte para el AMCO	1. Analizar el número de Agentes Profesionales de Tránsito requerido para atender las distintas necesidades y obligaciones de control y regulación vial el AMCO, basado en la demanda generada por los diferentes actores relacionados con el transporte, el tránsito y la movilidad.	Programa	4	\$250.000.000	\$1.000.000.000
	2. Realizar el acto administrativo correspondiente para el nombramiento del número de Agentes Profesionales de Tránsito y Transporte requeridos para cumplir con las necesidades y obligaciones de control y regulación en la ciudad, según lo establecido en la Ley 769 de 2012, ley 1310 de 2009, y las demás que lo ordenen.	Aministrativa	1	\$80.000.000	\$80.000.000
	3. Planificar horarios de trabajo y descanso adecuados para la salud física y mental del cuerpo de Agentes profesionales de Tránsito.	Aministrativa	1	\$0	\$0
	4. Elaborar un plan de educación profesional, tecnológico y técnico en temas relacionados con su oficio o prospectiva del cargo, cursos en actualización normas de Tránsito y transporte, atención al usuario, relaciones interpersonales, resolución de conflictos, labores alternativos entre otros, para los Agentes Profesionales de Tránsito.	Programa	4	\$60.000.000	\$240.000.000
	5. Evaluar el desempeño de los Agentes de Tránsito y Transporte.	Aministrativa	1	\$0	\$0
	6. Reorientación de sus capacidades profesionales.	Aministrativa	1	\$0	\$0

		Centro de intervención N°1. Comportamiento Seguro para las Personas			
PROGRAMAS	ACCIONES	UNIDAD / PERSONAS	CANTIDAD/ TIEMPO	VALOR/AÑO	VALOR/PLAN
6. Responsabilidad compartida en el PMSV del AMCO.	1. Desarrollar mesas de trabajo con el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte para definir acciones de coordinación en la vigilancia de los Centros de Diagnóstico Automotriz y Escuelas de Conducción.	Aministrativa	1	\$0	\$0
	2. Realizar alianzas estratégicas con empresas que producen y expenden bebidas alcohólicas para realizar estrategias de formación, información y comunicaciones preventivas sobre el consumo de bebidas alcohólicas y sustancias psicoactivas en la conducción.	Aministrativa	1		\$0
	3. Realizar alianzas estratégicas con los concesionarios de autos y motos para generar estrategias de formación, información y comunicación de educación y seguridad vial con sus clientes.	Aministrativa	1		\$0
	4. Realizar alianzas estratégicas con los Centros de Diagnóstico Automotriz para el cumplimiento de la revisión técnico mecánica de los vehículos.	Aministrativa	1		\$0
	5. Realizar alianzas estratégicas con escuelas de conducción y centros de reconocimiento a conductores para mejorar los procedimientos para la entrega de las licencias de conducción.	Aministrativa	1		\$0
	6. Realizar alianzas con universidades de la ciudad para generar investigaciones de seguridad vial.	Aministrativa	1		\$0
	7. Realizar alianzas estrategias con Aseguradoras de Riesgos Laborales para generar tácticas de formación, información y comunicación de educación y seguridad vial en las empresas.	Aministrativa	1		\$0
	8. Realizar estrategias con las instituciones que en su razón de ser apoyan a las personas en situación de discapacidad para generar participación conjunta en acciones relacionadas con el PMSV	Programa	4	\$25.000.000	\$100.000.000
NÚMERO DE PROGRAMAS: 6	NÚMERO DE ACCIONES: 32	VALOR POR 4 AÑOS DE VIGENCIA			\$5.486.000.000

qlct	Centro de intervención N°2. Vehículos Seguros para las Personas				Area Metropolitana Centro Occidente
PROGRAMAS	ACCIONES	UNIDAD	CANTIDAD/ TIEMPO	VALOR/AÑO	VALOR/PLAN
1. Investigación y seguimiento del comportamiento ciudadano en materia de seguridad vial en el AMCO	1. Revisar los programas y estrategias implementadas en las impartidas a todos los infractores que sean sometido a un descuento a través de los centros de capacitación o de los organismos de tránsito y transporte.	Aministrativa	1	\$0	\$0
	2. Analizar las estrategias implementadas en otras ciudades de Colombia u otros países que permitan ser adaptadas y aplicadas en el AMCO.	Aministrativa	1	\$0	\$0
	3. Diseñar, implementar y ejecutar las estrategias de formación, educación información y comunicación en Seguridad Vial dirigidos a grupos poblacionales: niños, jóvenes, adultos y personas mayores.	Programa	4	\$300.000.000	\$1.200.000.000
	4. Diseñar y ejecutar estrategias de formación, información y comunicación específicas para los usuarios de la vía más vulnerables.	Programa	4	\$80.000.000	\$320.000.000
	5. Realizar eventos académicos, culturales y artísticos en empresas, escuelas, colegios y universidades, con el objetivo de promover hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.	Programa	4	\$50.000.000	\$200.000.000
	6. Diseñar y ejecutar acciones informativas y de sensibilización sobre los peligros de la conducción bajo los efectos del alcohol, el exceso de velocidad, la falta de pericia y acatamiento de las normas de tránsito y transporte.	Programa	4	\$50.000.000	\$200.000.000

