

A close-up photograph of a road surface, showing a yellow line painted on dark asphalt. The image is split diagonally, with the top half showing the road texture and the bottom half being a solid teal color.

"POR UNA CULTURA DE
MOVILIDAD QUE AVANZA"

PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL

MUNICIPIO DE ITAGÜÍ

JUNIO 2018



Itagüí
Sigue Avanzando

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	4
2. DIAGNÓSTICO	6
2.1 Accidentalidad en el Municipio de Itagüí.....	7
2.2 Contexto de la implementación de las TI (tecnologías de la información) en el componente de movilidad inteligente y sostenible.	9
2.3 Gravedad en la accidentalidad.....	12
2.4 Víctimas en los siniestros viales	15
2.5 Confluencia de accidentalidad:	31
2.6 Riesgos en incidentes viales.....	49
3. MUERTES EN INCIDENTES VIALES (2015 A PRIMER TRIMESTRE DE 2018)	51
4. RIESGOS VIALES EN EL MUNICIPIO DE ITAGÜÍ.....	54
5. LOCALIZACIÓN DE LOS SINIESTROS VIALES EN EL MUNICIPIO DE ITAGÜÍ	55
5.1 Confluencia de accidentalidad	58
6. LOS MOTOCICLISTAS, LOS MÁS AFECTADOS POR LOS SINIESTROS VIALES	68
6.1 Recomendaciones generales sobre la problemática de los motociclistas.....	70
7. CONDICIÓN ACTUAL DE LA SEGURIDAD VIAL	73
8. MISIÓN, VISIÓN, OBJETIVOS Y PRINCIPIOS BÁSICOS DEL PLAN.....	76
9. PILARES: PROGRAMAS Y ACCIONES.....	78
9.1 Programas para el desarrollo organizacional y la gestión institucional	80
9.2 Programa para vehículos	94
9.3 Programa para atención a víctimas.....	99
9.4 Programa para la preservación, recuperación y ampliación de la infraestructura vial	104
10. PROGRAMAS EXISTENTES.....	113
11. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN	117
11.1 Costos.....	117
11.2 Periodo de implementación.....	118
11.3 Evaluación y seguimiento	118
11.4 Estructura del Plan Local de Seguridad Vial	119
11.5 Metodología para el seguimiento del avance físico del Plan	122
12. MOVILIZACIÓN Y APROPIACIÓN	126
12.1 Todos somos peatones	133

12.2 La motocicleta: una solución de movilidad para las familias	143
12.3 Transporte público para nuestro servicio y beneficio.....	153
12.4 Cuando el transporte particular es un privilegio	157
12.5 Ciclistas: los nuevos protagonistas de la vía	164
13. RECOMENDACIONES	172
14. ANEXOS	177
15. BIBLIOGRAFÍA Y REFERENTES.....	178



1. INTRODUCCIÓN

Los Planes Locales de Seguridad Vial son instrumentos creados para informar y aplicar metodologías de trabajo cuyo objetivo principal es el de salvar vidas. Igualmente, se constituyen como instrumentos con argumentos de valor que promueven en las instituciones tanto públicas como privadas: asumir la cultura de la movilidad segura bajo una metodología de planeación estratégica.

Este tipo de trabajo se desarrolla gracias al modelo practicado por la Organización de las Naciones Unidas en el Plan de Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, el cual también fue adoptado en Colombia por el Plan Nacional de Seguridad Vial. “La seguridad vial es un tema prioritario en la agenda de la Organización Panamericana de la Salud por tratarse de una de las primeras causas de mortalidad en la Región, principalmente en el grupo de 5 a 44 años, responsable anualmente de 142.252 muertes y un número estimado de lesionados de más de 5 millones”, (Naciones Unidas , 2014)

Este documento, se realiza bajo el liderazgo y promoción de la Administración Municipal en cabeza del alcalde, con la participación técnica y sectorial de la Secretaría de Movilidad, el Consorcio encargado de la operación sistémica en temas de Movilidad, bajo un proceso de participación institucional público y privado, social y territorial guiado por una asesoría externa especializada y conocedora del contexto de la seguridad vial.

Para cumplir con las metas en la construcción de este Plan, se definieron los contactos con los cuales se iba a empezar a recolectar toda la información



pertinente para la realización de un diagnóstico que permitiera tener un panorama claro, el diseño de herramientas metodológicas para el levantamiento de información cualitativa y cuantitativa y la estructuración de una guía de movilización en temas de cultura ciudadana, teniendo como meta modelos exitosos a nivel internacional.



2. DIAGNÓSTICO

El Municipio de Itagüí cuenta con una extensión territorial de 21.09 km², correspondiendo 12.17 km² a la zona urbana y 8.91 km² a la zona rural, lo cual lo hace uno de los municipios más pequeños del país. Gran parte del territorio está destinado al uso urbano y cuenta con 270.903 habitantes de los cuales 248.020 están en el área urbana y 22.883 en el área rural. Itagüí está situado al sur del Valle de Aburrá. Colinda con Medellín, Envigado, Sabaneta y La Estrella. (Municipio de Itagüí, 2016)

Itagüí cuenta con un parque automotor de 165.823 vehículos de los cuales para servicio público hay 7.713; para servicio oficial 416, cuentan con 157.694 vehículos particulares, de los cuales el 72% son motocicletas para un total de 120.045 vehículos. (Secretaría de Movilidad. Municipio de Itagüí, 2018)

El Municipio cuenta con dos estaciones del Metro y el proyecto Solobus, conformado por siete empresas de transporte público que tomaron la iniciativa de conformar la alianza M.E.I. U-T, con la finalidad de hacer más eficiente el servicio y contribuir de manera favorable a la recuperación y calidad del medio ambiente. Las empresas que la conforman son: Rápido la Santa María, Taxiger, Automóviles Itagüí, Cootrasana, Grupo Coometropol, Transporte la Mayoritaria Guayabal y la Empresa de Transportes Estrella Medellín. (Municipio de Itagüí, 2016)



2.1 Accidentalidad en el Municipio de Itagüí

Tabla N° 1 Accidentalidad por año (2015- primer trimestre 2018)

Año	Número Incidentes viales
2018 hasta el 31 de marzo de 2018	1662
2017	7761
2016	8243
2015	8541

*Tomada base de datos accidentalidad Secretaría de Movilidad Itagüí

En la información recopilada de incidentes viales en el periodo comprendido desde el año 2015 hasta el primer trimestre de 2018, se evidencia en la tabla N° 1 que se viene realizando una disminución progresiva del número de incidentes viales en cada uno de estos períodos. De 2015 a 2016 fue del 3%, de 2016 a 2017 del 6% y en el primer trimestre de 2018 es del 11% en comparación con el mismo periodo en 2017. Esto gracias a los esfuerzos de la Secretaría de Movilidad de Itagüí, que ha venido adelantando procesos de promoción y prevención en las empresas y organizaciones del territorio, los usuarios de las vías, la comunidad en general y la vigilancia de la seguridad vial en los diferentes sectores rurales y urbanos del Municipio.



Gráfico N° 1 Disminución en el número de incidentes viales (2015 a primer trimestre 2018)



*Tomada base de datos accidentalidad Secretaría de Movilidad Itagüí

En el análisis realizado del periodo correspondiente al primero de enero de 2015 hasta el 31 de marzo de 2018, se evidencia un promedio trimestral de 2016 incidentes viales, de los cuales se destaca que los 2 primeros trimestres de 2017 y el primero de 2018 estuvieron por debajo del promedio general en 8%, 9% y 18% respectivamente. De forma paralela, se observa que durante los dos últimos trimestres de 2016 y 2017 aumentaron los incidentes viales con respecto a los dos primeros trimestres de los años en cuestión.

Es importante resaltar que el número de incidentes viales (incidentes) del primer trimestre de 2018, es el menor registrado en el periodo del primero de enero de 2015 a 31 de marzo de 2018.

2.2 Contexto de la implementación de las TI (tecnologías de la información) en el componente de movilidad inteligente y sostenible.

La administración municipal tiene entre otras la responsabilidad sobre la formulación y ejecución de políticas públicas como las de movilidad inteligente y sostenible, en la que las tecnologías informáticas son necesarias para una eficiente gestión del sistema; también sobre la creación de proyectos que permitan mejorar la logística en el componente de movilidad, ejemplo de ello, el diseño e implementación de un sistema inteligente de movilidad, el cual permite: la centralización de la información, la lectura y transformación directa de la información que se origine principalmente de los dispositivos en vía, de los usuarios, de los vehículos, el tránsito y los centros de control relacionados con la operación y control de la movilidad futura, la interacción con diferentes medios de comunicación y que los vehículos de control y vigilancia del tránsito tengan dispositivos especiales que permitan contar con servicios de información en tiempo real sobre los usuarios y controlar otros aspectos del tránsito como ocurrencia de incidentes viales, dirigido a cubrir una política de prevención, además de otorgar información a los usuarios en tiempo real.

Cada uno de los componentes del sistema inteligente de movilidad requiere de un despliegue importante en el uso de tecnologías de información – TI, por lo que se



hace necesario que el municipio lo haga siempre de la manera más eficiente, dando cumplimiento a lo establecido en el documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social – Conpes No. 3072 del año 2000, ya que son estas las herramientas indispensables para utilizar eficientemente la información y además constituyen un factor clave para el desarrollo. De igual forma desde el documento Conpes No. 3650 se resalta la importancia de la estrategia de gobierno en línea, el cual se define como el uso de las TI para mejorar los servicios e información ofrecidos a los ciudadanos, aumentar la eficiencia y eficacia de la gestión pública e incrementar sustantivamente la transparencia del sector público y la participación ciudadana.

Al enfocarse en el fortalecimiento de la gestión pública, las políticas de eficiencia y la gestión pública orientada a resultados, el Ministerio de la Información y las Comunicaciones – MinTIC mediante el decreto 2573 del 2014 se permitió establecer los lineamientos generales para la estrategia denominada Gobierno en Línea y garantizar su sostenibilidad. En este se plasma la importancia de la implementación de políticas públicas para la administración de la infraestructura tecnológica que soporta la información del estado.

Es así como el municipio consciente de que las tecnologías de la información se han convertido cada vez más en una aliada de la seguridad vial, ha realizado esfuerzos institucionales y presupuestales para consolidar el sistema de movilidad apoyado por un conjunto de soluciones tecnológicas de las telecomunicaciones y la informática enmarcadas en el concepto de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS por sus siglas en inglés). El sistema tiene dentro de sus componentes la red semafórica, sistemas de comunicaciones para la autoridad de tránsito, matriz origen



destino, sistemas para la generación de mapas de calor sobre la congestión vehicular y los SAST (sistemas automáticos y semiautomáticos para la detección de presuntas infracciones de tránsito); todos en su conjunto son herramientas que permiten mejorar la movilidad, facilitando el trabajo de la autoridad de tránsito, de los conductores, pasajeros, toma de decisiones por parte de las instituciones y activación de las actividades relacionadas con la ocurrencia de incidentes viales, acciones de prevención y otorgar información a los usuarios en tiempo real.

La implementación de los SAST (sistemas automáticos y semiautomáticos para la detección de presuntas infracciones de tránsito) ha permitido disminuir el riesgo de ocurrencia de incidentes viales e incrementar el control en infracciones y conductas peligrosas que son generadoras de siniestralidad en la vía: exceso de velocidad, semáforo en rojo, SOAT y RTM (revisión técnico mecánica) vigente, entre otras que pueden ser controladas por medio de este tipo de dispositivos. Si bien los esfuerzos a la fecha son importantes, se requiere plantear ampliar la cobertura del control soportada en el soporte de los sistemas inteligentes de transporte, toda vez que, se ha tenido expansión territorial, crecimiento del parque automotor y se cuenta con vía de tránsito nacional.

En coherencia con la apuesta por implementar dispositivos que permitan consolidar el sistema de movilidad se adoptó desde la vigencia 2015 los SAST (sistemas automáticos y semiautomáticos para la detección de presuntas infracciones de tránsito) en los cruces con mayores niveles de accidentalidad e infraccionalidad, con el objetivo de optimizar los recursos físicos existentes y poder realizar programación a las labores de operativos específicos: embriaguez, transporte informal, capacidad transportadora; entre otras acciones de control priorizadas por la entidad. Así mismo, aportar a la disminución de la problemática de la congestión que reduce la



eficiencia en la infraestructura de transporte e incrementa los tiempos de viaje, el consumo de combustible y la contaminación ambiental.

Se destacan cinco soluciones modernas para mejorar la movilidad (Portafolio.com, 2016):

1. Control de tráfico centralizado.
2. Sistemas de cámaras.
3. Sistemas de pago inteligentes.
4. Sensores para calcular la demanda.
5. Automatización de sistemas férreos.

2.3 Gravedad en incidentes viales

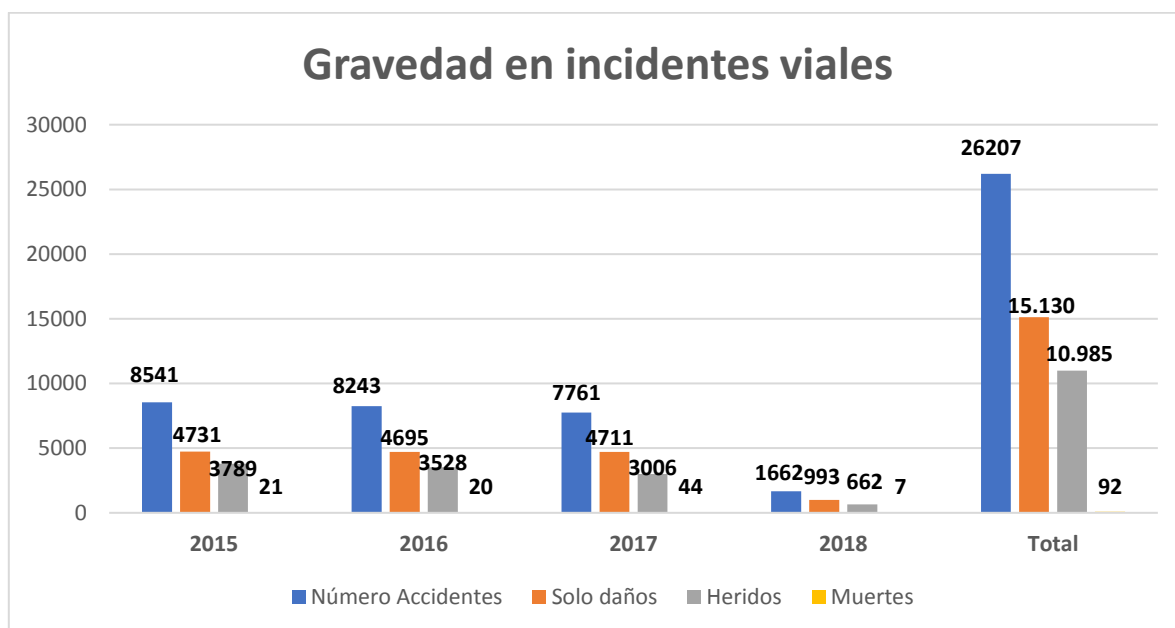
Tabla N°2 Gravedad en incidentes viales (enero de 2015- primer trimestre 2018)

Gravedad en incidentes viales				
Año	Número de Incidentes viales	Solo daños	Heridos	Muertes
2018 hasta el 31 de marzo	1662	993	662	7
2017	7761	4711	3006	44
2016	8243	4695	3528	20
2015	8541	4731	3789	21
Total	26207	15130	10985	92

*Tomada base de datos accidentalidad Secretaría de Movilidad Itagüí

Se evidencia una disminución en el número de incidentes viales entre los años 2015 a 2017, a la vez, que en los casos de heridos se presenta la misma tendencia en las cifras ya que del año 2015 al 2016 se presentó una disminución del 7% y del año 2016 al 2017 del 21%, pero se presenta en las muertes una diferencia en la tendencia toda vez que si bien del año 2015 al 2016 se da una disminución del 5%, entre 2016 a 2017 se da un aumento de un 52%, en lo que respecta a los daños se muestra una disminución del 1% del año 2015 al 2016, pero un aumento del año 2016 al 2017 del 0,6%.

Gráfico N°2 Gravedad en incidentes viales (2015- primer trimestre 2018)



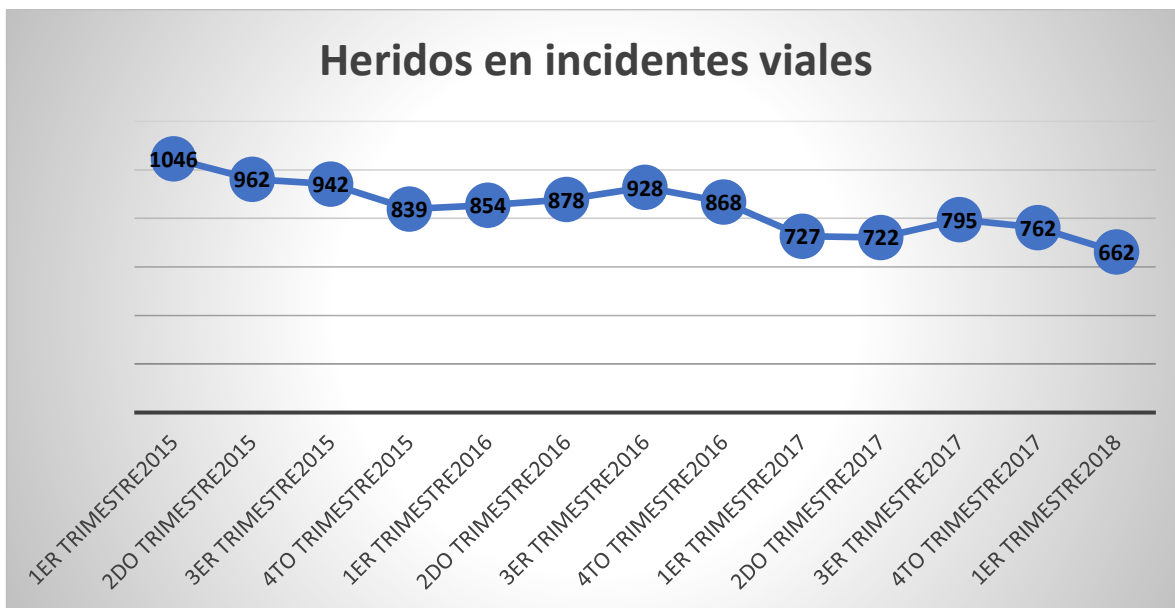
En el desarrollo de los incidentes viales que se presentan en el territorio del municipio de Itagüí, en el periodo comprendido entre los años 2015 hasta el primer

trimestre de 2018, se evidencia que, del total de incidentes viales por este periodo, en el 57,7% de los incidentes solo se presentaron daños, siendo 2015 el año con más casos, presentando 4.731 casos. En 2016 disminuyeron en un 1% frente a 2015, pero para 2017 aumentaron nuevamente en 16 casos frente al año 2016. Frente a los heridos en incidentes viales en el municipio de Itagüí, se observa que son el 41,9% de los casos, que, en el periodo y en el registro anual muestra una disminución progresiva del 7% si se comparan de 2015 a 2016. De 2016 a 2017 la disminución fue del 15%. Cabe anotar que en 2018 se han presentado 662 casos y frente a las muertes presentadas en el periodo, se tiene un 0,35% evidenciando que para el 2017 se presentaron un máximo de 44 muertes excediendo en más del 50% los casos presentados en los 2 años anteriores, que fueron de 21 para 2015 y 20 para 2016.