PROGRAMAS	ACCIONES	UNIDAD	CANTIDAD/ TIEMPO	VALOR/AÑO	VALOR/PLAN
2. Programa de Atención y Capacitación para Personas no Motorizadas	1. Caracterizar los hechos viales que involucran personas no motorizadas, analizando: los efectos, la exposición, factores de riesgo y determinantes de los eventos viales.	Programa	1	\$50.000.000	\$50.000.000
	2. Mejorar los programas de educación vial para personas mayores enfatizando en los deberes y derechos de los usuarios de la vía (personas no motorizadas, conductor de vehículo, motociclista, y ciclistas).	Programa	4	\$60.000.000	\$240.000.000
	3. Definir acciones estratégicas de protección y cultura de la Seguridad vial para las personas no motorizadas.	Aministrativa	1	\$0	\$0
	4. Divulgar las normas de tránsito y transporte, los deberes y derechos de los usuarios de la vía.	Programa	4	\$60.000.000	\$240.000.000
	5. Revisar y proponer reformas a la normatividad para la protección de las personas no motorizadas y de las personas en situación de discapacidad.	Aministrativa	1	\$0	\$0
3. Seguridad integral a los conductores de motos en el AMCO.	1. Caracterizar los hechos viales que involucran motociclistas, analizando: los efectos, la exposición, factores de riesgo y determinantes de los eventos viales.	Programa	4	\$40.000.000	\$160.000.000
	2. Mejorar los programas de educación vial para motociclistas enfatizando en los deberes y derechos de los usuarios de la vía (personas no motorizadas, conductor de vehículo, motociclista, y ciclistas).	Programa	4	\$50.000.000	\$200.000.000
	3. Definir acciones estratégicas de protección y cultura de la Movilidad Segura para los motociclistas (normas de tránsito, revisión técnico mecánica, conducción segura e implementos de seguridad).	Aministrativa	1	\$0	\$0
	4. Divulgar las normas de tránsito, los deberes y derechos de los usuarios de la vía.	Programa	4	\$20.000.000	\$80.000.000
	5. Mejorar el control sobre el uso obligatorio de los elementos de seguridad para los motociclistas, los cuales deben ser usados de forma adecuada.	Aministrativa	4	\$0	\$0



PROGRAMAS	ACCIONES	UNIDAD	CANTIDAD/ TIEMPO	VALOR/AÑO	VALOR/PLAN
4. Educación y formación escolar en seguridad vial	1. Evaluar los proyectos y acciones del Proyecto de Educación Vial, indicando metodología, beneficiarios.	Aministrativa	4	\$0	\$0
	2. Fundamentar teórica y metodológicamente los proyectos y las acciones de educación y seguridad vial.	Aministrativa	4	\$0	\$0
	3. Incorporar el recurso humano cualificado para el programa de educación vial a centros educativos.	Aministrativa	4	\$0	\$0
	4. Generar trabajo articulado con grupos de estudiantes para que sean multiplicadores de la educación vial en centros educativos.	Programa	4	\$20.000.000	\$80.000.000
	5. Fortalecer la participación de las dependencias responsables de la Educación y Seguridad Vial en la ciudad	Programa	4	\$25.000.000	\$100.000.000
	6. Formar a los docentes sobre la seguridad vial, como eje transversal a todas las asignaturas del conocimiento	Programa	4	\$40.000.000	\$160.000.000
	7. Realizar estrategias de formación, información y comunicación del programa de educación en los centros educativos.	Aministrativa	4	\$15.000.000	\$60.000.000
	8. Seguimiento por parte de Secretaría de Educación Municipal y Departamental el cumplimiento de la implementación del programa de Educación Vial	Aministrativa	4	\$0	\$0
	9. Reglamentar en los Proyectos Educativos e Institucionales en los proyectos pedagógicos de Seguridad Vial en preescolar, básica primaria, secundaria y universitaria.	Aministrativa	4	\$0	\$0
5. Planes Estratégicos de para Empresas. Ley 1503 de 2011.	1. Involucrar a las Aseguradoras de Riesgos Laborales (ARL) en la implementación de los Planes Estratégicos para empresas.	Aministrativa	4	\$0	\$0
	2. Asesorar a las empresas en la elaboración de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.	Aministrativa	4	\$45.000.000	\$180.000.000
	3. Realizar estrategias de formación, información y comunicación en el sector empresarial.	Aministrativa	4	\$15.000.000	\$60.000.000
	4. Realizar seguimiento y evaluación por parte de las autoridades de Tránsito y Transporte a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial para empresas, de acuerdo a la reglamentación de la Ley 1503 por el Gobierno Nacional	Programa	4	\$40.000.000	\$160.000.000