2.4 Víctimas en los incidentes viales

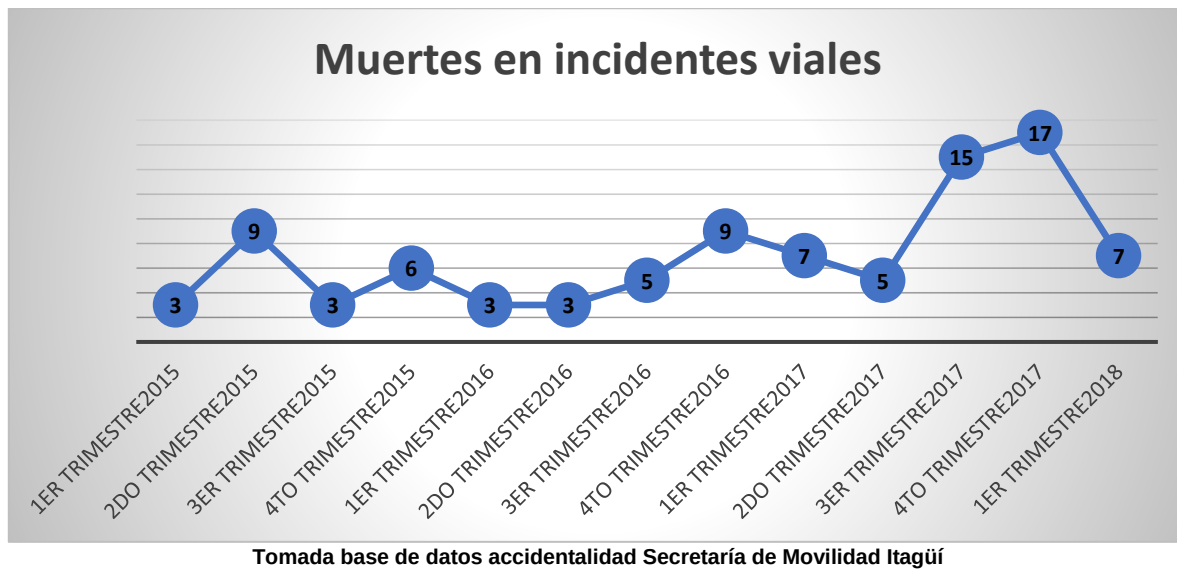
Gráfico N° 3 Heridos en incidentes viales (2015 a primer trimestre de 2018)



*Tomada base de datos accidentalidad Secretaría de Movilidad Itagüí

Se observa que para el periodo del análisis del 1 de enero de 2015 hasta el 31 de marzo de 2018 se cuenta con un promedio de 845 heridos por trimestre en el municipio de Itagüí, pero es desde el primer trimestre de 2017 que está por debajo del promedio trimestral de 845 heridos, siendo el primer trimestre de 2018 el de mayor disminución de heridos con un 22% equivalente a 662 heridos, siendo el mínimo valor del periodo estudiado. Cabe resaltar que el máximo número de heridos se alcanzó en el primer trimestre de 2015, con un total de 1046 heridos registrados en incidentes viales

Gráfico N° 4 Muertos en incidentes viales (2015- primer trimestre 2018)



Si bien el Gráfico N° 3 evidencia una disminución de los heridos desde en el 2017, contrasta con la variable de muertes que presentan dos máximos para el tercer y cuarto trimestre del año 2017, aunque para el primer trimestre de 2018 disminuyó al 59% con respecto al último trimestre de 2017. Esto plantea un reto para 2018 ya que es necesario generar acciones preventivas y de control en las vías, que eviten llegar a máximos como los anteriormente mencionados.

Tabla N°3 Incidentes viales por tipo de vehículo (2015- primer trimestre 2018)

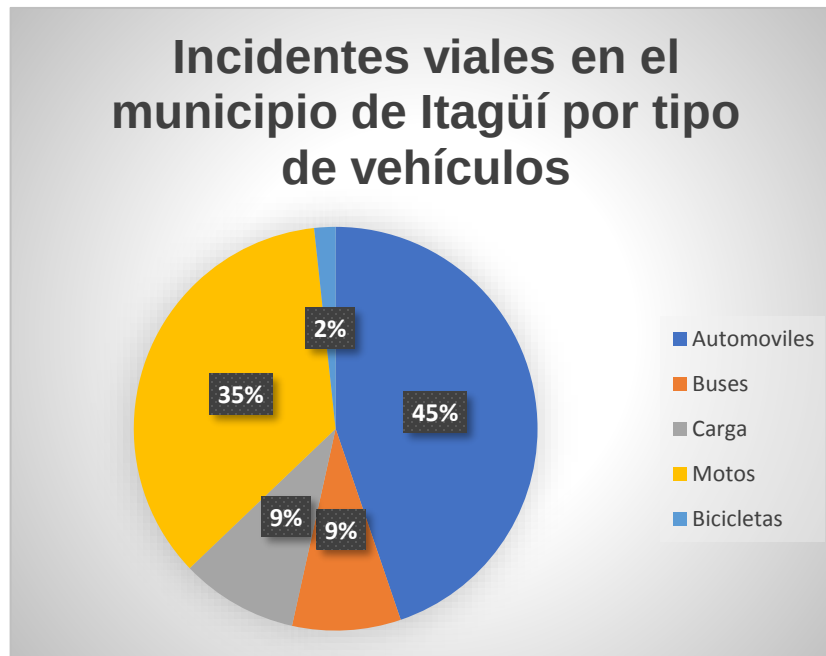
Incidentes viales municipio de Itagüí por tipos de vehículos								
Año	Número incidentes viales	Automóviles	Buses	Carga	Motos	Bicicletas	Otro	Sin clase
2018	1662	784	130	142	583	21	1	1
2017	7761	3710	581	793	2539	111	2	25
2016	8243	3583	715	766	2927	137	3	112
2015	8541	3698	790	772	3098	160	0	23

*Tomada base de datos accidentalidad Secretaría de Movilidad Itagüí

En el periodo de 2015 hasta el primer trimestre de 2018, las cifras en incidentes viales por tipo de vehículo muestran que son los automóviles los que tienen índices más elevados, con un total de 11952 incidentes, en los que este tipo de vehículos se vieron involucrados. A esto sigue la cifra de las motos con 9265. Es importante resaltar los 438 incidentes viales en los que se han visto involucrados los ciclistas, configurándose en un gran reto para la administración municipal toda vez que las bicicletas se vienen transformando en una solución sostenible de movilidad.

Es así que se deben realizar las acciones necesarias que permitan incentivar su utilización al permitir articular con otros sistemas de transporte, a través de parqueaderos públicos, aumento en la red de ciclo rutas, incentivos económicos en tarifas de pasajes, entre otras.

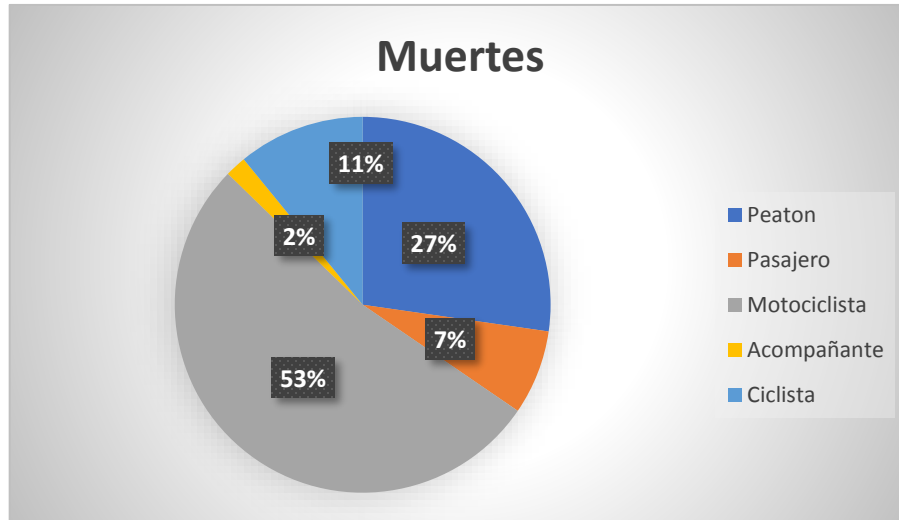
Gráfico N° 5 Incidentes viales por tipo de vehículo (2015- primer trimestre 2018)



*Tomada base de datos accidentalidad Secretaría de Movilidad Itagüí

En el consolidado total de incidentes viales en el municipio de Itagüí para el periodo comprendido entre el año 2015 y el primer trimestre de 2018, los automóviles y las motocicletas son los que cuentan con los más altos porcentajes de participación con el 45% y 35% respectivamente. Seguido de los buses y camiones de carga, ambos con un 9%, siendo la imprudencia de los conductores la causa principal de ocurrencia de los incidentes viales; razón por la cual se debe dar continuidad a las acciones como campañas educativas y pedagógicas, que generen la cultura de la movilidad y el cumplimiento de las normas de tránsito, para crear en los conductores y peatones, comportamientos de autocuidado y protección de los actores viales más vulnerables.

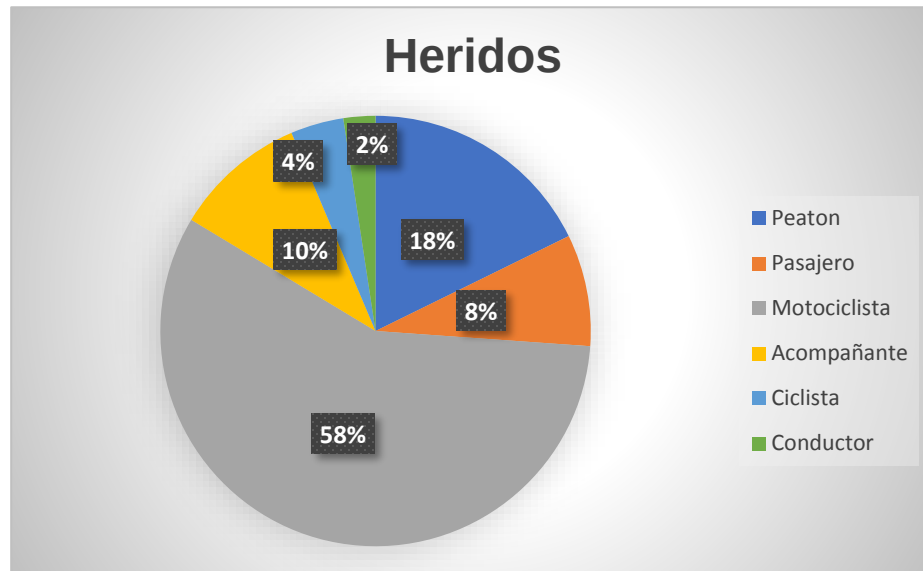
Gráfico N° 6 Distribución de Muertes en motociclistas, ciclistas, peatones (2015- primer trimestre 2018)



*Tomada base de datos accidentalidad Secretaría de Movilidad Itagüí

Las motos que circulan diariamente en el municipio de Itagüí, participan con el más alto porcentaje de muertes con un 53%, seguido de los peatones con un 27% y los ciclistas con un 11%. Esta situación muestra el alto grado de vulnerabilidad de estos actores viales al momento de verse involucrados en incidentes viales, lo que hace necesario poner en marcha acciones que permitan mitigar los riesgos, a través de controles y pedagogía que se encaminen hacia mejorar el comportamiento de los conductores de los demás vehículos, a través de campañas para el cuidado de los más vulnerables en la vía.

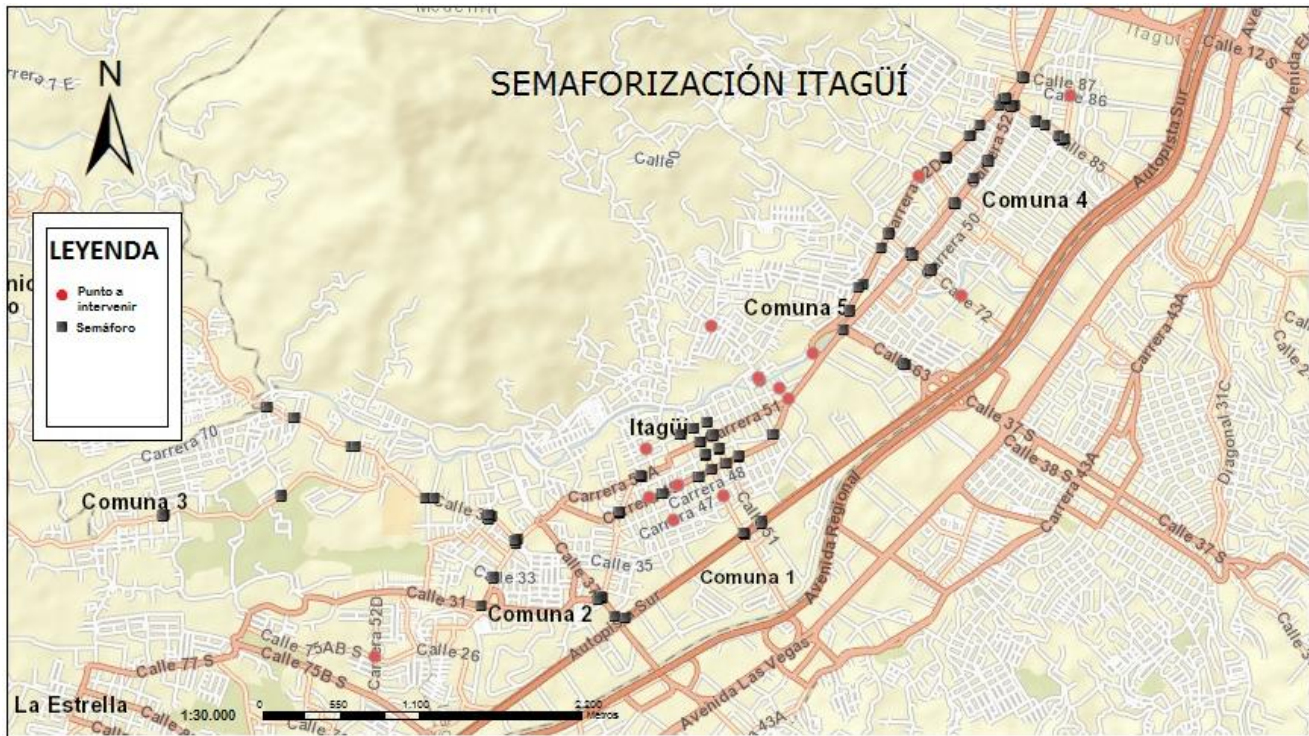
Gráfico N° 7 Distribución de heridos en motociclistas, ciclistas y peatones (2015 a primer trimestre 2018)



*Tomada base de datos accidentalidad Secretaría de Movilidad Itagüí

Al igual que en la variable de las muertes, presentada anteriormente, se evidencia que para el periodo comprendido entre el año 2015 hasta el primer trimestre de 2018, los más vulnerables en la vía y que presentan mayores índices de lesionados son los motociclistas con un 58%; seguidos de los peatones con el 18%. Los acompañantes de motociclistas están en tercer lugar con el 10% y los pasajeros de vehículos le siguen a la lista con el 8%; encontrando menor porcentaje en los ciclistas y conductores con el 4% y el 2% respectivamente.

**Mapa N°1. Semáforos existentes y proyectados en el municipio de Itagüí a 2018
 (Abril de 2018)**



Fuente: Secretaría de Movilidad Itagüí.
 Elaboración propia

La semaforización de intersecciones es un instrumento eficaz para la reducción de la congestión, la mejora de la seguridad vial o para apoyar diversas estrategias de transporte (promoción del transporte público, reforzamiento de la jerarquía viaria, potenciación de peatones y ciclistas, etc).

En el municipio de Itagüí existen un total de 64 cruces semaforizados para un total de 125 semáforos y 50 contraloderes automáticos que los reúnen, concentrando sobre la avenida Guayabal es decir entre las Carreras 52D en dirección Norte – Sur,

de Medellín hacia Itagüí y la carrera 52 dirección Sur – Norte, de Itagüí hacia Medellín. Esta tendencia se mantiene hasta la calle 36 vía que conduce hacia el corregimiento San Antonio de Prado, Está es una vía en la que se concentra el mayor flujo vehicular de transporte público inter municipal a su vez, una de las vías más accidentadas en el territorio.

A continuación, se adjunta tabla con los respectivos cruces y semaforización a Marzo de 2018.

ITEM	NUMERO DE CONTROLADOR	CRUCE SEMAFORIZADO	SENTIDO DE LA VÍA
1	1	CRA 52D - CL 87	NORTE - SUR
2		CRA 52 - CL 87	SUR - NORTE
3		CL 87 - CRA 52	ORIENTES - OCCIDENTE
4	2	CL 85 - CRA 52	1. ORI - OCC, 2. OCC - ORI
5		CRA 52 - CL 85	SUR - NORTE
6		CRA 52D - CL 85	NORTE - SUR
7		CL 85 - CRA 52D	OCCIDENTE - ORIENTE
8		CL 85 - CRA 52D	ORIENTES - OCCIDENTE
9		CRA 52D - CL 84A	NORTE - SUR
10	3	CR 52D - CL 81	1. NORTE-SUR; 2. OCC-ORI
11		CRA 52D - CL 82	NORTE - SUR
12	4	CRA 52D - CL 78	NORTE - SUR
13		CL 78 - CRA 52D	1. ORI-OCC; 2. OCC-ORI
14	5	CRA 52D - CL 70	NORTE - SUR
15		CRA 52 D - CL 72	1. NORTE-SUR; 2. OCC-SUR
16	6	CRA 52D - CL 64	NORTE - SUR
17		CL 64 - CRA 52 D	OCCIDENTE- SUR, ORIENTE
18	7	CRA 52 D - CL63	NORTE - SUR
19		CL 63 - CRA 52D	RETORNO
20	8	CRA 52 - CL 61	1. SUR-NORTE; 2. ORI-NORTE
21	9	CRA 52 - CL 63	SUR - NORTE
22	10	CRA 52 - CL 68	1. SUE - NORTE; 2. OCC - NORTE,ORI

ITEM	NUMERO DE CONTROLADOR	CRUCE SEMAFORIZADO	SENTIDO DE LA VÍA
23	11	CRA 52 - CL 72	1. SUR - NORTE, OCCI, ORI; 2. OCCI - ORI, NORTE; 3. ORI - OCCI, NORTE
24	12	CRA 52 -CL 77	1. SUR - NORTE, OCCI, ORI; 2. OCCI - NORTE, ORI; 3. ORIE - NORTE, OCCI
25	13	CRA 52 - CL78	SUR - NORTE, OCCI, ORI
26		CRA 52 - CL 80	1. SUR - NORTE, ORI, OCCI; 2. OCCI - ORI, NORTE; 3. ORI - NORTE
27	14	CRA 50A - CL 85	1. SUR - NORTE, ORI; 2. OCCI - ORI
28		CL 85 - CRA 50	ORIENTES - OCCIDENTE
29	15	CRA 48 - CL 85	1. SUR NORTE; 2. OCCI -ORI; 3. ORI - OCCI
30	16	CRA 50A - CL 72	1. SUR - NORTE; 2. NORTE SUR; 3. OOCI - ORI; 4. ORI - OCCI
31	17	CL 63 - CRA 45A	1. ORIENTE - OCCIDENTE; 2. OCCIDENTE - ORIENTE; 3. SUR - NORTE, ORI
32	18	CRA 50 - CL 55	1. SUR - NORTE; 2. ORIENTE - NORTE, OCCI
33	19	CRA 52 - CL 51	1. NORTE- SUR; 2. ORIENTE - SUR, OCCI
34	20	CRA 52 - 50	1. NORTE - SUR, ORI; 2. OCCIDENTE - SUR, ORI
35	21	CRA 51 - CL 50	1. NORTE - SUR, ORI; 2. OCCIDENTE - SUR, ORI
36	22	CRA 50- CL 50	1. SUR - NORTE, ORI; 2. OCCIDENTE - NORTE, ORI
37	23	CRA 49 - CL 50	1. SUR - NORTE, ORI; 2. OCCIDENTE - NORTE, ORI
38	24	CRA 49 - CL 51	1. SUR - NORTE, OCCI; 2. ORIENTE - NORTE, OCCI
39	25	CRA 49 - CL 52	1. SUR - NORTE, ORI; 2. OCCIDENTE - NORTE, ORI
40	26	CRA 50 - CL 51	1. SUR - NORTE, OCCI; 2. ORIENTE - SUR, OCCI
41	27	CRA 51 - CL 51	1. NORTE - SUR, OCCI; 2. ORIENTE - SUR, OCCI
42	28	CRA 42 - CL 51	1. NORTE - SUR, OCCI; 2. ORIENTE - SUR, OCCI
43	29	CRA 42 - CL 50	1. NORTE - SUR, ORI; 2. OCCIDENTE - SUR, ORI
44	30	CL 36 - CRA 53	1. OCCI - ORI; 2. ORI - OCCI; 3. SUR - NORTE; 4. NORTE - SUR
45	31	CL 36 - CRA 57	1. OCCIDENTE - ORIENTE; 2. ORIENTE - OCCIDENTE
46	32	CL 36 - CRA 65	1. OCCIDENTE - ORIENTE; 2. ORIENTE - OCCIDENTE
47	33	CL 36 - CRA 68	1. OCCIDENTE - ORIENTE; 2. ORIENTE - OCCIDENTE
48	34	CL 36 - CRA 70	1. OCCIDENTE - ORIENTE; 2. ORIENTE - OCCIDENTE
49	35	CRA 64 - CL 27	1. NORTE - SUR; 2. SUR - NORTE; 3. OCCI - ORI; 4. ORI - OCCI
50	36	CRA 64 - CL 34	1. NORTE - SUR, ORI; 2. SUR - NORTE
51	37	CRA 50A - CL 31	NORTE - SUR
52	38	CRA 50A - CL 33	1. NORTE - SUR, ORI, 2. SUR - ORI, NORTE

ITEM	NUMERO DE CONTROLADOR	CRUCE SEMAFORIZADO	SENTIDO DE LA VÍA
53	39	CRA 50A - CL 36	1. NORTE - OCCI, SUR; 2. SUR - NORTE, ORI; 3. OCCI - NORTE, SUR, ORI
54	40	CRA 37 B - CL 38	1. OCCI - ORI; 2. ORI - OCCI; 3. NORTE - SUR; 4. SUR - NORTE
55	41	CRA 37 B - DIAGONAL 40	1. OCCI - ORI; 2. ORI - OCCI; 3. NORTE - SUR; 4. SUR - NORTE
56	42	CRA 42 - CRA 37 B	1. NORTE - SUR, ORI, OCCI; 2. OCCI - SUR, ORI; 3. OCCI - SUR, ORI
57	43	CRA 42 - CL 27	1. NORTE - SUR; 2. OCCI - ORI, SUR; 3. ORI - OCCI, SUR
58	44	CL 39 - CL 40A	OCC - ORI, NORTE
59	45	CRA 50A - CL 40A	NORTE - SUR, ORI
60	46	CRA 49 - DIAGONAL 40	1. SUR - NORTE; 2. ORIENTE - NORTE, OCCI; 3. OCCI - NORTE, ORI
61	47	CRA 49 - CL 46	1. SUR - NORTE, ORI, OCCI; 2. ORIENTE - NORTE, OCCI
62	48	CRA 49 - CL 49	SUR - NORTE, OCCI; 2. ORIENTE - SUR, OCCI
63	49	CRA 52 - CL 49	NORTE - SUR, OCCI; 2. ORIENTE - SUR, OCCI
64	50	CRA 50A - CL 45	1. NORTE - SUR, ORI; 2. OCCIDENTE - SUR, ORI

Se planean instalar 15 nuevos cruces semaforizados para mitigar cifras de accidentalidad y como control hacia futuros cruces complicados, por ejemplo, el cruce contiguo a las obras de Metroplús 1. Carrera 52D con Calle 60 Parque del Artista, 2. Carrera 53A con Calle 56 obra Metroplus y 3. Carrera 53 con Calle 56 obra Metroplus.