PROGRAMAS	ACCIONES	UNIDAD	CANTIDAD/ TIEMPO	VALOR/AÑO	VALOR/PLAN
6. Pactos Empresariales para la formación de los Conductores en competencia Laborales.	1. Socialización del programa de competencias laborales en cada uno de las empresas de transporte público de pasajeros.	Programa	4	\$45.000.000	\$180.000.000
	2. Hacer un análisis de capacidades de los conductores de acuerdo a su modalidad.	Aministrativa	4	\$0	\$0
	3. Elaborar los programas de capacitación en normas de Tránsito y Transporte que se deben instruir los conductores.	Aministrativa	4	\$45.000.000	\$180.000.000
	4. Realizar convenio con el SENA, para el proceso de capacitación y acreditación en competencias laborales.	Aministrativa	4	\$0	\$0
	5. Definir los horarios a convenir entre Empresas, conductores y capacitadores .del SENA.	Aministrativa	4	\$0	\$0
	6. Hacer seguimiento al proceso de capacitación y ajustar las actividades que sean necesarias.	Aministrativa	4	\$0	\$0
NÚMERO DE PROGRAMAS: 6	NÚMERO DE ACCIONES: 32	VALOR POR 4 AÑOS DE VIGENCIA			\$4.050.000.000

qlct		Centros de Intervención Nro. 3 Control y supervisión sobre los vehículos y equipos de seguridad.		Area Metropolitana Centro Occidente	
PROGRAMAS	ACCIONES	UNIDAD	CANTIDAD/ TIEMPO	VALOR/AÑO	VALOR/PLAN
1. Fomentar el uso del sistema de transporte público de pasajeros (Individual, colectivo y masivo) en el AMCO	1. Evaluar la utilización por parte de los ciudadanos de los sistemas de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades en el AMCO	Aministrativa	1	\$0	\$0
	2. Evaluar la problemáticas sobre el uso del transporte público de pasajeros.	Aministrativa	1	\$0	\$0
	3. Analizar las dificultades de accesibilidad a las personas en situación de discapacidad en el AMCO.	Programa	4	\$20.000.000	\$80.000.000
	4. Definir las estrategias para la atención de las dificultades o inconvenientes del uso del Sistema. De Transporte.	Aministrativa	1	\$0	\$0
	5. Implementar estrategias para motivar a la utilización del sistema de transporte de pasajeros a través de los medios de formación, información y comunicación.	Programa	4	\$18.000.000	\$72.000.000
	6. Hacer seguimiento y evaluación a las estrategias aplicadas, verificando la seguridad, accesibilidad y comodidad de los pasajeros.	Programa	4	\$25.000.000	\$100.000.000
	7. Establecer incentivos a los conductores que lleven cupo completo en los automóviles particulares. (pico y placa)	Programa	4	\$35.000.000	\$140.000.000
PROGRAMAS	ACCIONES	UNIDAD	CANTIDAD/ TIEMPO	VALOR/AÑO	VALOR/PLAN
2. Gestión del Transporte Público Colectivo	1. Continuar con la estructuración técnica, legal y financiera del Sistema de Transporte Público Colectivo para el AMCO, en armonía con el Sistema Masivo de Transporte	Programa	4	\$25.000.000	\$100.000.000
	2. Acompañar la implementación y operación del transporte público colectivo.	Programa	4	\$15.000.000	\$60.000.000
	3. Definir el proyecto del recaudo electrónico.	Programa	4	\$10.000.000	\$40.000.000
	4. Garantizar la accesibilidad a personas en situación de discapacidad al Transporte Público de pasajeros.	Aministrativa	4	\$0	\$0
	5. Impulsar la modernización del parque automotor.	Aministrativa	4	\$0	\$0
	6. Definir y ejecutar programas de mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos.	Aministrativa	4	\$0	\$0
	7. Operativos para regular el transporte informal de pasajeros.	Programa	4	\$0	\$0