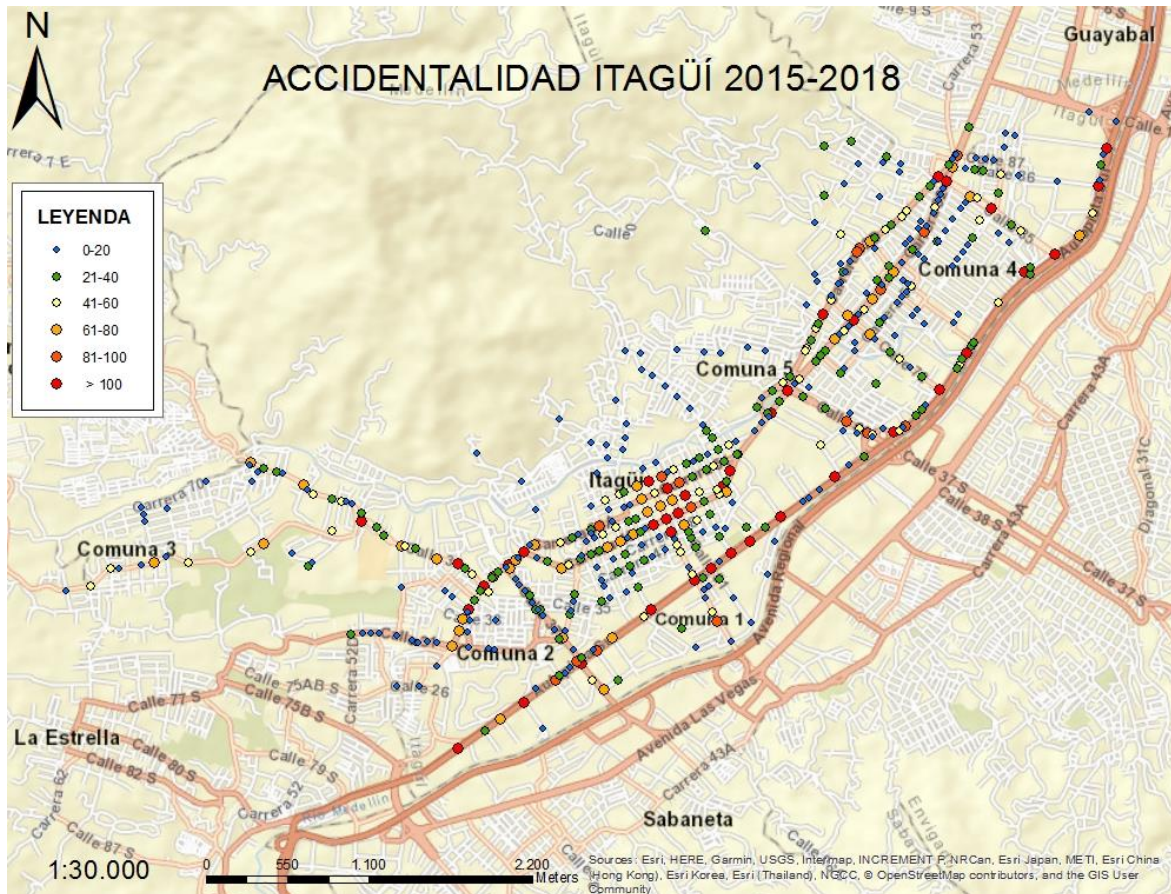
A continuación se refiere ubicación de cada uno de estos puntos proyectados con base a información suministrada por la secretaría de transito y transporte del municipio:

INTERSECCIONES A SEMAFORIZAR EN EL MUNICIPIO DE ITAGÜÍ

ÍTEM	DIRECCIÓN	DESCRIPCIÓN	PRIORIDAD
1	Carrera 53 con Calle 56	Obra Metroplus	Critica
2	Carrera 53A con Calle 56	Obra Metroplus	Critica
3	Calle 26 con Carrera 52D	Mall Suramerica	Critica
4	Calle 25 con Calle 35	Liceo el Concejo	Critica
5	Carrera 52D con Calle 60	Parque del Artista	Critica
6	Carrera 45A con Calle 72	Momi Kids Capricentro	Critico
7	Carrera 47 con Calle 50	Vía Nueva	Critica
8	Carrera 49 con Calle 45	Clínica Antioquia	Critica
9	Carrera 48 con Calle 86	Iglesia Divino Redentor - I.E. Pedro estrada	Critico
10	Carrera 52D con Calle 76	Entrada Vía Ajizal el 900	Critica
11	Carrera 51 y 52 con Calle 57	Cristo Rey	Critica
12	Calle 56 con Carrera 59	Taxiger Tablazo	Critica
13	Carrera 49 con Calle 47	San Rafael Sede 2	Critica
14	Carrera 52 con Calle 46	San Rafael Sede 1	Critica
15	Carrera 47 con Calle 46	Iglesia los Mormones	Critico

Mapa N°2. Accidentalidad en el Municipio de Itagüí (Enero de 2015 a primer trimestre de 2018)





Fuente: Secretaría de Movilidad Itagüí.
Elaboración propia

Entre el 1 de enero de 2015 y el 19 de abril de 2018 se registraron en el municipio de Itagüí, 26.575 incidentes viales y en más de 500 intersecciones se registraron mínimo 10 colisiones, de las cuales 42 tuvieron una cifra superior a 100 registros. Es importante resaltar que la carrera 42 (Troncal de Occidente) y la carrera 52 (la que comunica con la Av. Guayabal de Medellín), son las dos arterias que registran mayor índice de incidentes de tránsito, siendo la Intersección Calle 50 con Carrera

26

NIT. 890.980.093 - 8
PBX: 373 76 76 • Cra. 51 No. 51 - 55
Centro Administrativo • Municipal de Itagüí (CAMI)
Código postal: 055412 • Itagüí - Colombia

Síguenos en: [f](#) [t](#) [i](#) [y](#) www.itagui.gov.co



42, la que durante los cuatro años como muestra el gráfico ocupó el primer lugar en accidentalidad con un promedio de 144 siniestros por año y un total, durante el periodo de registro, de 579 incidentes viales. Este cruce genera la conexión con las vías que comunican a los municipios de Itagüí, Envigado, Sabaneta y el puente hacia la Autopista Norte (Valle de Aburrá).

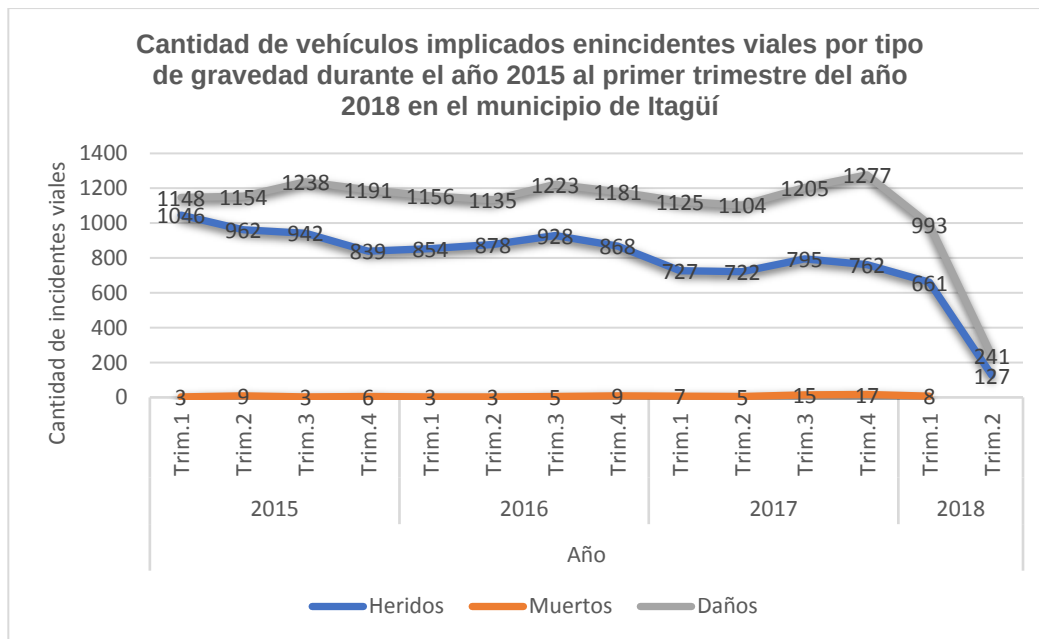
Otra de las zonas que registra mayor índice de accidentalidad es el sector aledaño al parque principal de Itagüí. Los diversos cruces de este sector, comprendidos entre las calles 47 y 53; y las carreras 52 y 49, son reiterativos los incidentes viales, con un promedio de 60 a 80 colisiones anuales.

Tabla N°4. Cantidad de vehículos implicados en incidentes viales por tipo de gravedad (2015 a primer trimestre de 2018)

Gravedad						
	Trimestres	2015	2016	2017	2018	Total general
Heridos	Trim.1	1046	854	727	788	3415
	Trim.2	962	878	722		2562
	Trim.3	942	928	795		2665
	Trim.4	839	868	762		2469
Total Heridos		3789	3528	3006	788	11111
Muertos	Trim.1	3	3	7	8	21
	Trim.2	9	3	5		17
	Trim.3	3	5	15		23
	Trim.4	6	9	17		32
Total Muertos		21	20	44	8	93
Solo Daños	Trim.1	1148	1156	1125	1234	4663
	Trim.2	1154	1135	1104		3393
	Trim.3	1238	1223	1205		3666
	Trim.4	1191	1181	1277		3649
Total Solo Daños		4731	4695	4711	1234	15371
Total general		8541	8243	7761	2030	26575

Fuente: Secretaría de Movilidad Itagüí.
Elaboración propia

Gráfico N°8. Cantidad de vehículos implicados en incidentes viales por tipo de gravedad (2015 a primer trimestre de 2018)



Fuente: Secretaría de Movilidad Itagüí.
Elaboración propia

La mayor porción de incidentes viales arrojó solamente daños, con 15.371 reportes y 11.111 incidentes tuvieron como mínimo un herido, siendo el año 2015 el periodo con mayor cantidad de heridos. Respecto a las muertes por accidentalidad, durante el presente periodo de estudio han perecido 93 personas, siendo 2017 el año con mayor número de muertes, registrando 44 en total, de las cuales 19 fueron incidentes viales en los que estuvieron motocicletas involucradas.

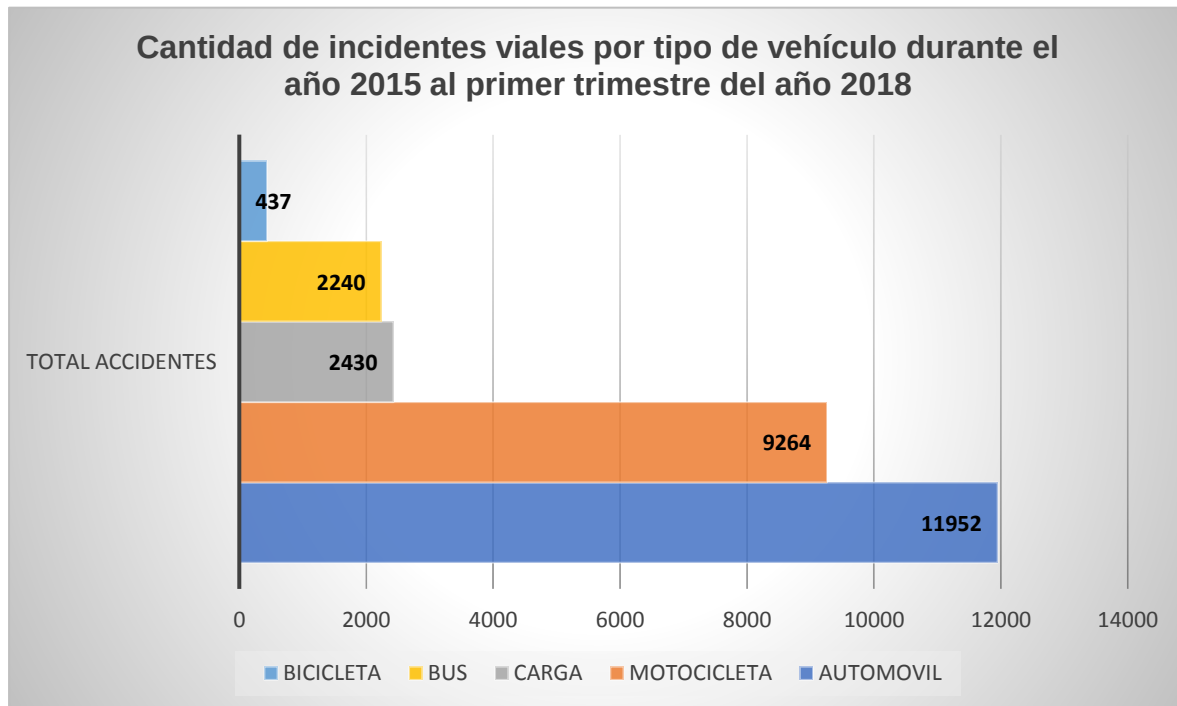
Tabla N°5. Cantidad de incidentes viales por tipo de vehículo (2015 a abril de 2018)



Clase de Vehículo	Trimestres	Años				Total general	Porcentaje
		2015	2016	2017	2018		
AUTOMOVIL	Trim.1	951	868	854	784	3457	
	Trim.2	890	848	850	177	2765	
	Trim.3	955	930	958		2843	
	Trim.4	902	937	1048		2887	
Total AUTOMOVIL		3698	3583	3710	961	11952	45%
MOTOCICLETA	Trim.1	813	732	636	583	2764	
	Trim.2	808	718	587	118	2231	
	Trim.3	778	778	664		2220	
	Trim.4	699	698	652		2049	
Total MOTOCICLETA		3098	2926	2539	701	9264	35%
CARGA	Trim.1	161	176	180	132	649	
	Trim.2	188	194	183	39	604	
	Trim.3	196	185	187		568	
	Trim.4	209	190	210		609	
Total CARGA		754	745	760	171	2430	9%
BUS	Trim.1	212	161	138	130	641	
	Trim.2	197	173	171	24	565	
	Trim.3	205	199	162		566	
	Trim.4	176	182	110		468	
Total BUS		790	715	581	154	2240	8%
BICICLETA	Trim.1	45	33	29	21	128	
	Trim.2	33	38	31	9	111	
	Trim.3	41	34	29		104	
	Trim.4	40	32	22		94	
Total BICICLETA		159	137	111	30	437	2%
Total parcial		8499	8106	7701	2017	26323	99%
Total general		8541	8243	7761	2030	26575	100%

Fuente: Secretaría de Movilidad Itagüí.
Elaboración propia

Gráfico N°9. Cantidad de incidentes viales totales por tipo de vehículo (2015 a abril de 2018)



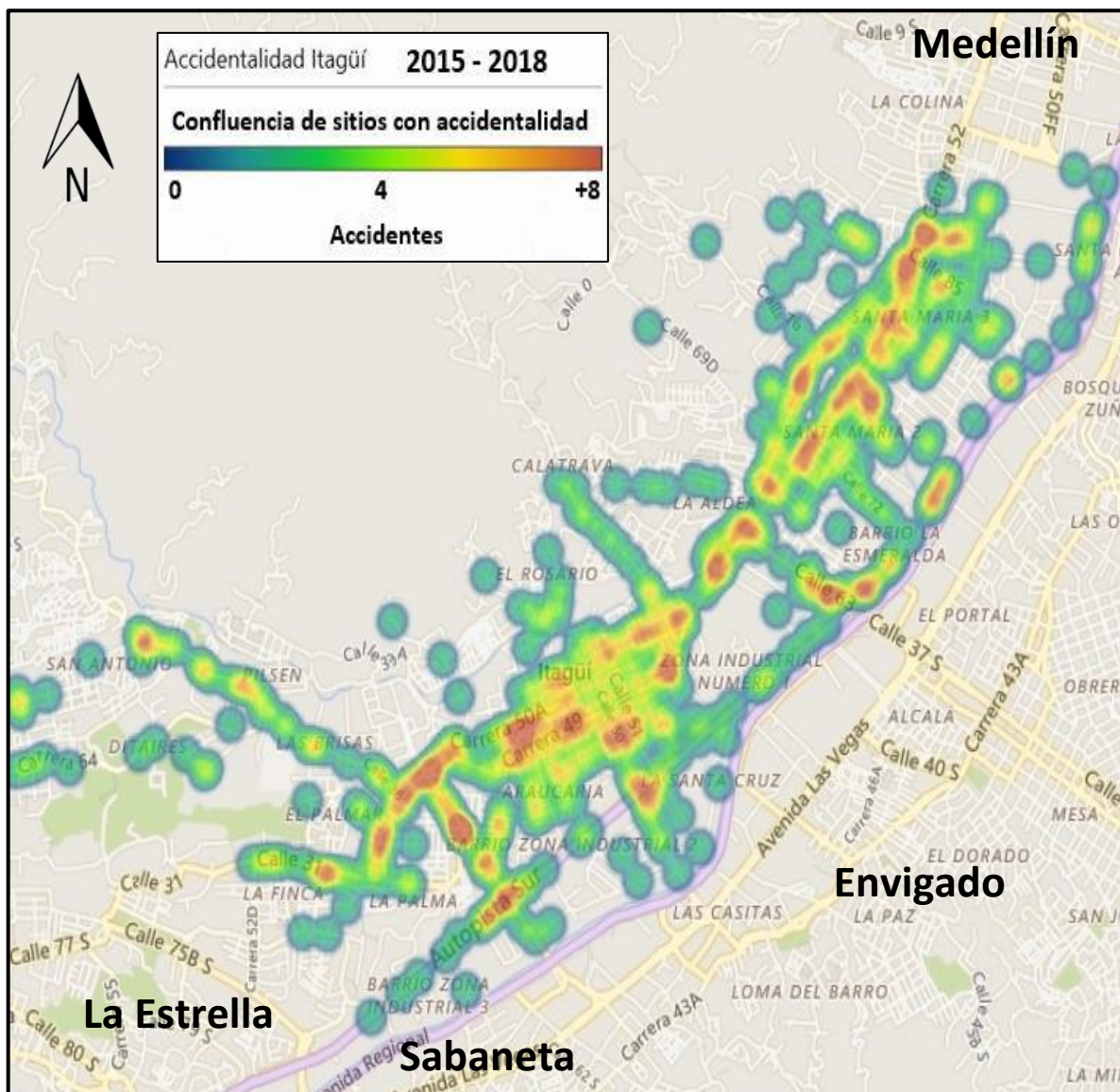
Fuente: Secretaría de Movilidad Itagüí.
Elaboración propia

2.5 Confluencia de accidentalidad:

El presente mapa representa las zonas donde es más común encontrar puntos y cruces en los que se presentan mayor cantidad de colisiones. El mapa de calor refiere la cercanía entre los puntos y las zonas que, por tanto, requieren una intervención por parte de los entes de control ayudando a reducir las colisiones en

el municipio de Itagüí. Este mapa representa los sitios comunes durante los 3 años del presente análisis.

Mapa N°3. Confluencia de sitios con accidentalidad en el municipio de Itagüí (2015 a abril de 2018)



Fuente: Secretaría de Movilidad Itagüí.
Elaboración propia

El municipio de Itagüí concentra la mayor cantidad de accidentalidad en 6 zonas, las cuales a su alrededor tienen condiciones particulares como cercanías con atractores de accidentalidad tales como: cruces arteriales entre vías departamentales y municipales; espacios laborales como el Centro de la moda y Coltejer; sitios atractores para la ciudadanía como espacios comerciales, centros educativos y de salud. Se realizó un análisis de cada una de las zonas, pues la intervención en estos lugares probablemente reduciría de manera significativa la accidentalidad en el Municipio. Si bien son sitios de alta concentración de incidentes viales estos están dispersos a lo largo del territorio. Se encuentran dos avenidas predominantes que contienen los sitios anteriormente referidos: la Carrera 52D que se deriva de la Avenida Guayabal de Medellín y la Carrera 42, Troncal de Occidente vía nacional que se dirige al Sur del país y el suroeste antioqueño.

Comuna 4 - Zona 1: Parque de la Chimeneas y Central Mayorista de Antioquia

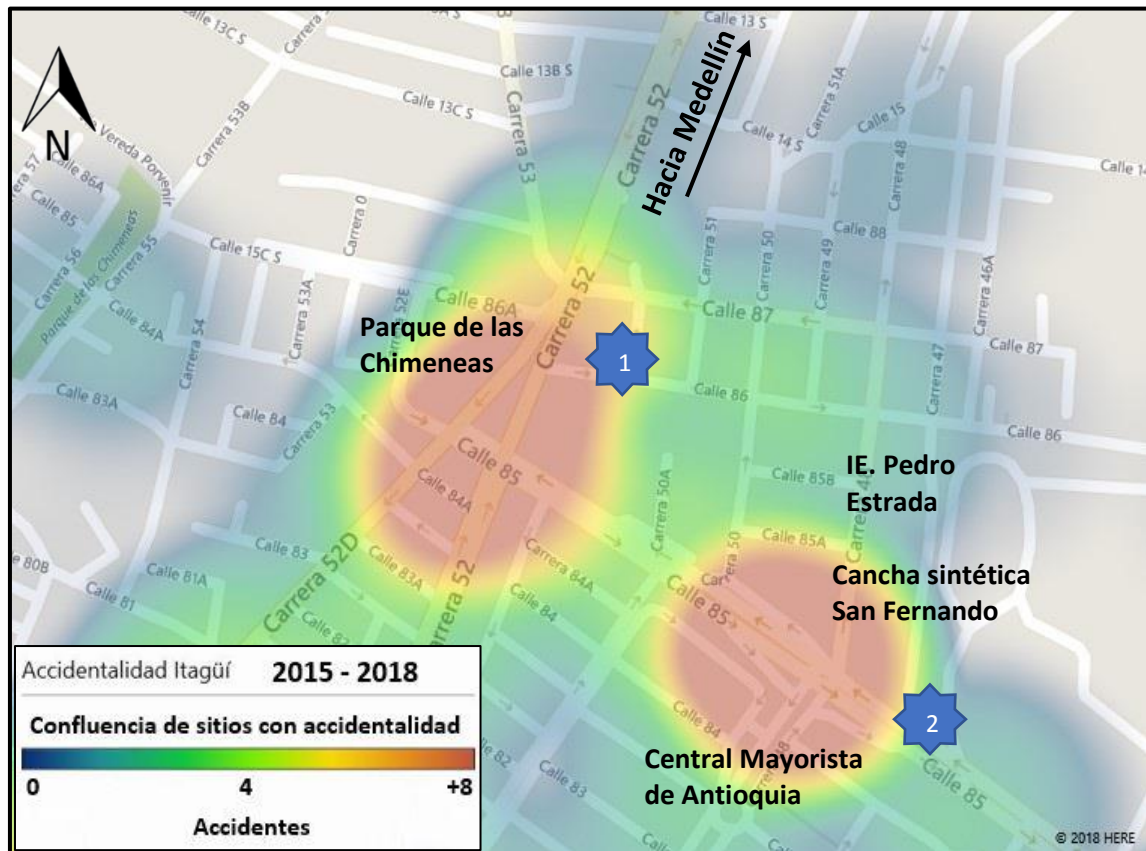
33

NIT. 890.980.093 - 8
PBX: 373 76 76 • Cra. 51 No. 51 - 55
Centro Administrativo • Municipal de Itagüí (CAMI)
Código postal: 055412 • Itagüí - Colombia

Síguenos en:     www.itagui.gov.co



Mapa N°4. Confluencia de accidentalidad en la zona aledaña al Parque de las Chimeneas y la Central Mayorista de Antioquia (2015 a abril de 2018)



Fuente: Secretaría de Movilidad Itagüí.
Elaboración propia

- **Comuna 4- Zona 1 – Sector 1. Parque de las Chimeneas:** Este punto es considerado como uno de los puntos de acceso al municipio de Itagüí ya que se conecta la Carrera. 52 vía arteria metropolitana que comunica el directamente con el municipio con Medellín y la Avenida Guayabal, avenida que atraviesa en sentido Norte-Sur-Norte hasta el centro de la capital antioqueña. A la altura del Parque de las Chimeneas presenta una bifurcación dividiendo la carrera 52D en sentido Norte – Sur y la Carrera 52 en sentido Sur-Norte; a su vez este cruce permite tomar la Calle 85 la cual se dirige a la Central Mayorista de Antioquia, lugar de abastecimiento del área metropolitana y tomar la Troncal de Occidente en sentido Norte-Sur; siendo motivo de mayor afluencia, tanto para, vehículos particulares y transporte público.
- **Comuna 4- Zona 1 – Sector 2. Central Mayorista de Antioquia:** La puerta de ingreso a la Central Mayorista de Antioquia, debido a que es el centro de abastecimiento del área metropolitana y genera la recepción y envío de abarrotes, frutas y verduras, cuenta con acceso a vehículos de carga con gran tracción, vehículos particulares y motocicletas, convirtiéndose en un sitio con mayor número de probabilidades de colisiones de tránsito, sumado a que estos vehículos en ocasiones son estacionados en sitios comunes para la carga y el descargue de estos. De igual forma, la Calle 85, es una vía de acceso al municipio de Itagüí y cuenta con comunicación con la Troncal de Occidente en ambos sentidos.



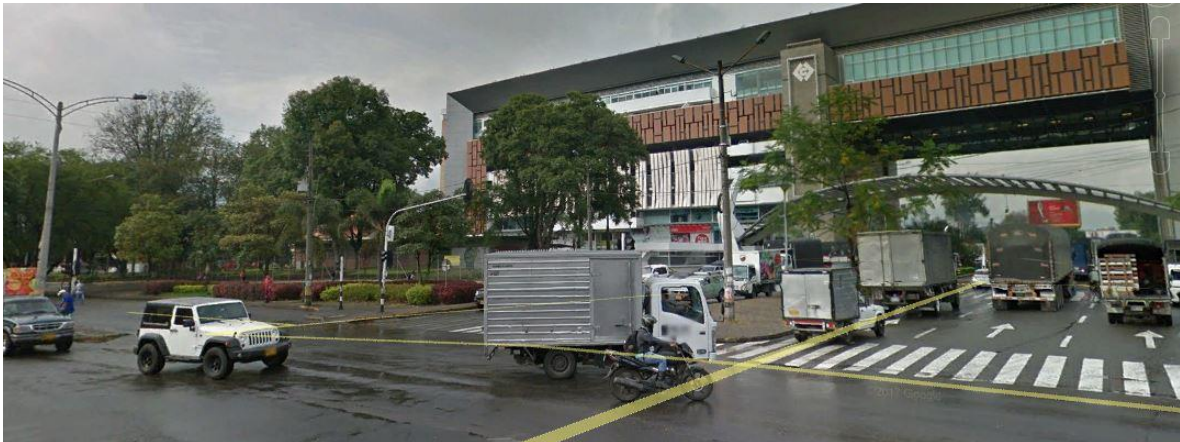


Foto: Puerta de ingreso vehicular principal a la Central Mayorista de Antioquia. Tomada de Google Earth

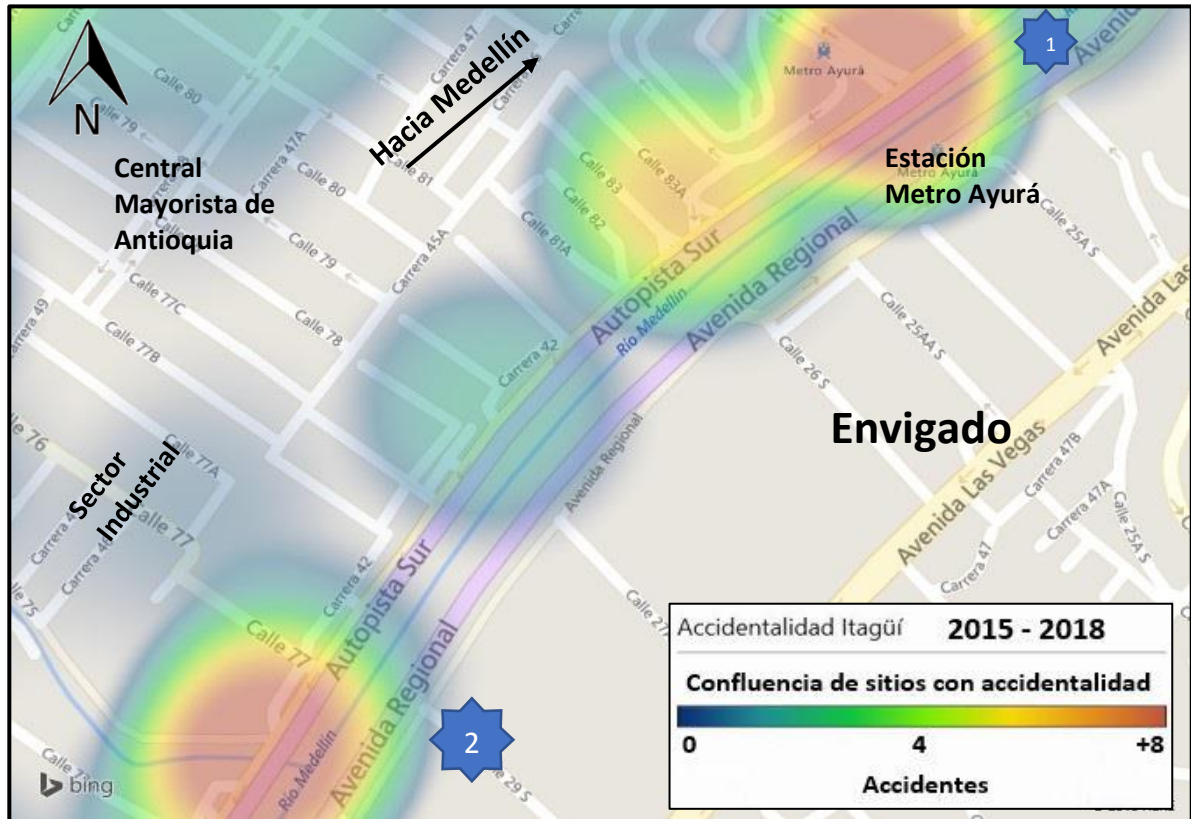


Foto: Vehículos de carga estacionados en las afueras de la Central Mayorista de Antioquia. Tomada de Google Earth



Comuna 4 - Zona 2: Troncal de Occidente (Carrera 42 entre Calle 85 y 77)

Mapa N°5. Confluencia de accidentalidad en la Troncal de Occidente en el municipio de Itagüí (2015 a abril de 2018)



**Fuente: Secretaría de Movilidad Itagüí.
Elaboración propia**

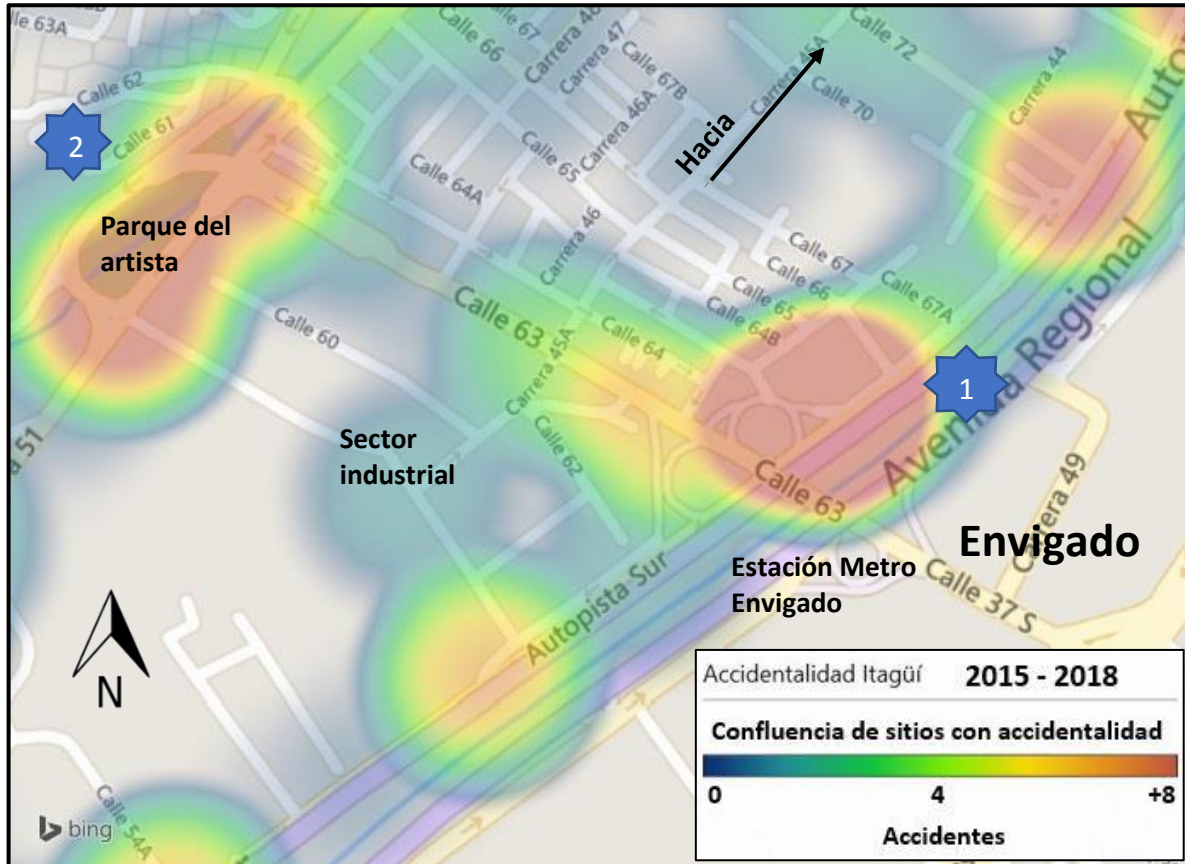
- **Comuna 4 - Zona 2 – Sector 1:** Troncal de Occidente a la altura de la Calle 85, al ser un punto de convergencia de origen y destino general desde y hacia Itagüí y la Central Mayorista de Antioquia, se convierte en un sitio con alta probabilidad de colisiones.

- **Comuna 4 - Zona 2 – Sector 2:** La Calle 77 en la Troncal de Occidente se convierte en una vía de salida de vehículos del sector industrial ubicado en la parte posterior de la Central Mayorista de Antioquia. A su vez, la presencia de vehículos de carga ocupa gran espacio de la vía, sumado a la velocidad de los vehículos Troncal de Occidente; cuyo máximo a esta altura es de 80 km/h, dificultando la maniobrabilidad, ya sea para tomarle como origen o destino.



Comuna 1 - Zona 1: Calle 63 (Avenida Simón Bolívar)

Mapa N°6. Confluencia de accidentalidad en la Troncal de Occidente en el municipio de Itagüí (2015 a abril de 2018)



Fuente: Secretaría de Movilidad Itagüí.
Elaboración propia

- **Comuna 1 - Zona 1 – Sector 1:** La Calle 63 (Avenida Simón Bolívar) es una de las arterias principales de Ingreso al municipio de Itagüí para los vehículos que transitan de Norte a Sur por la Autopista y se dirigen ya sea para la centralidad municipal o para el corregimiento San Antonio de Prado de

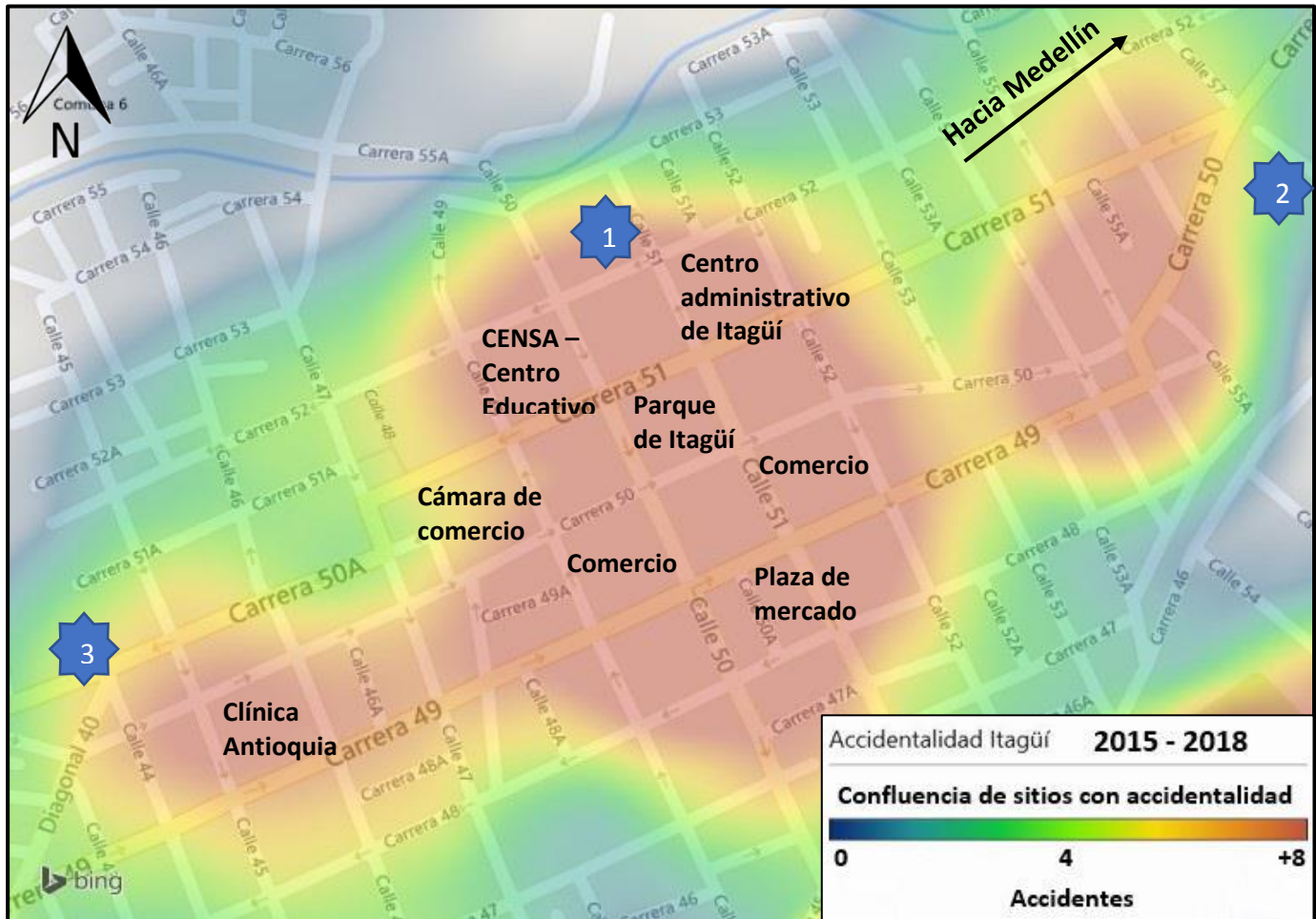
jurisdicción del municipio de Medellín; o los municipios de Armenia y Heliconia. De igual forma es importante resaltar que en la Troncal de Occidente transitan todos los vehículos cuyo destino es el sur del departamento de Antioquia o el sur del país.

- **Comuna 1- Zona 1 – Sector 2:** La Calle 63 (Avenida Simón Bolívar) a la altura de la Carrera 52 presenta múltiples cruces, lo cual implica maniobras constantes por parte de los conductores, ya sea para tomar en sentido Sur-Norte la carrera 52 y acceder al sector textil del Municipio, la centralidad de Itagüí o los destinos intermunicipales referidos en el ítem anterior. De igual forma en este espacio, conocido como el Parque del Artista, durante los años 2015-2016 se llevaron a cabo obras para la implementación de Metroplús en convenio con el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, reduciendo la vía a un solo carril en algunos tramos y reduciendo, por tanto, la capacidad de maniobra del conductor ante algunas situaciones.



Foto: Avances en la construcción de la obra del Metroplús. Tomada de: Google Earth

Comuna 1 - Zona 2: Centralidad municipal.