PROGRAMAS	ACCIONES	UNIDAD	CANTIDAD/ TIEMPO	VALOR/AÑO	VALOR/PLAN
3. Vehículos para las Seguros Personas	1. Diseñar e implementar estrategias de formación, información, comunicación para promover el mantenimiento preventivo, correctivo y, el cumplimiento de la revisión técnico mecánica de los vehículos circulantes en la ciudad.	Programa	4	\$15.000.000	\$60.000.000
	2. Reestructurar los protocolos para el control de las condiciones técnico mecánicas y de seguridad de los vehículos circulantes en el AMCO.	Aministrativa	4	\$0	\$0
	3. Aumentar y planificar operativos de control de las condiciones técnico mecánicas y de seguridad de los vehículos circulantes en el AMCO.	Programa	4	\$0	\$0
	4. Utilizar recursos tecnológicos para el seguimiento y control de las condiciones técnico mecánicas de los vehículos públicos y privados, según la información del RUNT.	Programa	1	\$50.000.000	\$50.000.000
	5. Acciones encaminadas al desarrollo de localizadores flota GPS en vehículos de transporte de pasajeros.	Aministrativa	1	\$0	\$0
	6. Redefinir los protocolos para el control del uso adecuado de los dispositivos de seguridad, como cinturón de seguridad, luces, sistema de frenado, adherencia de las llantas, botiquín, etc.	Programa	4	\$0	\$0
	7. Aumentar y planificar operativos de control sobre el uso adecuado del cinturón de seguridad, luces, sistema de frenado, adherencia de las llantas, botiquín, etc.	Programa	4	\$0	\$0
PROGRAMAS	ACCIONES	UNIDAD	CANTIDAD/ TIEMPO	VALOR/AÑO	VALOR/PLAN

PROGRAMAS	ACCIONES	UNIDAD	CANTIDAD/ TIEMPO	VALOR/AÑO	VALOR/PLAN
4. Motos más Seguras para las Personas	1. Diseñar e implementar estrategias de formación e información para promover el uso adecuado de los dispositivos e implementos de seguridad para motociclistas.	Aministrativa	4	\$20.000.000	\$80.000.000
	2. Reestructurar los modelos para control del uso adecuado de los dispositivos e implementos de seguridad para motociclistas.	Programa	4	\$0	\$0
	3. Aumentar y planificar operativos de control sobre el uso adecuado del casco, el chaleco y las luces en motociclistas.	Programa	4	\$0	\$0
	4. Aumentar y planificar operativos de control sobre las condiciones técnico mecánicas de las motos (estado de las llantas, frenos y luces).	Programa	4	\$10.000.000	\$40.000.000
PROGRAMAS	ACCIONES	UNIDAD	CANTIDAD/ TIEMPO	VALOR/AÑO	VALOR/PLAN
5. Bicicletas más Seguras para las Personas.	1. Fomentando el uso de la bicicleta en el AMCO como un medio saludable y en armonía con el medio ambiente.	Aministrativa	4	\$25.000.000	\$100.000.000
	2. Diseñar e implementar estrategias de formación e información para promover el uso adecuado de los dispositivos e implementos de seguridad para usuarios de la bicicleta.	Aministrativa	4	\$10.000.000	\$40.000.000
	3. Aumentar y planificar operativos de control sobre el uso adecuado del casco, el chaleco y los dispositivos reflectivos en usuarios de la bicicleta.	Aministrativa	4	\$0	\$0
	4. Aumentar y planificar operativos de control sobre las condiciones mecánicas de las bicicletas (estado de las llantas, frenos y luces).	Programa	4	\$0	\$0
NÚMERO DE PROGRAMAS: 5	NÚMERO DE ACCIONES: 29	VALOR POR 4 AÑOS DE VIGENCIA			\$962.000.000