Mapa N°7. Confluencia de accidentalidad en la zona centro del municipio de Itagüí (2015 a abril de 2018)

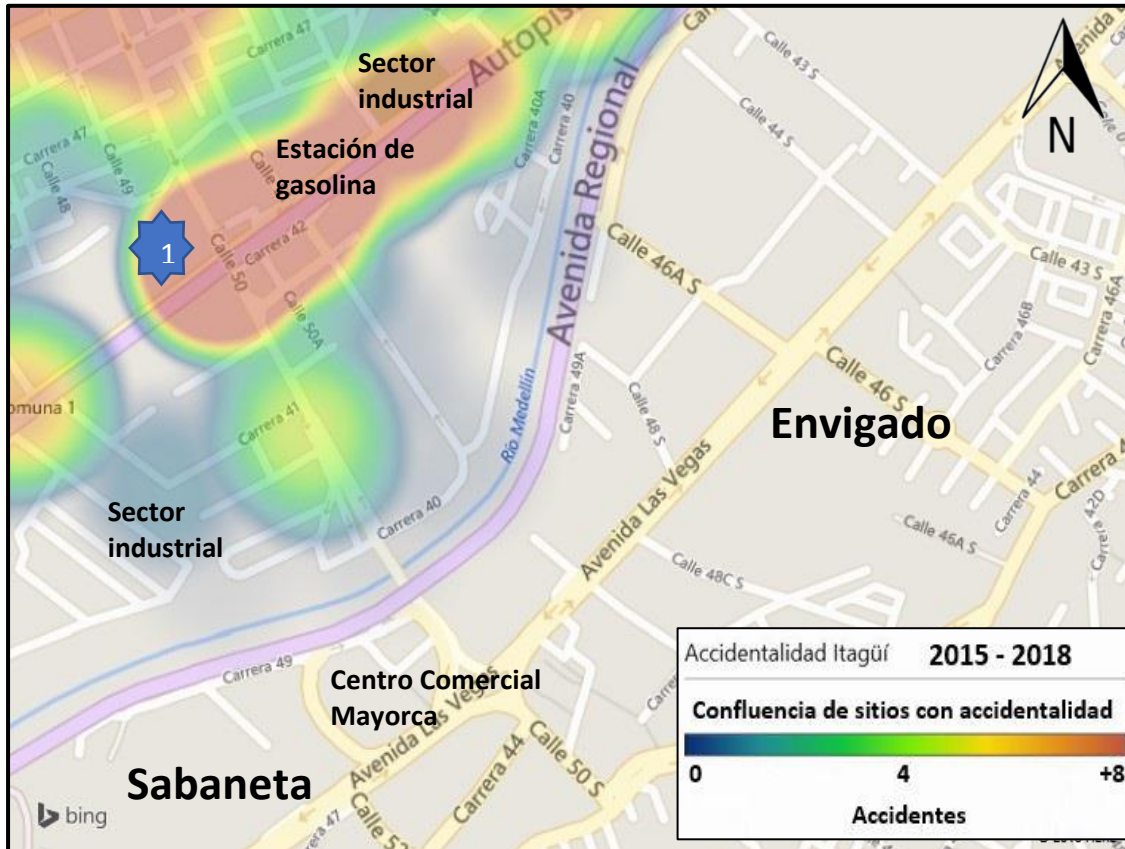
Fuente: Secretaría de Movilidad Itagüí.
Elaboración propia

- **Comuna 1 - Zona 2 – Sector 1:** El radio más grande de sitios con mayor accidentalidad del municipio de Itagüí es la zona central; esto debido a los múltiples equipamientos con los que cuenta el sector, tales como el parque principal, la plaza de mercado (que implica carga y descarga de mercancía), la Cámara de Comercio de Aburrá Sur, el Centro Administrativo Municipal, locales comerciales (con carga y descarga); entre otros. Las calles colindantes de estos sitios tienen la función de vía arteria con sentido único, ya sea norte-sur o sur – norte. A su vez los cruces en dirección oriente-occidente-oriente (carreras) también se encuentran con un único sentido y por tanto es más frecuente el uso de maniobras para realizar los desplazamientos en su interior y la presencia de gran número de peatones interactuando con los otros actores de la vía.
- **Comuna 1 - Zona 2 – Sector 2:** La Carrera 50 cumple una función alimentadora de la carrera 52, arteria vial que comunica el municipio de Itagüí con Medellín, convirtiéndose en paso obligado de todos los conductores que van desde la centralidad del municipio hacia sus afueras, generando una mayor afluencia de tráfico.
- **Comuna 1 - Zona 2 – Sector 3:** La clínica Antioquia, como convergencia de atención a la ciudadanía del Municipio y municipios aledaños del sur (La Estrella, Envigado, Sabaneta), es un sitio de atracción de mayor índice de conductores por tanto aumenta la tendencia de accidentalidad.



Comuna 1 - Zona 3: Troncal de Occidente con calle 50

Mapa N°8. Confluencia de accidentalidad en el cruce de la Troncal de Occidente con la calle 50 en el municipio de Itagüí (2015 a abril de 2018)



*Fuente: Secretaría de Movilidad Itagüí.
 Elaboración propia*

- **Comuna 1 - Zona 3 – Sector 1:** El segundo punto de Itagüí que cuenta con la zona de confluencia más pronunciada es la Calle 50 con Carera 42, teniendo presente múltiples variables para aumentar las probabilidades de incidentes, tales como: la ocupación de calzadas por parte de vehículos de

carga para el sector industrial, el tránsito de vehículos intermunicipales e interdepartamentales hacia las vías nacionales hacia el sur del departamento y país, la conexión de la Calle 50, que pasa continuo al parque principal y por tanto se convierte en una arteria que atraviesa el municipio, cruzando la calle 50 es común ser un paradero para abordar el servicio público con destino municipal e intermunicipal y la conexión vial de los vehículos de origen de Medellín hacia los municipios de Sabaneta y Envigado. (Ver foto)

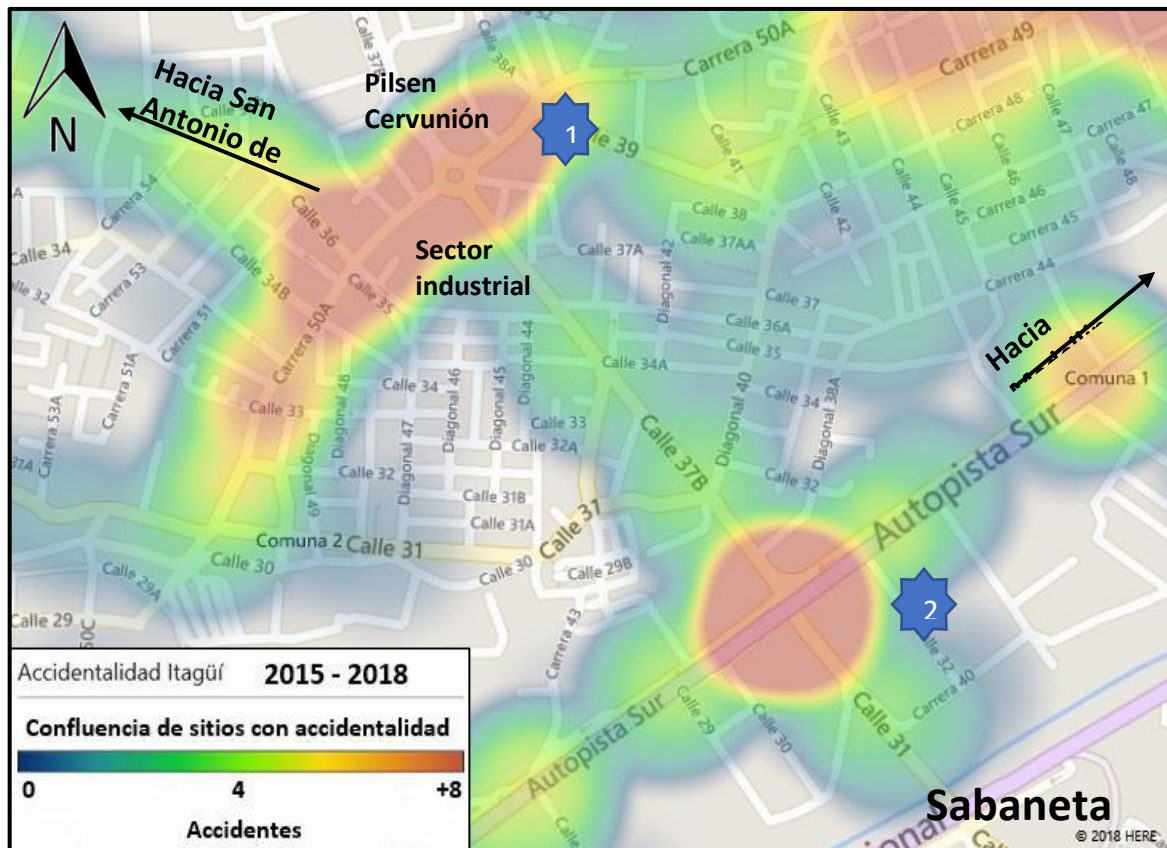




Foto: Cruce vial de la Troncal de Occidente con Calle 50. Tomada de Google Earth.

Comuna 2 - Zona 1: Calle 37B

**Mapa N°9. Confluencia de accidentalidad en la calle 37B del municipio de Itagüí
(2015 a abril de 2018)**



Fuente: Secretaría de Movilidad Itagüí.
Elaboración propia

- **Comuna 2 - Zona 1 – Sector 1:** La Calle 37B con la Carrera 50A es un corredor vial que comunica el flujo vehicular proveniente de la ciudad de Medellín tanto por la Avenida Guayabal como por la Troncal de Occidente hacia la parte suroccidental del municipio de Itagüí, sector unidad deportiva Ditaires, San Pío. Sirve también a los municipios aledaños: corregimiento de

San Antonio de Prado, Armenia, Heliconia, La Estrella; por tanto, la glorieta es un sitio de intercambios viales y maniobras para los conductores. En la glorieta ubicada en la Calle 37B con 50 A también se encuentra la empresa Pilsen- Cervunión que presenta de manera constante el ingreso de vehículos de carga para abastecer diferentes zonas del país, esto de igual forma, impacta las calzadas y genera situaciones de riesgo para las colisiones.

- **Comuna 2 - Zona 1 – Sector 2:** La Calle 37B con la Troncal de Occidente, se convierte en intercambio vial, tanto para el municipio de Itagüí como para el municipio de Sabaneta, generando una afluencia constante de vehículos en ambas direcciones.

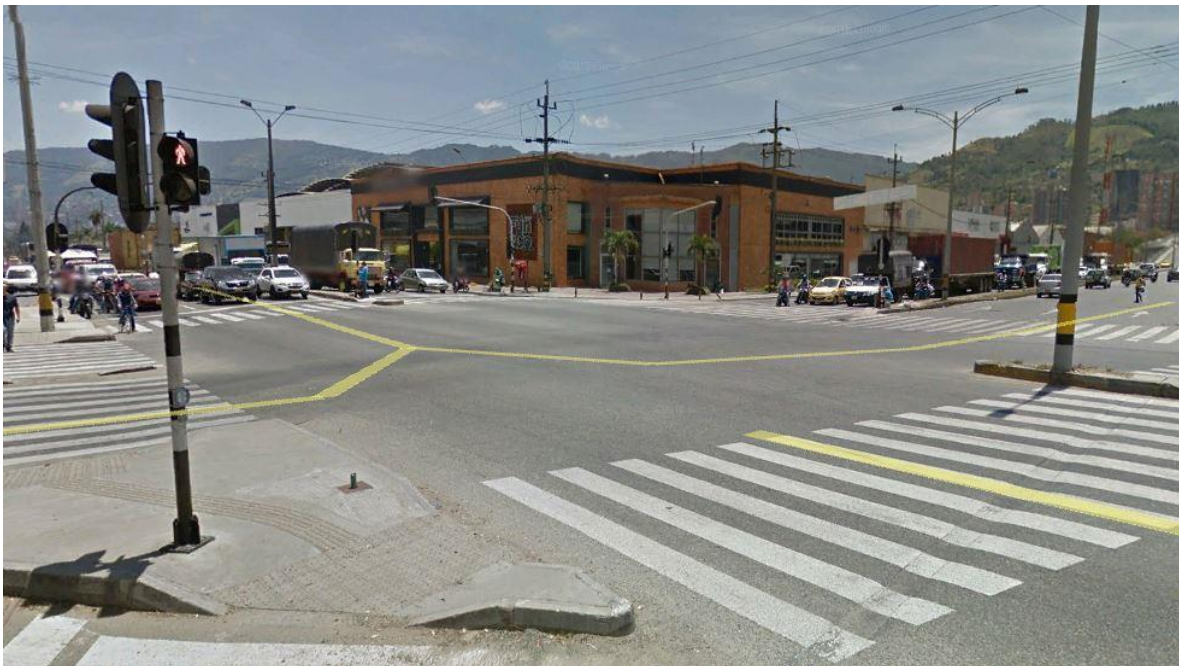


Foto: Cruce vial entre la Troncal de Occidente con calle 31 a la altura de Fábricas Unidas. Tomada de Google Earth.

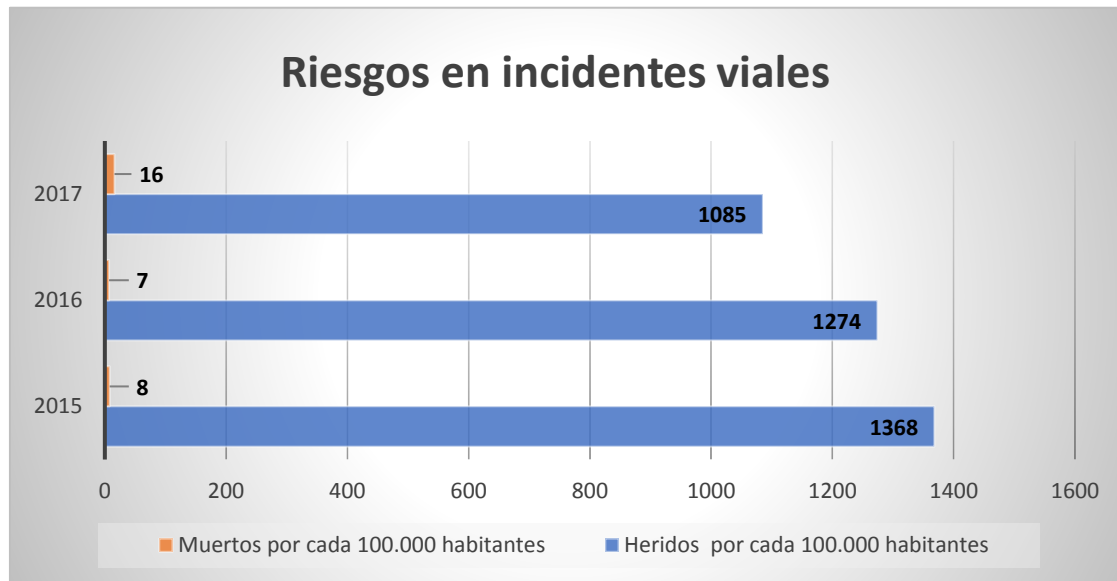
2.6 Riesgos en incidentes viales

Tabla N° 6. Riesgos en incidentes viales

Riesgos en incidentes viales		
Población		276.936
Parque automotor		165.823
Años	Heridos por cada 100.000 habitantes	Muertos por cada 100.000 habitantes
2015	1.368	8
2016	1.274	7
2017	1.085	16

Frente al riesgo en incidentes viales, se observa una disminución del número de heridos por cada 100.000 habitantes durante el periodo de 2015 a 2017. De 2015 a 2016 fue del 7% y de 2016 al 2017 fue del 15%, pero para las muertes por cada 100.000 habitantes presentó una disminución del 12% del año 2015 a 2016 y un aumento del 56% del año 2016 a 2017, esto gracias al alto número de muertes que se presentaron para este año.

Gráfico 10. Riesgo de morir en incidentes viales por cada 100 mil habitantes (2015 a 2017)



Fuente: Secretaría de Movilidad Itagüí.
Elaboración propia

En el nivel de riesgo que se tiene frente a la posibilidad de ser herido o morir por cuenta de un accidente de tránsito por cada 100.000 mil habitantes, se observa que en el periodo entre los años 2015 a 2017 se da una disminución, toda vez que de 2015 pasó de 1.368 a 1.274 casos. De 2016 a 2017 fue de 1.085. Sin embargo, se observa que el riesgo de morir a causa de un accidente de tránsito por cada 100 mil habitantes, disminuyó para Itagüí entre los años 2015 y 2016, cobrando 8 y 7 vidas respectivamente; aumentó significativamente en 2017, dejando 16 muertos como resultado.

3. MUERTES EN INCIDENTES VIALES (2015 A PRIMER TRIMESTRE DE 2018)

Durante 2015 y hasta el primer trimestre de 2018 se registraron en total 93 muertes a causa de incidentes viales. Respecto a los sitios donde más perecen los conductores, el municipio de Itagüí, cuenta con el mayor índice de mortandad en la Troncal de Occidente en diferentes puntos, específicamente los que representan intercambios viales y posibilidades de maniobra con origen o destino hacia Itagüí.

La zona de la Central Mayorista de Antioquia se puede considerar un sector con tendencia a la accidentalidad que tiene como consecuencia la pérdida de la vida. Esto puede obedecer a diferentes motivos como maniobras para evitar colisiones con vehículos de carga o vehículos de carga con puntos ciegos para observar otros automotores o motocicletas. Lo anterior ocurre en la entrada de la Central Mayorista, como en el giro de la Autopista, ya sea como destino u origen desde este lugar. Entre 2015 y abril de 2018 han perecido en esta zona 14 personas, es decir, en promedio 4 personas por año.

La segunda zona en la cual han perecido más personas se ubica en la centralidad del Municipio. En total han muerto 10 personas entre 2015 y 2018. En esta calle se da el ingreso hacia el Parque principal a la altura de la Autopista (Calle 51), como la carrera 48 con calle 51, una cuadra abajo del Parque principal, vía que conduce hacia la avenida Guayabal que hace parte del municipio de Medellín; por tanto, el flujo vehicular, tanto de transporte público como privado, es frecuente en la zona.



En las cifras entregadas por parte de la Secretaría de Movilidad, se encuentra que el mayor número de incidentes viales con muertes como resultado, por tipo de vehículo, es en motocicletas. La cifra es equivalente al 46% del total con 43 de 93 reportes; seguido de los automóviles con el 24% equivalentes en número a 22. Los vehículos de carga ocupan el tercer lugar con el 17% del índice de mortalidad en la vía.

Tabla N°7. Cantidad de muertes por tipo de vehículo (2015 a abril de 2018)

Clase de Vehículo	2015	2016	2017	2018	Total general	Porcentaje
AUTOMOVIL	4	6	12		22	24%
BICICLETA	1	1	5		7	8%
BUS	1	2	1	1	5	5%
CARGA	6	1	7	2	16	17%
MOTOCICLETA	9	10	19	5	43	46%
Total	21	20	44	8	93	100%

Fuente: Secretaría de Movilidad Itagüí.
Elaboración propia

Cabe destacar que se identifican 7 muertes que involucran bicicletas, destacando este medio como un transporte alternativo que contribuye al medio ambiente y a la movilidad sostenible. El Municipio cuenta con ciclorrutas integradas a circuitos municipales para la movilidad, lo que además se articula a la movilidad inteligente en la región.

Mapa N°10. Concentración de muertos registrados por incidentes viales (2015 a abril de 2018)



Fuente: Secretaría de Movilidad Itagüí.
Elaboración propia

4. RIESGOS VIALES EN EL MUNICIPIO DE ITAGÜÍ

1. Existe una tendencia decreciente, tanto en los incidentes viales ocurridos como en el reporte de lesionados presentados, particularmente en el periodo 2015-2017.
2. Tanto los motociclistas, como los ciclistas y los peatones deben ser objeto de intervenciones en las estrategias del Plan Municipal de Seguridad vial, pues se evidencia un alto número de usuarios afectados en incidentes viales.
3. Los motociclistas se han convertido en actores importantes en la movilidad del municipio de Itagüí, con una participación en el parque automotor del 72% para un total de 120.045 motos, lamentablemente han tenido una alta participación en la accidentalidad, muestra de esto es que para 2017 el 43% de las muertes ocurridas se dieron en usuarios que se transportaban en estos vehículos.



5. LOCALIZACIÓN DE LOS INCIDENTES VIALES EN EL MUNICIPIO DE ITAGÜÍ

Entre 2015 y 2018 se registraron en el Municipio de Itagüí 26.575 incidentes viales y en unas 500 intersecciones se registraron al menos 10 colisiones, de las cuales 42 tuvieron una cifra superior a 100 registros. Es importante resaltar que la Cra. 42 (Troncal de Occidente) y la Cra. 52 (Que comunica con la Av. Guayabal de Medellín), son las dos arterias que registran mayor índice de incidentes viales, siendo la Intersección Calle 50 con Carrera 42, la que durante los cuatro años que indica el gráfico ocupó el primer lugar en accidentalidad con un promedio de 144 por año y un total de 579 incidentes viales durante el período de registro. Este cruce genera la conexión con las vías que comunican con el municipio de Itagüí, Envigado, Sabaneta y el puente hacia la Autopista Norte (Valle de Aburrá).

Otra de las zonas, que registra mayor índice de accidentalidad es el sector aledaño al Parque principal de Itagüí. En los diversos cruces de este sector, entre las calles 47 y 53; y las carreras 52 y 49, son reiterativas las colisiones con un promedio de 60 a 80 colisiones durante el año.



Tabla N°8. Cantidad de vehículos implicados en incidentes viales por tipo de gravedad (Enero de 2015 a abril de 2018)

Gravedad						
	Trimestres	2015	2016	2017	2018	Total general
Heridos	Trim.1	1046	854	727	788	3415
	Trim.2	962	878	722		2562
	Trim.3	942	928	795		2665
	Trim.4	839	868	762		2469
Total Heridos		3789	3528	3006	788	11111
Muertos	Trim.1	3	3	7	8	21
	Trim.2	9	3	5		17
	Trim.3	3	5	15		23
	Trim.4	6	9	17		32
Total Muertos		21	20	44	8	93
Solo Daños	Trim.1	1148	1156	1125	1234	4663
	Trim.2	1154	1135	1104		3393
	Trim.3	1238	1223	1205		3666
	Trim.4	1191	1181	1277		3649
Total Solo Daños		4731	4695	4711	1234	15371
Total general		8541	8243	7761	2030	26575

*Fuente: Secretaría de Movilidad Itagüí.
Elaboración propia*

La mayor porción de incidentes viales arrojó solamente daños, con 15.371 reportes y 11.111 incidentes tuvieron como mínimo un herido, siendo el año 2015 el año con mayor cantidad de heridos. Respecto a incidentes viales que tuvieran como resultado la pérdida de la vida, durante el presente ciclo han perecido 93 personas, siendo el 2017 el año con mayor número de muertes. 44 de las cuales, 19 fueron incidentes viales que implicaron motocicletas.

periodo, 2015 fue el año más crítico para los motociclistas, pues fueron registrados 3.098 incidentes viales en los cuales, por lo menos una motocicleta se vio implicada.

Tabla N°9. Cantidad de muertes por registro de motociclista (enero de 2015 a abril de 2018)

Gravedad	2015	2016	2017	2018	Total general
Heridos	2385	2149	1752	471	6757
Muertos	9	10	19	5	43
Solo Daños	704	767	768	225	2464
Total general	3098	2926	2539	701	9264

*Fuente: Secretaría de Movilidad Itagüí..
Elaboración propia*

En cuanto a los motociclistas muertos por incidentes viales tenemos que 43 de los 93 registros presentados en Itagüí durante el periodo de 2015 al primer trimestre de 2018, corresponden a los conductores de este tipo de vehículo, representando un 46% del total de muertes por incidentes viales y convirtiéndose así en usuarios de la vía que más se mueren en el Municipio de Itagüí.

5.1 Confluencia de accidentalidad

El presente mapa representa las zonas en las que es más común encontrar puntos y cruces donde se presentaron mayor cantidad de colisiones durante los 4 años del presente análisis. El mapa refiere la conglomeración de los puntos para determinar cuáles zonas que requieren una intervención por parte de los entes de control que permita reducir las colisiones en el municipio de Itagüí. A continuación, se realizará

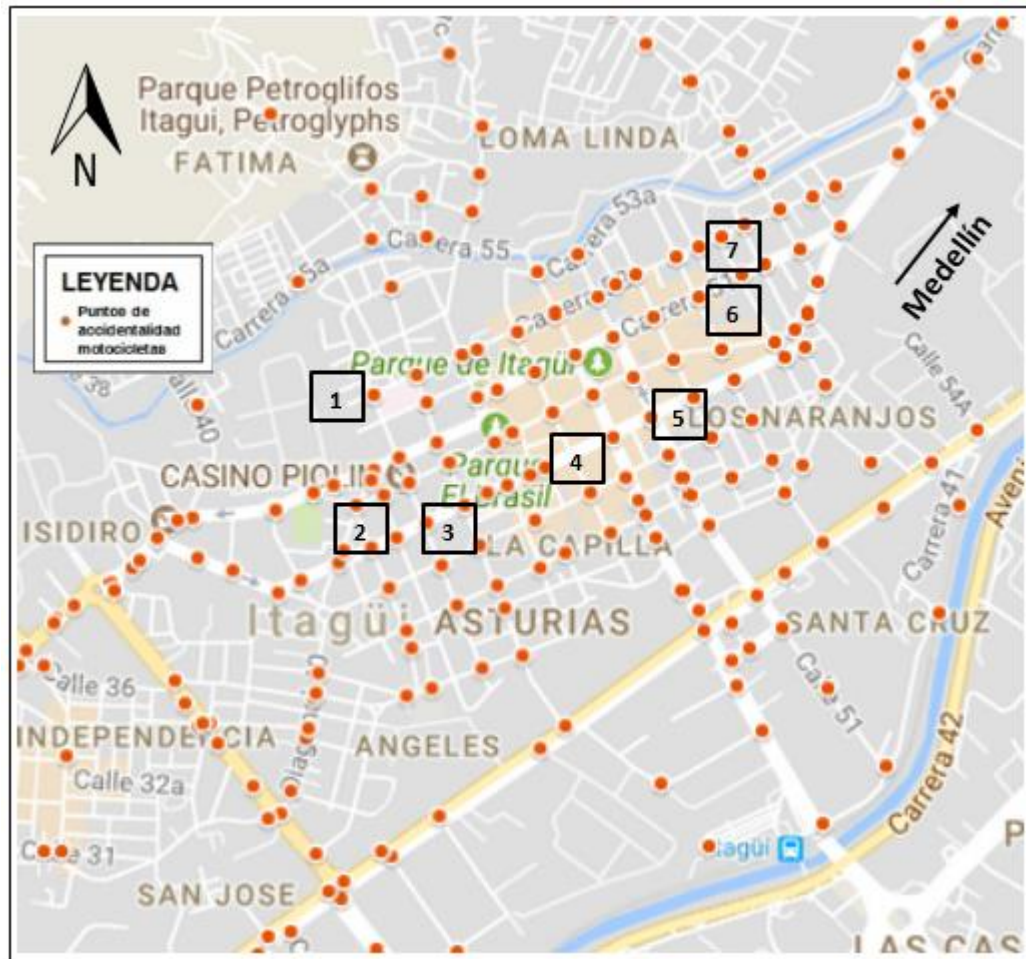
un análisis de cada una de las zonas ya que la intervención en estos lugares reduciría la mayoría de incidentes.

Zona 1. Centro

La zona con mayor número de incidentes viales en Itagüí es su centralidad, puesto que es el lugar en el que se concentran varios factores como el alto número de locales comerciales, pues es aledaño al Parque principal y la afluencia de vehículos de servicio público y particulares, pues esta zona se convierte en un lugar de paso casi obligatorio al ser un centro de conexión, no sólo del Municipio sino también hacia otros municipios del Valle de Aburrá.

Mapa N°12. Puntos de accidentalidad de motociclistas en la zona centro del Municipio de Itagüí (enero de 2015 a abril de 2018)





Fuente: Secretaría de Movilidad Itagüí.
Elaboración propia

Sitios de convergencia de ciudadanos:

1. Hospital San Rafael Sede 1
2. Clínica Antioquia Sede Itagüí
3. Hospital San Rafael sede 2
4. Centro Comercial Mediterráneo
5. Colegio El Rosario Itagüí
6. Instituto Cristo Rey de Itagüí
7. Centro de Atención Cafesalud IPS

La zona no es solo un centro de comercio sino también un centro hospitalario y educativo. El mapa evidencia que esta zona es de las más congestionadas del Municipio debido a que es un centro de vías que conectan hacia los diferentes barrios, convirtiéndose en paso, casi obligatorio, y que a su vez genera una alta posibilidad de colisiones.



Cruces con más incidentes viales

Mapa N°13. Cruces con mayor incidentes viales de motociclistas en el Municipio de Itagüí durante el año 2015 al primer trimestre del año 2018.



Fuente: Secretaría de Movilidad Itagüí..
Elaboración propia

- **Cruce 1:** La Calle 31 con Carrera 42 (Avenida Pilsen con la Troncal de Occidente) es el cruce más peligroso y cuenta con un total de 169 incidentes viales reportados. Este cruce conecta a Itagüí con Medellín, Sabaneta, la Estrella y Envigado. Esta vía no es sólo un punto de conexión importante de Itagüí sino también un paso obligado para los vehículos que salen del Valle

62

NIT. 890.980.093 - 8
PBX: 373 76 76 • Cra. 51 No. 51 - 55
Centro Administrativo • Municipal de Itagüí (CAMI)
Código postal: 055412 • Itagüí - Colombia

Síguenos en: [f](#) [t](#) [i](#) [v](#) [www.itagui.gov.co](#)



de Aburrá hacia otras partes del país, lo que significa un mayor flujo vehicular que transita por la zona, aumentando en gran medida la posibilidad de incidentes viales.





Foto: Cruce entre la Calle 31 con la Carrera 42. Avenida Pilsen con la Troncal de Occidente a la altura de Fábricas Unidas.

- **Cruce 2:** El segundo cruce con más incidentes viales es el de la Calle 50 Carrera 42 con un total de 165 incidentes viales registrados. Esta vía se encuentra a la altura del Centro Comercial Mayorca, contiguo a la estación del Metro de Itagüí, la cual conecta el Municipio con Sabaneta, Envigado y Medellín. Este cruce conecta a Itagüí con el lado oriental del Valle de Aburrá y al encontrarse cercano a una estación del Metro y a un centro comercial, se convierte en un punto de tránsito denso, elevando la probabilidad de incidentes viales.

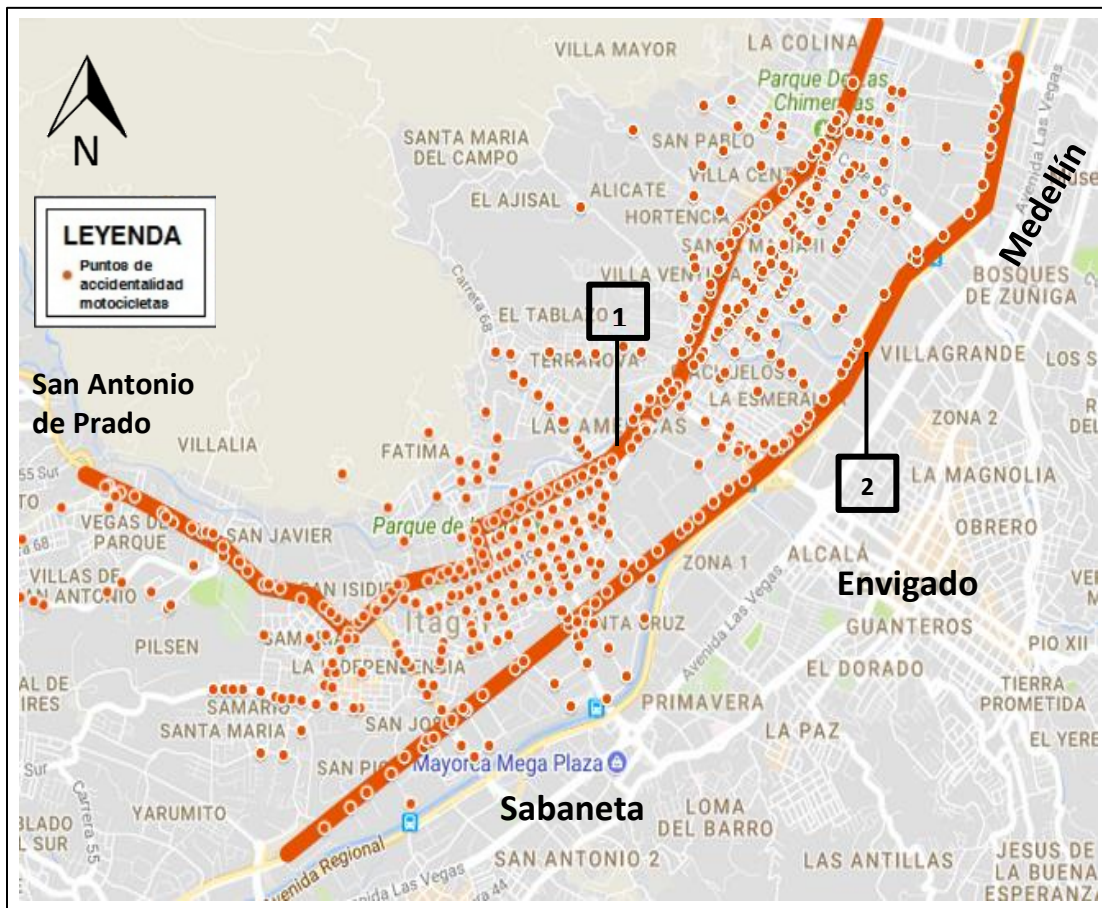


Foto: Cruce vial entre la calle 50 y la carrera 42 a la altura de la Troncal de Occidente aledaño a la secretaría de Movilidad de Itagüí. Tomado de Google Earth



Vías con más incidentes viales con motos

Mapa N°14. Vías con mayor incidentes viales de motociclistas (enero de 2015 a abril de 2018)



Fuente: Secretaría de Movilidad Itagüí.
Elaboración propia

Punto 1: La vía con más incidentes viales es la carrera 52, conocida como la Avenida Guayabal, pues se convierte en una arteria principal al atravesar todo Itagüí y conducir de manera directa al Centro de la moda y al municipio de Medellín. De

igual forma, también es la vía principal de acceso a San Antonio de Prado; es cercana a los hospitales del municipio y concentra instituciones educativas.

Punto 2: La segunda vía más accidentada es la carrera 42, conocida como la Troncal de Occidente. Esta vía es la salida que conecta el norte y el sur del Valle de Aburrá y funciona como vía que enlaza a todos estos municipios con el sur del país. En este cruce el flujo vehicular, tanto de transporte público, como particular y de carga con fines intermunicipales e interdepartamentales del Suroeste Antioqueño y el sur del país, aumenta las probabilidades de colisiones en la zona.



6. LOS MOTOCICLISTAS, LOS MÁS AFECTADOS POR LOS INCIDENTES VIALES

Según cifras del RUNT del 2018, el parque automotor de las motocicletas en el país es de 7.948.963 equivalente al 57% del total del parque automotor matriculado. Para el municipio de Itagüí, es del 73% cifra que supera la media nacional; esto sumado al alto número de motos que circulan desde el Valle de Aburrá. La anterior información muestra la necesidad de entender estos vehículos como un actor importante en la movilidad ya que no debe desconocerse que ha ganado un lugar preponderante entre los usuarios de los medios de transporte debido a las múltiples opciones de utilización como trabajo, medio de transporte principal y familiar y transporte alternativo.

Tabla 10. Vehículos matriculados en el Municipio Primer Trimestre 2018

Vehículos matriculados en Itagüí	
PARTICULAR	37.649
MOTOS	120.045
PÚBLICO	7.713
OFICIAL	416

Fuente: Bases de datos de Secretaría de Movilidad de Itagüí

Las motos que circulan diariamente, generan el más alto porcentaje de muertes con el 53% y de heridos con el 58% del total que se presentan en el Municipio en el periodo de enero 2015 a marzo 2018. Esto pone en evidencia una responsabilidad frente a la necesidad de redimensionar el papel que cumplen las motocicletas en

las nuevas dinámicas de transporte, pues se ha convertido en una de las opciones para la movilización de las familias en el país y debe plantear la responsabilidad de realizar acciones de prevención y control de estos vehículos por parte de la Administración Municipal, los ciudadanos y las empresas.

Mapa N°11. Puntos de accidentalidad de motociclistas (enero de 2015 a abril de 2018)



Fuente: Secretaría de Movilidad Itagüí.
Elaboración propia

Este mapa es la representación gráfica del total de incidentes viales de motos en Itagüí durante el periodo de tiempo comprendido entre 2015 y el primer trimestre de

2018 siendo los motociclistas los principales involucrados. Durante este lapso, se han presentado en el Municipio un total de 26.575 incidentes viales de los cuales 9.264 han tenido como actor las motocicletas, representando el 35% del total de los incidentes viales registrados durante de este periodo. Esto convierte a la moto en el segundo tipo de vehículo que presenta mayor accidentalidad, seguido de los automóviles. De este periodo el 2015 fue el año más crítico para los motociclistas, pues se registraron 3.098 incidentes viales en los que por lo menos una motocicleta se vio implicada.

En cuanto a los motociclistas muertos por incidentes viales tenemos que 43 de los 93 registros presentados en Itagüí durante el periodo de 2015 al primer trimestre de 2018 corresponden a este tipo de vehículos, representando un 46% del total de muertes por accidentalidad, y convirtiéndose así en los conductores que más se mueren en el Municipio.

6.1 Recomendaciones generales sobre la problemática de los motociclistas

Campañas para prevención de riesgos en los motociclistas y acciones de verificación:

- Respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
- Uso del casco tanto del conductor como de los acompañantes, con las especificaciones de seguridad.

70



- Evitar el sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro de mayor tamaño que dificulte la visibilidad de los conductores que transiten en sentido contrario
- No transitar sobre las señales blancas y amarillas de la vía cuando esta se encuentre mojada.
- Mantenerse atento a los residuos de aceite dejados por otros vehículos.
- Conducir con prudencia y a la defensiva tratando de anticipar cualquier situación de riesgo.
- Nunca se debe adelantar entre dos vehículos, aún por la derecha.
- Se deben gestionar alianzas con el sector empresarial para campañas de revisión del parque automotor de motociclistas.
- Se debe implementar acompañamiento para la verificación de tránsito de los motociclistas de acuerdo a las normas.
- Se deben normalizar los operativos de control de manera periódica que permitan realizar verificación de los accesorios para la visibilidad en el horario nocturno, cumplimiento de la revisión técnico mecánica y la utilización del casco de seguridad.
- Usar siempre las direccionales, stop, luz frontal y los espejos para indicar a otros conductores cual será su próxima maniobra y nunca se deben retirar de sus vehículos.
- Hacer una inspección básica de la motocicleta antes de salir: revisar luces, frenos, llantas, nivel de aceite y pito.
- Consultar el manual del fabricante para conocer los límites de peso y dimensión de objetos que se puedan transportar.



- Utilizar pintura antideslizante en la señalización horizontal en toda la ciudad especialmente en los sitios de alta accidentalidad.
- Campañas de pruebas de pericia a los conductores de motos para mejorar la habilidades de conducción.
- Validar a las motos como actores protagonistas en la vías, con abundante señalización de ciudad y presencia de motos en la vía.
- Campañas de protección a los motociclistas al ser uno de los actores mas vulnerables en la vía.
- Aumentar los controles de velocidad con dispositivos tecnologicos en los sitios de alta accidentalidad de motos.
- Realizar purebas pilotos de carriles para motos y cajones de posicionamiento al frente de las automovils en los cruces semaforizados.
- Aumentar las zonas de parqueo para motos en las vías de la ciudad.



7. CONDICIÓN ACTUAL DE LA SEGURIDAD VIAL

Después de la elaboración del diagnóstico en el municipio de Itagüí como herramienta necesaria para dar línea en el desarrollo de un plan que permita apuntar a las problemáticas que se presentan en temas de seguridad vial, generando acciones articuladas y concentrando esfuerzos para aportar a la seguridad en las vías y garantizando el bienestar de los usuarios.

Como primer paso se realizará la creación del Comité Municipal de Seguridad Vial para el municipio, el cual será el encargado de generar las acciones, actividades y organizar esfuerzos que permitan aportar a la protección de los usuarios en las vías y sobre todo a los más vulnerables, en armonía con lo establecido por el Ministerio de Transportes en sus Resoluciones N° 001283 del 30 de marzo de 2012 y la N° 2273 de 2014.

Es importante generar procesos focalizados de sensibilización que permitan llegar a más públicos y que aporten a la construcción de una cultura de la seguridad vial municipal, que, de cuenta del respeto a las señales de tránsito, el cuidado a la vida de los actores más vulnerables como son peatones, ciclistas y motociclistas.

Una vez analizadas las condiciones y contexto general del Municipio, es importante resaltar los esfuerzos que se han realizado en su apuesta por contar con un conjunto de soluciones tecnológicas de las telecomunicaciones y la informática enmarcadas en el concepto de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS por sus siglas en inglés);



propuesta que contempla dentro de sus líneas estratégicas el apoyo al control y a la centralización de la información para la toma de decisiones de manera informada, la cual se origina principalmente de los dispositivos de vía, de los usuarios, de los vehículos, el tránsito y los elementos relacionados con operación y control.

Todo esto permite que el Itagüí tenga información en tiempo real sobre los eventos en vía pública y los usuarios de la misma, para activar las actividades relacionadas con la ocurrencia de incidentes viales, acciones de prevención y otorgar información a los usuarios en tiempo real.

En el Itagüí se han venido realizando procesos de detección e imposición de infracciones de manera automática y manual, sin embargo de acuerdo a la expansión, al crecimiento del parque automotor y a la condición de ser un territorio por el que transitan vehículos por vía nacional; se requiere ampliar la cobertura del control soportada en el soporte de los sistemas inteligentes de transporte, entre ellos la detección automática de infracciones, toda vez que, inciden directamente en el nivel de accidentalidad, siniestralidad y al control de las infracciones de tránsito. Y aportar a la disminución de la problemática de la congestión que reduce la eficiencia en la infraestructura de transporte e incrementa los tiempos de viaje, el consumo de combustible y de contaminación ambiental.

El municipio de Itagüí, consciente de la importancia de las soluciones tecnológicas como ayuda al control y a las acciones de prevención, desde la vigencia 2016 implementó los dispositivos de detección electrónica de infracciones de tránsito en los cruces con mayores niveles de accidentalidad e infraccionalidad, con el objetivo de optimizar los recursos físicos existentes y poder realizar programación a las



labores de operativos específicos: embriaguez, transporte informal, capacidad transportadora; entre otras acciones de control priorizadas por la entidad.