	Centros de Intervención Nro. 4 Infraestructura Vial segura para las Personas				
PROGRAMAS	ACCIONES	UNIDAD	CANTIDAD/ TIEMPO	VALOR/AÑO	VALOR/PLAN
1. Infraestructura Vial Segura para las Personas.	1. Implementar los protocolos de las auditorias de seguridad vial en las fases de diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial.	Aministrativa	4	\$0	\$0
	2. Promover un cambio cultural, técnico y administrativo entre las secretarías y ente descentralizado de la Alcaldía de Pereira y el AMCO, para priorizar la seguridad vial de las Personas en las vías.	Aministrativa	4	\$40.000.000	\$160.000.000
	3. Incluir los conceptos de seguridad vial en las especificaciones técnicas para la contratación de las consultorías de diseño de proyectos viales en beneficio de las personas	Programa	4	\$0	\$0
	4. Facilitar la participación ciudadana para el diseño de obras de infraestructura urbana.	Aministrativa	4	\$0	\$0
	5. Definir en los Planes de Manejo de Tránsito para obras de infraestructura y la frecuencia de revisiones.	Programa	4	\$0	\$0
PROGRAMAS	ACCIONES	UNIDAD	CANTIDAD/ TIEMPO	VALOR/AÑO	VALOR/PLAN
2. Diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial en el PMSV	1. Efectuar diagnóstico de las características de la infraestructura vial (señalización horizontal y vertical, semaforización y amueblamiento), donde se evidencie las problemáticas de seguridad.	Programa	2	\$100.000.000	\$200.000.000
	2. Diseñar y ejecutar programas de mantenimiento preventivo y correctivo de la malla vial, señalización, semaforización y amoblamiento urbano, teniendo en cuenta los criterios de accesibilidad para las personas en situación de discapacidad.	Programa	2	\$150.000.000	\$300.000.000
	3. Controlar las fases en la red semafórica de acuerdo a la demanda vehicular.	Programa	4	\$100.000.000	\$400.000.000
	4. Incrementar los cruces semaforizados acorde a la demanda vehicular.	Aministrativa	4	\$250.000.000	\$1.000.000.000
	5. Promover un plan de peatonalización (andenes, señalización y semaforización) para el cuidado y protección de los personas no motorizadas, teniendo en cuenta los criterios de accesibilidad para las personas en situación de discapacidad.	Aministrativa	4	\$100.000.000	\$400.000.000

PROGRAMAS	ACCIONES	UNIDAD	CANTIDAD/ TIEMPO	VALOR/AÑO	VALOR/PLAN
3. Intervención integral en Puntos de Mayor Siniestralidad	1. Identificar las causas que generan los accidentes viales en los puntos críticos de la ciudad.	Programa	4	\$0	\$0
	2. Buscar recursos para la intervención específica de los puntos críticos.	Aministrativa	4	\$0	\$0
	3. Intervenir de forma directa la infraestructura vial en los puntos críticos.	Programa	4	\$250.000.000	\$1.000.000.000
	4. Mantener una adecuada señalización vial sobre los corredores principales y puntos críticos de la ciudad.	Programa	4	\$180.000.000	\$720.000.000
	5. Analizar, reglamentar y señalizar las velocidades permitidas en los puntos críticos de acuerdo a las recomendaciones hechas a cada sitio identificado.	Aministrativa	1	\$0	\$0
	6. Evaluar el impacto de las intervenciones en los puntos de mayor siniestralidad.	Programa	4	\$0	\$0
PROGRAMAS	ACCIONES	UNIDAD	CANTIDAD/ TIEMPO	VALOR/AÑO	VALOR/PLAN
4. Control en las obras civiles a los Planes Metropolitanos de Movilidad.	1. Definir de manera articulada entre la Secretaria de Planeación, Secretaria de Infraestructura y el Instituto Municipal de Transito la aprobación de los planes de movilidad en el Diseño, construcción y mantenimiento de las obras a ejecutar, teniendo en cuenta los criterios de accesibilidad para las personas en situación de discapacidad.	Aministrativa	4	\$0	\$0
	2. Estructurar los protocolos de aprobación para los planes de movilidad y de seguridad vial para las obras civiles.	Programa	4	\$0	\$0
	3. Garantizar el cumplimiento de las obligaciones urbanísticas de los proyectos de vivienda.	Programa	4	\$0	\$0
NÚMERO DE PROGRAMAS: 4	NÚMERO DE ACCIONES: 19	VALOR POR 4 AÑOS DE VIGENCIA			\$4.180.000.000

4. Diseñar un módulo para la atención y registro de información de las víctimas en accidentes viales, los afectados en hechos viales.	1. Levantamiento de los requerimientos para el diseño del registro único de información.	Aministrativa	4	\$0	\$0
	2. Diseño del registro único de información de las víctimas en hechos viales.	Programa	4	\$15.000.000	\$60.000.000
	3. Puesta en marcha del registro único de información de los afectados en hechos viales.	Programa	4	\$35.000.000	\$140.000.000
	4. Hacer seguimiento y evaluación al registro y su operatividad.	Aministrativa	4	\$0	\$0
PROGRAMAS	ACCIONES	UNIDAD	CANTIDAD/ TIEMPO	VALOR/AÑO	VALOR/PLAN
5. Programa de asistencia cívica a hechos de Tránsito, Transporte y atención de Víctimas en accidentes	1. Diseñar un programa de atención de víctimas y regulación del tráfico en el momento de un accidente de tránsito.	Programa	4	\$25.000.000	\$100.000.000
	2. Convocar a las personas interesadas para la realización de las capacitaciones como agentes Cívicos.	Programa	4	\$10.000.000	\$40.000.000
	3. Seleccionar a los interesados en el programa de formación como primeros Agentes Cívicos en la atención de hechos viales en accidentes de tránsito.	Aministrativa	4	\$0	\$0
	4. Iniciar proceso de formación Agentes Cívicos	Aministrativa	4	\$50.000.000	\$200.000.000
	5. Evaluar el proceso de capacitación y de formación sobre Agentes Cívicos y hacer acto de clausura y entrega de equipos prioritarios.	Aministrativa	4	\$0	\$0
6. Centro de información, atención y acompañamiento legal a víctimas de accidentes de Tránsito.	1. Establecer una línea de atención legal a víctimas en accidentes de tránsito.	Programa	4	\$25.000.000	\$100.000.000
	2. Disponer de un centro de atención legal a víctimas y familiares en accidentes de tránsito.	Programa	4	\$60.000.000	\$240.000.000
NÚMERO DE PROGRAMAS: 6	NÚMERO DE ACCIONES: 24	VALOR POR 4 AÑOS DE VIGENCIA			\$1.350.000.000

	Centros de Intervención Nro. 5 Atención y Rehabilitación a Víctimas				
PROGRAMAS	ACCIONES	UNIDAD	CANTIDAD/ TIEMPO	VALOR/AÑO	VALOR/PLAN
1. Atención pre-hospitalaria	1. Diagnóstico de la atención pre hospitalaria, hospitalaria y rehabilitación de accidentes de tránsito: Seguimiento a RIPS SOAT, Resolución 4505 de 2012.	Programa	4	\$12.000.000	\$48.000.000
	2. Fortalecer la capacidad instaladas en la atención pre hospitalaria urgencias emergencias y planes de contingencia expansión SEM	Aministrativa	4	\$0	\$0
	3. Crear un número único de emergencias y otros mecanismos de acceso 123 y 127 protocolo de despacho	Programa	4	\$5.500.000	\$22.000.000
	4. Actualizar las guías de atención pre hospitalaria PAIS MIAS RIPSS HC única digital	Aministrativa	4	\$0	\$0
	5. Unificar la clasificación de lesiones (triage)A Res 5596 DE 2015.	Programa	4	\$0	\$0
2. Atención Hospitalaria	1. Definir e implementar las rutas de atención en salud por accidentes SEM articulo 67 ley 1438 de 2011 RED redes integradas integrales y responsables de la información rips según Resolución 4505 de 2012 obligatorio Resolución 3384 de 2000	Programa	4	\$0	\$0
	2. CONPES 3437 DE 2006 Resolución 1220 de 2010 Min. salud Dcto 1479 de 2010 Risaralda	Programa	4	\$0	\$0
3. Acompañamiento a víctimas y rehabilitación e inclusión a personas en condición de discapacidad	1. Fortalecer y promover mecanismos de acceso a los programas de terapia ocupacional	Programa	4	\$20.000.000	\$80.000.000
	2. Programas educativos y de formación para el trabajo	Aministrativa	4	\$10.000.000	\$40.000.000
	3. Programa de generación de oportunidades laborales	Aministrativa	4	\$0	\$0
	4. Sistema integral de acompañamiento a familiares	Programa	4	\$45.000.000	\$180.000.000
	5. Participación de asociación de víctimas.	Aministrativa	1	\$0	\$0
	6. Acompañamiento y asistencia en terapias del duelo a familiares de víctimas fatales y víctimas no fatales.	Programa	4	\$25.000.000	\$100.000.000