8. MISIÓN, VISIÓN, OBJETIVOS Y PRINCIPIOS BÁSICOS DEL PLAN

a. Visión

Ser un territorio que le apueste a que todos los usuarios de la movilidad puedan moverse de forma segura, que trabaja por la reducción en un 20% de sus víctimas de tránsito en coherencia con lo planteado por el plan nacional de seguridad vial a través de la movilidad sostenible y la cultura ciudadana transversal a todas las acciones de movilidad.

b. Misión

Garantizar la seguridad vial y la protección de la vida de todos los usuarios de la movilidad del municipio de Itagüí, interviniendo en la mejora de los comportamientos y en el fomento de cultura ciudadana, apuntando hacia la preservación de la vida y el fortalecimiento de las estrategias de educación y seguridad vial.

c. Objetivo

Consolidar un sistema de movilidad que garantice vías seguras a todos los usuarios de la movilidad, propendiendo por el control, la educación, la cultura ciudadana y acciones de prevención que permitan la protección de la vida y el disfrute del espacio público mediante una movilidad segura y sostenible.

d. Metas

76



- Reducción del 25% en los heridos como consecuencia de los incidentes viales a diciembre de 2018, teniendo como línea base el año 2017.
- Reducción del 25% en las muertes como consecuencia de los incidentes viales a diciembre de 2018, teniendo como línea base el año 2017.
- La prioridad en la vía será con base en el nivel de vulnerabilidad y principio de lo colectivo: peatón, bicicleta, motociclista, transporte público colectivo e individual y luego el transporte particular (tipo automóvil).
- La educación y la cultura ciudadana son apuestas de la municipalidad para transversalizar las acciones en seguridad vial.

e. Principios básicos

- Es prioridad la vida de los actores de la movilidad por encima de otro factor del sistema.
- La fluidez del tránsito no estará por encima de la seguridad de las personas.
- La prioridad en la vía será con base en el nivel de vulnerabilidad y principio de lo colectivo: peatón, bicicleta, motociclista, transporte público colectivo e individual y luego el transporte particular (tipo automóvil).
- La educación y la cultura ciudadana son apuestas de la municipalidad para transversalizar las acciones en seguridad vial.



9. PILARES: PROGRAMAS Y ACCIONES

El Plan de Seguridad Vial del municipio de Itagüí “Transitar por la vida” 2018 – 2021, alinea la política, estrategias y acciones municipales en los asuntos de seguridad vial para el próximo cuatrienio. El plan contempla y proyecta un grupo de programas con alcances precisos e intencionados hacia el objetivo del plan y en coherencia con los principios básicos definidos; los cuales se soportan en la identificación de las problemáticas identificadas con los diferentes actores de la vía, en los diferentes procesos de iteración. Las líneas de acción definidas para el plan municipal se plantean en coherencia con los pilares estratégicos del plan nacional de seguridad vial de Colombia 2013 – 2021, tal y como se indica en la gráfica 11

Gráfica 11. Líneas de acción del Plan Local de Seguridad Vial



78

NIT. 890.980.093 - 8
PBX: 373 76 76 • Cra. 51 No. 51 - 55
Centro Administrativo • Municipal de Itagüí (CAMI)
Código postal: 055412 • Itagüí - Colombia

Síguenos en:  www.itagui.gov.co



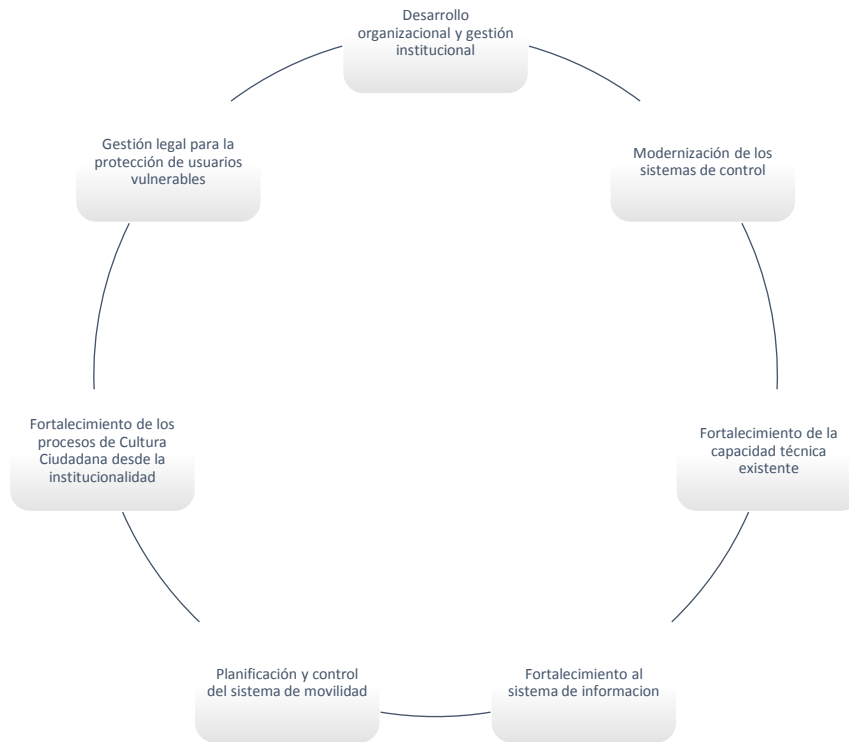


9.1 Programas para el desarrollo organizacional y la gestión institucional

La entidad reconoce la importancia de apostarle al desarrollo organizacional y la institucional, bajo los principios de planeación, comunicación, participación y capacidad técnica y operativa; para lograr este proceso de fortalecimiento se han definido programas relacionados en la gráfica 11 con el objetivo de soportar la gestión municipal para el logro de los objetivos, metas y apuestas estratégicas del Plan de Municipal de Seguridad Vial; que como objetivo principal tiene el de la consolidación de un sistema de movilidad que permita seguridad vial a todos los usuarios de la movilidad, bajo las apuestas de control, educación, cultura ciudadana y acciones de prevención; para la protección de la vida y el disfrute del espacio público mediante una movilidad segura y sostenible.

Gráfica 12. Programas para el desarrollo organizacional





En la siguiente tabla se enuncian las acciones definidas para cada uno de los programas establecidos para el desarrollo organizacional.

Nº	Programa	Objetivo	Acciones
1	Desarrollo organizacional	Fortalecimiento y articulación institucional e interinstitucional que permitan dar soporte a la gestión de la seguridad vial.	Fortalecimiento del comité de seguridad vial creado en la entidad, con el objetivo de priorizar los proyectos y acciones a ejecutar.
			Liderar mesas de trabajo institucionales e interinstitucionales para la coordinación y optimización de las acciones.
			Articulación de las acciones de movilidad municipales y metropolitanas.
			Gestión de los recursos logísticos y de talento humano existentes para el control y regulación de la movilidad.
			Incremento en el talento humano que permita control y regulación de la movilidad, de

2	Modernización de los procesos de control.	Mejorar la capacidad de control de la entidad a través de su talento humano y los sistemas de control.	acuerdo con el incremento del parque automotor y la población.
			Actualización de los equipos existentes e incorporación de equipos de tecnología de punta para el control y vigilancia sobre la movilidad.
			Coordinación de canales de comunicación con Dirección de Tránsito y Dirección de Tránsito de la Policía Nacional.
3	Fortalecimiento de la capacidad técnica existente.	Implementar procesos de generación de	Identificación de sistemas existentes y capacidad instalada para la generación de reportes periódicos, que permitan análisis y toma de decisiones.
			Identificación de necesidades en formación para el personal existente y priorizar así los planes de capacitación.
			Refuerzo de personal técnico para el área de seguridad vial.



		conocimiento con base en la información y sistemas existentes e inclusión de nuevos recursos.	Generación de espacios para la transferencia de conocimiento y tecnología de punta, a través de Universidades, Centros de Estudio y/o Consultorías Especializadas.
4	Fortalecimiento al sistema de información.	Contar con información de manera eficiente sobre la seguridad vial, accidentalidad, infraccionalidad;	Gestionar ante el Ministerio de Transporte el acceso ilimitado del RNAT, con el propósito de contar con información de manera oportuna sobre la siniestralidad.
			Consolidar un sistema integrado de información, que permita consolidación y gestión de todos los datos sobre las diferentes variables de la movilidad y seguridad vial.
			Implementar un equipo dedicado al análisis de información, para la identificación de variación de

		que permita la generación de estrategias y toma de decisiones.	siniestralidad y víctimas; para la toma de decisiones e implementación de acciones de manera permanente.
			Generar un espacio en común con las diferentes entidades que están en el proceso de ingreso y generación de información (Secretaría de Salud, Medicina Legal; con el fin de definir procedimiento para el tratamiento y análisis de datos.
			Dimensionamiento de las necesidades de regulación en asuntos de infraccionalidad y movilidad a través de sistemas de detección electrónica.
			Institucionalización de mesas de trabajo y foros con los diferentes actores de la vía: conductores de transporte público (colectivo e individual), bicicletas,



5	Planificación y seguimiento del sistema de movilidad.	Implementar el sistema de planeación, seguimiento y evaluación para el sistema de movilidad.	motociclistas, peatones y víctimas por incidentes viales (lesionados y familia de víctimas mortales).
			Análisis e implementación de procesos y procedimientos relacionados con la ingeniería de tránsito y seguridad vial.
			Coordinación interinstitucional sobre el plan de manejo de tránsito en las obras sobre la vía y sobre generadores de viaje.
6	Fortalecimiento de los procesos de Cultura Ciudadana	Definición y promoción de la cultura ciudadana como agente	Definición de estrategias para trabajar la Cultura Ciudadana, de manera conjunta con todos los actores institucionales del municipio, área metropolitana, regional y nacional.
			Promoción de la participación ciudadana y empresarial para la construcción y ejecución de acciones para la seguridad vial.

	desde la institucionalidad.	transformador para la seguridad vial	Foros y mesas de trabajo en los que se desarrollen las problemáticas de la seguridad vial y las acciones de prevención y atención.
			Acciones preventivas y de control frente a los factores recurrentes en la generación de siniestros viales.
7	Gestión legal para la protección de usuarios vulnerables.	Generación de procesos que respalden la protección de los usuarios	Expedición y/o actualización de las normas municipales para la protección de la vida de los usuarios vulnerables.
			Implementación de un sistema para el control y vigilancia de la aplicación existente para la protección de los usuarios con movilidad reducida y priorización de usuarios vulnerables.

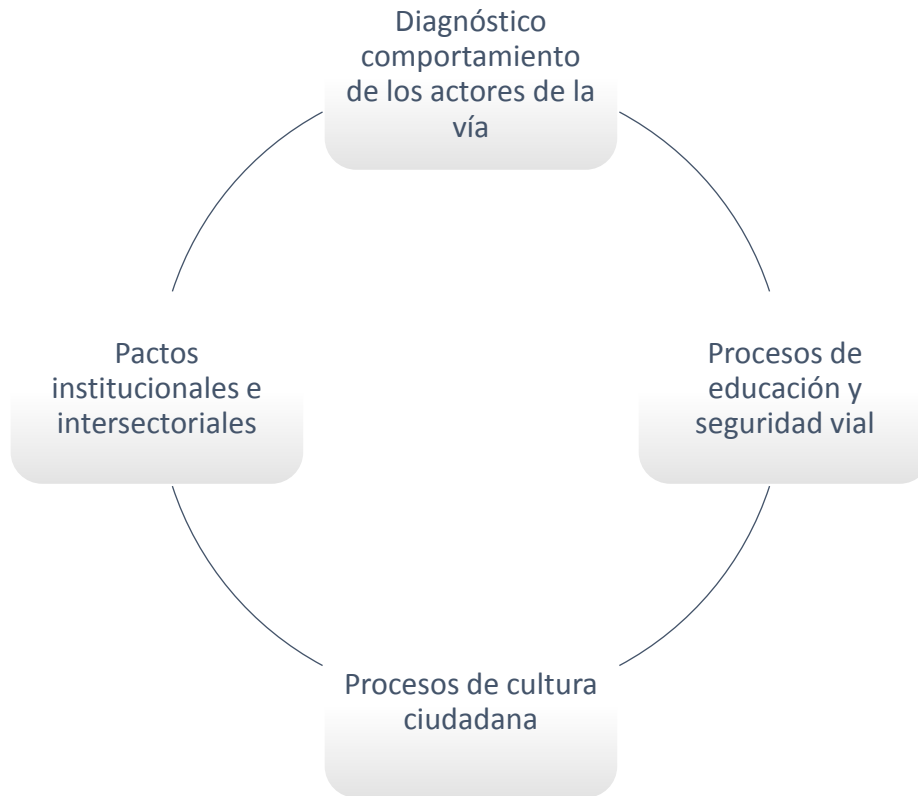


Dentro del plan de seguridad vial, este es uno de los programas estratégicos para la focalización de las líneas de acción, toda vez que, dentro de las estadísticas de siniestralidad e infraccionalidad son los responsables de la ocurrencia de éstas; por lo tanto, focalizar acciones en este sentido permitirá trabajar en la disminución de dichas estadísticas y generación de cambios positivos en el comportamiento en la vía.

Las acciones de este programa se focalizan desde el diagnóstico en el comportamiento de los usuarios de la vía, los procesos de educación y cultura ciudadana que deben implementarse, la comunicación de los riesgos en la siniestralidad y los pactos institucionales e intersectoriales en pro de la seguridad vial y que se describen a continuación.

Gráfica 13. Programas para el comportamiento de los usuarios





En la siguiente tabla se enuncian las acciones definidas para cada uno de los programas establecidos para el comportamiento de los usuarios.

Nº	Programa	Objetivo	Acciones
1	Diagnóstico comportamiento de los actores de la vía	Conocer a través de un estudio antropológico y comportamental a los usuarios de la vía	Realizar un estudio antropológico que permita la identificación de los comportamientos, causas y motivaciones de los usuarios de la vía; con el fin de focalizar las acciones y la definición de estrategias en los asuntos de prevención y programas de cultura ciudadana y educación vial
			Realizar la encuesta de percepción y cultura ciudadana; que permita determinar los cambios producidos en las acciones y comportamientos de los usuarios de la vía.
			Realizar mapa de actores del sistema de movilidad

2	Procesos de educación y seguridad vial	Definir líneas para los procesos de formación a los diferentes grupos de interés	Definir las líneas de formación a docentes encargados de la enseñanza de la seguridad vial, en concordancia con el diseño curricular por parte de la Secretaría de Educación Municipal
			Formulación y ejecución de programas especializados para la capacitación de los conductores de las empresas de transporte público e individual; con énfasis especial en el trato a las personas con movilidad reducida.
3	Procesos de cultura ciudadana	Generar espacios de aprendizaje	Definición de acciones estratégicas para intervención, de acuerdo a los resultados de la encuesta de percepción y cultura ciudadana a realizar.



		colectivo y comportamientos seguros en la vía.	Difusión de campañas especializadas en el público de estudiantes por cada ciclo de formación: primaria, secundaria, media técnica y universitarios.
			Generación de alianzas público-privadas que permitan focalización de acciones dentro de los diferentes grupos empresariales asentados en el municipio.
			Conformación de redes / comités o mesas interinstitucionales que permitan alinear los planes institucionales, de seguridad en el trabajo y de formación con las apuestas del plan de seguridad vial; orientado a cada uno de los usuarios de la vía (peatón,



4	Pactos institucionales e intersectoriales	Generar espacios comunes entre la empresa privada, las universidades y la administración municipal, con el fin de velar por el optimo funcionamiento del sistema de movilidad del municipio.	pasajero, conductor, motociclista o ciclista).
			Promoción del uso seguro de la motocicleta como principal medio de transporte y de trabajo para los empleados de diversas empresas.
			Seguimiento al cumplimiento del diseño y ejecución de los planes de seguridad vial por parte de las empresas del municipio ordenados por la Ley 1503 de 2011, para 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



			a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores.
--	--	--	--

9.2 Programa para vehículos

Entendiendo la importancia que tienen los vehículos dentro del funcionamiento del sistema de movilidad y la participación de estos en los índices de siniestralidad en el Municipio, se hace necesario velar porque los vehículos operen en condiciones mecánicas óptimas y cuenten con los dispositivos mínimos de seguridad; de acuerdo a lo establecido en el Código Nacional Tránsito y demás normas que reglamentan el tema. Para el control y trabajo focalizado con los vehículos se plantean las siguientes acciones:



Gráfica 14. Programas para vehículos



En la siguiente tabla se enuncian las acciones definidas para el programa de vehículos.

Nº	Programa	Objetivo	Acciones
1	Control de revisión vehicular obligatoria y SOAT vigente	Comunicar la importancia de contar con las acciones preventivas de revisión vehicular y SOAT vigente; así como la generación de las acciones de control para estas.	Analizar las cifras y variables de la revisión vehicular obligatoria y el SOAT vigente: para los vehículos matriculados en el organismo de tránsito y aquellos que circulan por el municipio. Diseñar acciones comunicativas y de cultura ciudadana para motivar el cumplimiento de estas dos acciones de acuerdo a lo establecido por la normatividad vigente en la materia. Realizar a través del cuerpo de agentes de tránsito y con el apoyo de equipos de detección electrónica el control para el incumplimiento de estas dos obligaciones que son de carácter preventivo en los asuntos de

			infraccionalidad y siniestralidad.
2	Posicionamiento del mantenimiento vehicular como acción preventiva	Generar campañas focalizadas en la importancia de realizar mantenimiento preventivo periódico a los vehículos	Definir campaña de comunicaciones orientada y focalizada a los dueños y conductores de vehículos de transporte particular, publico (colectivo e individual). Realizar operativos de control especiales para la revisión de las condiciones técnicas de los vehículos; de acuerdo con los eventos y comportamiento de las estadísticas de siniestralidad del municipio.
3	Promoción y control del uso de	Realizar operativos especiales para el control de los sistemas de	Definir campaña de comunicaciones a la importancia del uso de los cinturones de seguridad de acuerdo con las normas vigentes.

	los cinturones de seguridad	cinturones de seguridad	Realizar operativos de control especiales para la revisión del uso de los cinturones de seguridad de acuerdo con las normas vigentes.
--	-----------------------------	-------------------------	---



9.3 Programa para atención a víctimas

Desde la Administración Municipal y en el marco del presente Plan se entiende el proceso de atención a víctimas no solo en el momento del siniestro vial, sino también en los momentos posteriores a la ocurrencia de los hechos.

Se debe propender por el mejoramiento en los tiempos de respuesta, atención inicial en el sitio, unificación de protocolos para la atención y generación de espacios posteriores que permitan atender a las víctimas de los hechos de tránsito.

Gráfica 15. Programa de atención a víctimas





En la siguiente tabla se enuncian las acciones definidas para el programa de atención a víctimas.

Nº	Programa	Objetivo	Acciones
			Analizar los actuales tiempos de respuesta a las víctimas de incidentes de tránsito: tiempo de atención del incidente,

100

1	Atención oportuna a las víctimas	Mejorar los tiempos de respuesta para la atención de los incidentes de tránsito.	tiempo para la atención inicial de los lesionados en sitio y oportunidad en la atención médica
			Coordinación interinstitucional para responder de manera oportuna a la necesidad de atención de los incidentes; de acuerdo a las responsabilidades y alcance de cada una de las entidades.
2	Atención posterior a las víctimas de tránsito	Generar estrategias de seguimiento y acompañamiento a las víctimas de siniestros viales	Realizar análisis de las víctimas de siniestros viales, condiciones de la rehabilitación y secuelas.
			Proponer acciones tendientes al mejoramiento de los programas y actividades de rehabilitación. Proponer acciones de acompañamiento para las personas cercanas a víctimas mortales de los incidentes viales.

			Institucionalizar la conmemoración de las víctimas mortales de los incidentes viales.
3	Sistema de información para la atención de las víctimas por incidentes viales	Unificar un sistema de información para la trazabilidad de la atención a las víctimas en cada una de sus fases	Diagnóstico de los sistemas actuales de registro de las víctimas de siniestros viales y las atenciones que recibe.
			Diseñar e implementar un sistema de información que permita el seguimiento a la atención de los lesionados en incidentes viales, resultados de atención médica inicial y rehabilitación de víctimas no fatales en los incidentes de tránsito.
			Generar protocolos de atención de acuerdo con los registros y tiempos de atención presentados en los diferentes incidentes de tránsito: heridos y víctimas fatales.



9.4 Programa para la preservación, recuperación y ampliación de la infraestructura vial

Con el propósito de disminuir los riesgos potenciales en los incidentes viales para vehículos y peatones presentados por el componente de la infraestructura; se han planteado acciones que van desde la fase de planeación, diseño y construcción de la infraestructura vial, hasta la inclusión de elementos de carácter preventivo, informativo y de auditoría.

Así mismo el mantenimiento o la ampliación de la red existente de señalización (horizontal y vertical) y de la red semafórica.

Gráfica 16. Programas para la preservación, recuperación y ampliación de la infraestructura vial.