PROGRAMAS	ACCIONES	UNIDAD	CANTIDAD/ TIEMPO	VALOR/AÑO	VALOR/PLAN
4. Diseñar un módulo para la atención y registro de información de las víctimas en accidentes viales, los afectados en hechos viales.	1. Levantamiento de los requerimientos para el diseño del registro único de información.	Aministrativa	4	\$0	\$0
	2. Diseño del registro único de información de las víctimas en hechos viales.	Programa	4	\$15.000.000	\$60.000.000
	3. Puesta en marcha del registro único de información de los afectados en hechos viales.	Programa	4	\$35.000.000	\$140.000.000
	4. Hacer seguimiento y evaluación al registro y su operatividad.	Aministrativa	4	\$0	\$0
PROGRAMAS	ACCIONES	UNIDAD	CANTIDAD/ TIEMPO	VALOR/AÑO	VALOR/PLAN
5. Programa de asistencia cívica a hechos de Tránsito, Transporte y atención de Víctimas en accidentes	1. Diseñar un programa de atención de víctimas y regulación del tráfico en el momento de un accidente de tránsito.	Programa	4	\$25.000.000	\$100.000.000
	2. Convocar a las personas interesadas para la realización de las capacitaciones como agentes Cívicos.	Programa	4	\$10.000.000	\$40.000.000
	3. Seleccionar a los interesados en el programa de formación como primeros Agentes Cívicos en la atención de hechos viales en accidentes de tránsito.	Aministrativa	4	\$0	\$0
	4. Iniciar proceso de formación Agentes Cívicos	Aministrativa	4	\$50.000.000	\$200.000.000
	5. Evaluar el proceso de capacitación y de formación sobre Agentes Cívicos y hacer acto de clausura y entrega de equipos prioritarios.	Aministrativa	4	\$0	\$0
6. Centro de información, atención y acompañamiento legal a víctimas de accidentes de Tránsito.	1. Establecer una línea de atención legal a víctimas en accidentes de tránsito.	Programa	4	\$380.000.000	\$1.520.000.000
	2. Disponer de un centro de atención legal a víctimas y familiares en accidentes de tránsito.	Programa	4	\$60.000.000	\$240.000.000
NÚMERO DE PROGRAMAS: 6	NÚMERO DE ACCIONES: 24	VALOR POR 4 AÑOS DE VIGENCIA			\$2.770.000.000

10. META

ID	Indicadores Referentes	Unidad	Formula	Meta
5	Número de personas beneficiadas respecto al Número total de población objetivo	%	$\left\{ \frac{\text{Personas intervenidos por pilar}}{\text{Población objetivo por pilar}} \right\} * 100\%$	Al menos el 70% de la población objetivo impactada con las medidas o soluciones en seguridad Vial en puntos de alta accidentalidad
6	Periodos críticos y horas de máxima demanda cubiertos	UN	<p>Donde IC_i es la Sumatoria de actividades realizadas en los periodos críticos por cada día y hora de mayor accidentalidad, en puntos de mayor accidentalidad.</p> $\sum_{i=1}^n IC_i$	100% de los periodos picos cubiertos en puntos de alta accidentalidad
7	Planes operativos de control implementados	UN	$\sum_{i=1}^n PC_i$ <p>Donde, PC_i representa el número de planes de control elaborado e implementado sobre los puntos críticos.</p>	Cantidad de planes operativos de control para la totalidad de los puntos críticos establecidos en el proyecto. La meta es la suma de los operativos semanales previstos en cada uno de los puntos., en el plazo total establecido para el PMSV
8	Grado de implementación de las estrategias a ejecutar	%	$\left\{ \frac{\text{Estrategias por pilar ejecutadas e implementadas}}{\text{Estrategias por pilar programadas}} \right\} * 100$	100% de las estrategias previstas a ejecutar
9	Grado de avance de las estrategias en ejecución	%	$\left\{ \frac{\text{Estrategias por pilar a ejecutar con avance}}{\text{Estrategias por pilar planeadas}} \right\} * 100$	100% del avance previstos de las estrategias en ejecución

Para el Plan Metropolitano de seguridad Vial que se aplicara para los años 2017-2020, el AMCO se compromete para este periodo reducir las tasas de Mortalidad y accidentalidad por cada 100.000 habitantes, de los hechos viales con muertos y lesiones, por medio de la aplicación de los diferentes programas y acciones

fijados en el PMSV, donde se ha establecido cinco (5) Centros de Intervención, y que se expondrán en el siguiente análisis:

Tabla 15. Indicadores Generales de Referencia

ID	Indicadores Referentes	Unidad	Formula	Meta
1	Victimas fatales y no fatales por accidentes de tránsito (incluye conductores y acompañantes)	UN	<p>Donde,</p> $\sum_{i=1}^n V_{fi}$ <p>Representa el número de víctimas no fatales y fatales en un accidente de tránsito en el AMCO.</p>	Reducir en un 20% el número de víctimas no fatales y fatales por accidente de tránsito hasta el año 2021
2	Informes de programas y acciones realizados	UN	<p>Donde,</p> $\sum_{i=1}^n IE_i$ <p>Representa el número de programas y acciones realizadas</p>	Ejecución de los programas finalizados por centro de intervención del proyecto, demostrando el cumplimiento de las actividades programadas vs las ejecutadas
	Actividades ejecutadas sobre Total de actividades programadas	%	$\left(\frac{\text{Actividades ejecutadas}}{\text{Actividades programadas}} \right) \cdot 100\%$	
3	Organizaciones, entidades y/o empresas vinculadas a través de contratos y/o convenios.	UN	$\sum_{i=1}^n CC_i$ <p>Donde, Representa el número de convenios y/o contratos suscritos.</p>	Vinculación de organizaciones, entidades y/o empresas mediante un convenio celebrado o contrato de prestación de servicios para cooperación intersectorial e interinstitucional de apoyo a la gestión y desarrollo del PMSV
4	Puntos y/o tramos Viales de alta accidentalidad intervenidos	%	$\left(\frac{\text{Puntos viales críticos intervenidos}}{\text{Puntos viales críticos identificados}} \right) \cdot 100\%$	100% de los puntos y/o tramos Viales de alta accidentalidad priorizados en el proyecto con implementación de medidas en materia de seguridad Vial

Para alcanzar la consecución de los objetivos del PMSV 2017-2021 se desea fijar una meta ambiciosa, pero factible, y es la de reducir el número de personas fallecidas y lesionadas en el AMCO a causa de los hechos de tránsito antes del año 2021. Para ello, el Plan consideró las variables que influyen en la mortalidad por hechos de tránsito, orientados por el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 y por el Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2013-2021.

Para definir la meta del PMSM 2014-2020, se tomaron las estadísticas registradas desde el 2008 hasta el 2015 del número de muertos por causa de los hechos de tránsito y se tuvo en cuenta la proyección de la población hasta el año 2021 del DANE; una vez realizadas las proyecciones la meta para el PMSM 2014-2021.

11. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

- + [Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forensis. \(2013-2014-2015\).](#)
- + [Ministerio de Salud y Protección Social. \(2012\). "Plan Decenal de Salud Pública 2012 – 2021". Bogotá.](#)
- + [Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 \(Resolución 2273 de 2014\)](#)
- + [Min transporte. \(2012\). "Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016".](#)
- + [Plan de Seguridad Vial: Decreto 1310 de 2016](#)
- + NOVOA, A., PÉREZ, K., & BORREL, C. (2009). "Efectividad de las intervenciones de seguridad vial basadas en la evidencia: una revisión de la literatura". Gaceta Sanitaria, vol. 23, n6, 553.e1-553.e14. Obtenido de http://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=S02131112009000600013&script=sci_arttext
- + DANE 2014, estimación y proyección de población nacional, departamental y municipal por sexo, grupos quinquenales de edad y edades simples de 0 a 26 años 1985-2020

- + Forensis 2015. Comportamiento de muerte y lesiones por accidentes de transporte. Colombia 2015. Pág. 481.
- + ONU. (2011). "Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020". Nueva York: s/n. Obtenido http://www.who.int/roadsafety/publications/global_launch_es.pdf.
- + Organización de las Naciones Unidas -ONU-. (2011). "Plan para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial".
- + [Organización Panamericana de la Salud. \(2010\). "Informe sobre el estado de la seguridad vial en la región de las Américas".](#)
- + Plan de Seguridad Vial de Medellín 2012-2016.
- + Plan de Seguridad Vial de Bucaramanga 2014
- + Plan de Seguridad Vial de Bogotá 2016

**EL PROFESIONAL ESPECIALIZADO COORDINADOR ADMINISTRATIVO
DEL AREA METROPOLITANA CENTRO OCCIDENTE**

CERTIFICA QUE:

La Gaceta Metropolitana Extraordinaria Número 33 del mes de Mayo de 2017, fue revisada se tuvieron a la vista todos los documentos originales con sus respectivas firmas, los cuales reunieron los requisitos necesarios para su publicación.

Para constancia, se firma a los dieciséis (16) días del mes de Mayo de dos mil diecisiete (2017).



JORGE EDILBERTO HERNANDEZ NIETO
Coordinador Administrativo P. E.

JFSR

i