Nº	Programa	Objetivo	Acciones
1	Mantenimiento vial	Realizar acciones de mejora en la red vial que actualmente se encuentra en operación.	Generar un mapa de riesgos asociados al diseño y / o rugosidad de vía en la siniestralidad de tránsito-
			Elaboración de un plan de acción asociado a los factores de riesgos identificados en cada uno de los puntos del municipio.
			Seguimiento a las acciones planteadas para la mitigación de los riesgos identificados.
2	Seguridad vial en la planeación de vías	Incorporar en las fases de planeación, diseño y construcción de la infraestructura vial la seguridad y el cumplimiento de los estándares y especificaciones	Diseñar mecanismos que permitan la verificación de estándares y especificaciones técnicas en la planeación, diseño y ejecución de los diferentes proyectos viales.
			A través de la institucionalidad del comité de obras públicas velar por el cumplimiento de lo

		técnicas para la seguridad vial de todos los usuarios	planteado en la fase de planeación.
			Realizar la jerarquización del sistema vial para dar prioridad a peatones y a los usuarios más vulnerables del sistema de movilidad.
			Generación de lineamientos para que se incorpore el capítulo de seguridad vial en los diferentes proyectos y términos de referencia de la entidad pública municipal.
3	Infraestructura peatonal segura	Realizar análisis de para mapear el estado actual de la red vial peatonal e identificar prioridades de intervención.	Planear redes peatonales que permitan de una manera segura el desplazamiento de los peatones y con condiciones para personas con movilidad reducida. Estas redes deben contar con continuidad, anchos de andes suficientes para la circulación y niveles de servicio apropiados según demanda peatonal.

			Incentivar el uso de puentes peatonales, cruces semaforizados o por los cruces peatonales señalizados.
			Generación de acciones que permitan mejorar el flujo peatonal: señalización, fases peatonales, adecuación de andenes y eliminación de obstáculos.
4	Seguridad en la movilidad para ciclistas	Implementar estrategias desde la infraestructura que permita la protección a los ciclistas y promueva dicho modo de transporte.	Diagnóstico de la red de infraestructura vial para ciclistas y su integración con otros modos de transporte (en caso de las bicicletas públicas) y continuidad de acuerdo a proyectos de alcance metropolitano.
			Estrategias que permitan la creación de redes seguras para ciclistas; soportadas en estudios, diseños e implementación en función de la proyección del uso, en

			armonía con peatones y vehículos.
			Realizar auditoría de seguridad vial en los diseños realizados para redes seleccionadas y análisis de puntos críticos en las vías que ya están habilitadas y/o priorizadas para los ciclistas.
5	Control y auditoría	Generar condiciones de seguridad vial en la vía.	Lineamientos para la realización de auditorías de seguridad vial.
			Fortalecimiento del equipo humano existente para la realización de las auditorías de seguridad vial.
			Generación de mapas y análisis de puntos de mayor siniestralidad, mediante las auditorías de seguridad vial.
			Elaboración de un plan de acción para las intervenciones en cada uno de los puntos de mayor criticidad.

			Definición de la estrategia de seguimiento y control a las acciones planteadas; lo cual deberá alimentar el sistema de información del sistema de movilidad del municipio.
6	Señalización nueva y mantenimiento a la existente.	Realizar ampliación de la señalización horizontal y vertical del municipio, así como la priorización para la nueva señalización.	Realizar georreferenciación de la señalización actual del municipio. Generar el plan de señalización para el municipio de acuerdo con criterios como: zonas escolares, tránsito de peatones, análisis de punto con mayor siniestralidad; todo esto de acuerdo con el manual de señalización nacional. Este deberá incluir plan de instalación y mantenimiento. Seguimiento al plan de señalización definido
7	Ampliación de la red semaforica	Ampliar el número de intersecciones semaforizadas y	Definir la priorización de las intersecciones a semaforizar, en la cual se tenga como

		modernización de la existente.	premisa la inclusión de fases peatonales y se de prioridad a los criterios de seguridad vial.
			Revisión de las condiciones físicas de las intersecciones en la cual se tenga en cuenta: desplazamiento seguro de peatones, facilitación para la movilidad de personas con movilidad reducida y eliminación de obstáculos; para generar un plan de acción que permita generar estas condiciones para los actores más vulnerables del sistema de movilidad.
			Fortalecimiento del equipo profesional de la secretaría, que permita contar con más profesionales para el análisis de información, programación de los tiempos de la red de acuerdo con el tráfico real atendido y para la coordinación con el cuerpo de



			agentes de tránsito para las acciones de control y movilidad en algunas zonas del Municipio.
--	--	--	--



10. PROGRAMAS EXISTENTES

De acuerdo con el Plan de Desarrollo 2016 – 2019 "Itagüí avanza con equidad para todos" los programas existentes por usuario de la vía son:

PROYECTO	INDICADOR DE PRODUCTO	UNIDAD DE MEDIDA	LINEA BASE	META PLAN DE DESARROLLO	UNIDAD ADMINISTRATIVA	EJECUCIÓN FÍSICA VIGENCIA 2016		
						PROGRAMADO	AVANCE A 30 DE SEPTIEMBRE	AVANCE %
Marketing de ciudad	Programas implementados para la promoción de la cultura ciudadana y el posicionamiento de la ciudad.	Número	0	2	GENERAL EMPLEO	0	0	0%
	Convenios realizados para el desarrollo de proyectos de ciudad.	Número	1	2	GENERAL EMPLEO	0	0	0%
	Eventos realizados de talla regional, nacional e internacional para la promoción de la cultura ciudadana y el posicionamiento de la ciudad.	Número	23	25	GENERAL EMPLEO	3	3	100%
	Actividades realizadas para promover la Imagen de Ciudad Cultural de Itagüí.	Número	ND	12	GENERAL EMPLEO	1	0	0%
Itagüí para el mundo	Alianzas y /o convenios de comercio exterior realizadas, actualizados y fortalecidos.	Número	2	4	GENERAL EMPLEO	0	0	0%
	Convenios realizados de Cooperación Internacional.	Número	N/D	1	GENERAL EMPLEO	0	0	0%
	Proyectos Locales formulados con proyección internacional	Número	N/D	2	GENERAL EMPLEO	0	0	0%
	Unidades de negocios acompañadas para fortalecer su capacidad exportadora.	Número	10	10	GENERAL EMPLEO	0		0%
Modernización y actualización del Sistema de movilidad	Red semafórica moderna e instalada	Porcentaje	0	100	MOVILIDAD	20	14	70%
	Plan de Movilidad implementado al mediano plazo	Número	0	1	MOVILIDAD	0	0	0%
	Sistema de transporte no motorizado funcionando	Número	0	1	MOVILIDAD	0	0	0%
	Zona de estacionamiento regulado (ZERI) adecuada e implementada	Número	0	1	MOVILIDAD	0	0	0%
Prevención, seguridad y educación vial	Campañas de educación vial realizadas	Número	12	15	MOVILIDAD	3	3	100%
	Capacitaciones en seguridad vial realizadas	Número	2500	10000	MOVILIDAD	2500	8086	100%
	Controles de tránsito realizados en las 6 comunas y el corregimiento	Número	125	300	MOVILIDAD	75	361	100%

Proyecto: Modernización y actualización del sistema de movilidad

Indicadores de producto

- Red semafórica moderna e instalada
- Plan de Movilidad implementado al mediano plazo
- Sistema de Transporte no motorizado funcionando
- Zona de estacionamiento regulado (ZER) adecuada e implementada

113

NIT. 890.980.093 - 8
PBX: 373 76 76 • Cra. 51 No. 51 - 55
Centro Administrativo • Municipal de Itagüí (CAMI)
Código postal: 055412 • Itagüí - Colombia

Síguenos en:     www.itagui.gov.co



Proyecto: Prevención, seguridad y educación vial

Indicadores de producto

- Campañas de educación vial realizadas
- Capacitaciones en seguridad vial realizadas
- Controles de tránsito realizado en las 6 comunas y el corregimiento

Igualmente, como productos transversales entre otras Secretarías y la Secretaría de Movilidad, Planeación responde al Plan de Desarrollo con los siguientes proyectos e indicadores en temas de movilidad:

PROYECTO	INDICADOR DE PRODUCTO	UNIDAD DE MEDIDA	LINEA BASE	META PLAN DE DESARROLLO	UNIDAD ADMINISTRATIVA	EJECUCIÓN FÍSICA VIGENCIA 2016		
						PROGRAMADO	AVANCE A 30 DE SEPTIEMBRE	AVANCE %
								100%
Articulación municipal con la región Metropolitana	Estudio de análisis de viabilidad de la implementación de la Centralidad Sur, realizado.	Número	0	1	PLANEACIÓN	0,2	0	0%
	Diseño de plan de acción articulado al plan de movilidad municipal y metropolitana	Número	0	1	PLANEACIÓN	0,15	0,06	40%
	Plan de acción de movilidad municipal y metropolitana implementado	Porcentaje	0	100	PLANEACIÓN	0	0	0%

Para la Secretaría de Movilidad, el Área de Educación Vial es uno de los proyectos que mejor se encuentra estructurado en este momento, a través de la realización de campañas de seguridad vial que cumplen con el propósito de concientizar a los actores de la vía sobre la importancia del respeto por las normas y las señales de tránsito.



Itagüí fortalece la cultura de la educación vial

102 visualizaciones

3 0 COMPARTIR ...

Alcaldía Itagüí
Publicado el 14 ago. 2017

SUSCRIBIRSE 1,6 MIL

La Administración Municipal de Itagüí viene trabajando la cultura de la educación vial con los diferentes actores en la vía, con la finalidad de disminuir actos de accidentalidad en la ciudad.

115

NIT. 890.980.093 - 8
PBX: 373 76 76 • Cra. 51 No. 51 - 55
Centro Administrativo • Municipal de Itagüí (CAMI)
Código postal: 055412 • Itagüí - Colombia

Síguenos en:     www.itagui.gov.co





116

NIT. 890.980.093 - 8
PBX: 373 76 76 • Cra. 51 No. 51 - 55
Centro Administrativo • Municipal de Itagüí (CAMI)
Código postal: 055412 • Itagüí - Colombia

Síguenos en:     www.itagui.gov.co



11. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

En este capítulo se indica el costo aproximado, la temporalidad de ejecución de la acción (corto, mediano o largo plazo) y la ruta para el seguimiento y evaluación de la implementación de las acciones y proyectos (a nivel de resultados y de impacto).

De igual forma, para el análisis de costos se tienen en cuenta los proyectos que en la actualidad tiene el Municipio y con los cuales puede apalancar la ejecución de las acciones consignadas en este Plan; así como la capacidad instalada con la que ya cuenta la entidad.

11.1 Costos

El rango de valores estimados para cada una de las acciones y de los programas en su conjunto son indicativos y podrán contar con apalancamiento en la capacidad instalada con la que cuenta el municipio en la actualidad; así como la sinergia que pueda lograrse con los proyectos que tenga el municipio en su banco de proyectos orientados a todo lo relacionado con la educación y seguridad vial.

Los valores se presentan en rango de costos para tener la referencia de cada una de las acciones y de los programas en su conjunto.



11.2 Periodo de implementación

La propuesta clasifica al corto, mediano y largo plazo de acuerdo con la complejidad de las acciones que lo integran y el número de proyectos y actores que se deben sumar para la ejecución de estos.

PLSV ITAGÜÍ									
PROGRAMA	ACCIONES	PRESUPUESTO					PLANEACIÓN		
		\$0 - \$50	\$51 - \$100	\$101 - \$150	\$151 - \$200	Mayor a \$200	Corto plazo ≤ 1 año	Mediano plazo 1 año ≤ Duración ≤ 3 años	Largo plazo ≥ 3 años
1. GESTIÓN INSTITUCIONAL	1.1 Desarrollo organizacional y gestión institucional								
	1.2 Modernización de los sistemas de control								
	1.3 Fortalecimiento de la capacidad técnica existente								
	1.4 Fortalecimiento al sistema de información								
	1.5 Planificación y control del sistema de movilidad								
	1.6 Fortalecimiento de los procesos de cultura ciudadana desde la institucionalidad								
	1.7 Gestión legal para la protección de los usuarios vulnerables								
2. COMPORTAMIENTO HUMANO	2.1 Diagnóstico comportamiento de los actores de la vía								
	2.2 Procesos de educación y seguridad vial								
	2.3 Procesos de cultura ciudadana								
	2.4 Pactos institucionales e intersectoriales								
3. ATENCIÓN Y REHABILITACIÓN DE VÍCTIMAS	3.1 Atención oportuna a las víctimas								
	3.2 Atención posterior a las víctimas de tránsito								
	3.3 Sistema de información para la atención de las víctimas por siniestros de tránsito								
	3.4 Atención oportuna a las víctimas								
4. PRESERVACIÓN, RECUPERACIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL	4.1 Mantenimiento vial								
	4.2 Seguridad vial en la planeación de vías								
	4.3 Infraestructura peatonal segura								
	4.4 Seguridad en la movilidad para ciclistas								
	4.5 Control y auditoría								
	4.6 Señalización nueva y mantenimiento a la existente								
	4.7 Ampliación de la red semafórica								
5. VEHÍCULOS	5.1 Control de revisión vehicular obligatoria y SOAT vigente								
	5.2 Posicionamiento del mantenimiento vehicular como acción preventiva								
	5.3 Promoción y control del uso de los cinturones de seguridad								

11.3 Evaluación y seguimiento

El proceso de seguimiento, evaluación y control del avance del Plan Local de Seguridad Vial se realizarán de manera sistemática y con la periodicidad mínima relacionada en la metodología descrita a continuación; en caso de que el comité del Plan local considere ampliar los procesos de seguimiento y la periodicidad se podrá realizar mediante acta de este; siempre y cuando se respeten los periodos mínimos relacionados.

11.4 Estructura del Plan Local de Seguridad Vial

El plan local de seguridad vial contiene 3 niveles de jerarquía sobre las cuales se deberán adelantar las acciones de seguimiento, evaluación y control.

a. Programa

Son apuestas que involucran a muchos actores; no sólo al ente territorial y por ello se considera que, de lograrse ejecutar un programa, su impacto se materializará en el territorio y su comunidad en un plazo prudencial y podrá ser medido. La formulación de un programa da respuesta a los objetivos priorizados en cada componente; también puede entenderse como la solución a los problemas priorizados para resolver en cada componente.

a. Objetivos

El propósito y pauta de acción para las acciones en cada programa, con el fin de dar cumplimiento al propósito general del plan. Su materialización se da en el cumplimiento de cada una de las acciones planteadas.

b. Acciones

Permiten la materialización de la capacidad de la entidad municipal para lograr los objetivos y son de injerencia y liderazgo directo de la administración municipal y responden de manera directa a las necesidades y temas por resolver en materia de seguridad vial y permiten ejecutar los compromisos planteados por la administración en el presente plan.

c. Indicadores de resultado

Los indicadores asociados a programas son los indicadores de resultado (o impacto) que miden el cambio de realidad frente a los objetivos trazados para el plan;

119

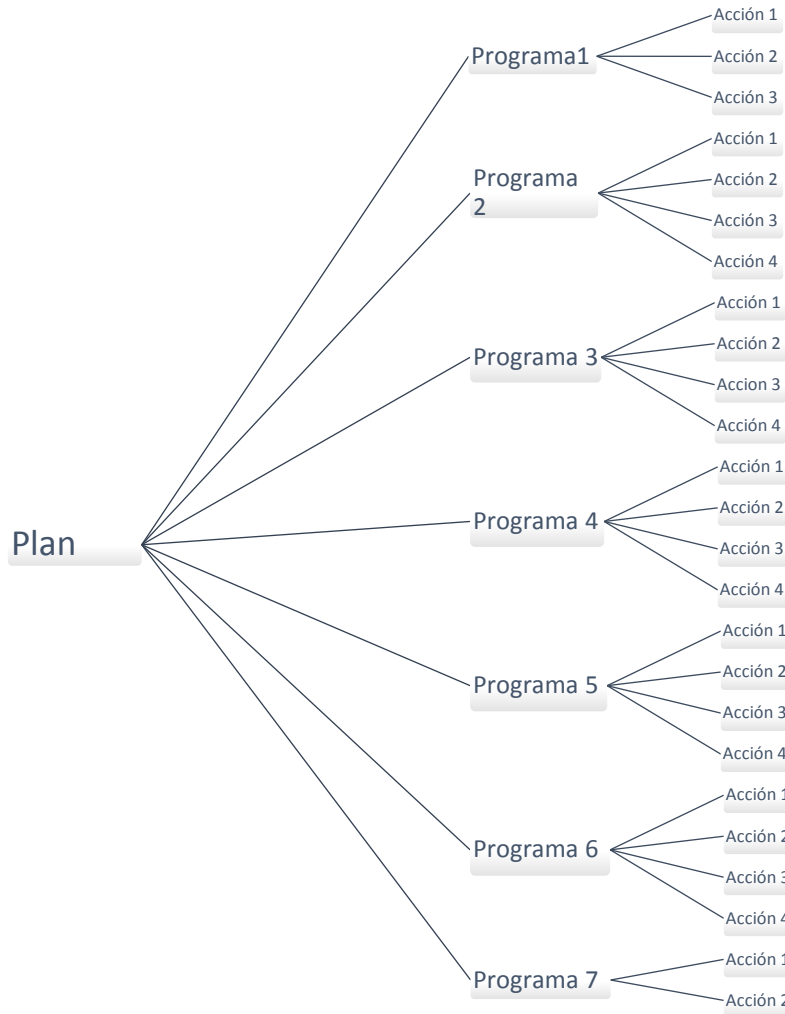


permiten medir los efectos a corto y mediano plazo generado por las acciones objetivo de la intervención. Los indicadores de resultado se materializan en las metas de Resultado.

d. Indicadores de producto

Asociados a las acciones: corresponden a la medición de los bienes y/o servicios asociados a las acciones. Estos indicadores se materializan en las metas de Producto.

Gráfica 17. Plan de implementación y seguimiento



El proceso de seguimiento, monitoreo, evaluación y control se realiza a las acciones planteadas y a los indicadores de producto y de resultado que se formulan para cada acción.

El esquema de seguimiento adoptado para el plan local de seguridad vial se mide a través de los indicadores para los cuales se debe construir una ficha técnica por cada indicador que debe contener la fórmula de cálculo, las fuentes de información utilizadas para los datos que se usan para el cálculo, la periodicidad de medida y los responsables para su actualización; así como las fuentes de verificación. Para el caso de la estructuración de las fichas técnicas se deberá coordinar con el área de Planeación Municipal.

El proceso de seguimiento del Plan se hará inicialmente a nivel técnico y de avance físico, toda vez que, a nivel presupuestal la fuente de los recursos podrá estar en sinergia con proyectos ya integrados en el plan de desarrollo municipal, alianzas estratégicas con el sector privado y otras entidades del nivel local, departamental, nacional o internacional.

11.5 Metodología para el seguimiento del avance físico del Plan

A través de la matriz donde se consigna el indicador de producto con las metas anuales y totales para el periodo del plan. En caso de que una acción contenga varios indicadores de producto, estos se promedian aritméticamente para determinar el avance de cada año y el avance frente a cada meta del periodo proyectado del plan.



Los avances de cada indicador para cada una de las acciones se deberán promediar para determinar el avance de cada programa y así determinar el avance del plan en general.



Matriz general para el cálculo del avance físico del plan	
Acción	Programa
Avance de meta Indicador de producto 1	PROGRAMA 1. GESTIÓN INSTITUCIONAL Promedio de avances de metas = Avance del proyecto que tiene estos indicadores de producto
Avance de meta Indicador de producto 2	
Avance de meta Indicador de producto 3	
Avance de meta Indicador de producto 4	
Avance de meta Indicador de producto 5	
Avance de meta Indicador de producto 6	
Avance de meta Indicador de producto 7	
Avance de meta Indicador de producto 1	PROGRAMA 2. COMPORTAMIENTO HUMANO Promedio de avances de metas = Avance del proyecto que tiene estos indicadores de producto
Avance de meta Indicador de producto 2	
Avance de meta Indicador de producto 3	
Avance de meta Indicador de producto 4	
Avance de meta Indicador de producto 1	PROGRAMA 3. ATENCIÓN Y REHABILITACIÓN DE VÍCTIMAS Promedio de avances de metas = Avance del proyecto que tiene estos indicadores de producto
Avance de meta Indicador de producto 2	
Avance de meta Indicador de producto 3	
Avance de meta Indicador de producto 1	PROGRAMA 4. PRESERVACIÓN, RECUPERACIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL
Avance de meta Indicador de producto 2	

Avance de meta Indicador de producto 3	Promedio de avances de metas = Avance del proyecto que tiene estos indicadores de producto
Avance de meta Indicador de producto 4	
Avance de meta Indicador de producto 5	
Avance de meta Indicador de producto 6	
Avance de meta Indicador de producto 7	
Avance de meta Indicador de producto 1	PROGRAMA 5. VEHÍCULOS Promedio de avances de metas = Avance del proyecto que tiene estos indicadores de producto
Avance de meta Indicador de producto 2	
Avance de meta Indicador de producto 3	



12. MOVILIZACIÓN Y APROPIACIÓN

Este Plan entiende la comunicación desde un concepto de corresponsabilidad y movilización de los actores de la vía, partiendo del hecho de que en este segmento se insertan todas las personas adscritas al territorio que transitan la vía en su cotidianidad o de forma eventual. Bajo esta premisa la sensibilización a la que apunta la propuesta de comunicación trasciende a las instituciones y se centra en los usuarios de las vías y directos beneficiarios de la seguridad vial, que, desde un rol u otro, somos todos.

Objetivo general: articular estrategias y actividades para la movilización del Municipio de Itagüí, en torno al Plan Local de Movilidad y su apropiación por parte de los públicos de interés identificados.

Objetivos específicos:

- Habilitar espacios de participación para la ciudadanía acerca de los temas de movilidad.
- Contribuir al cumplimiento de los objetivos del Municipio de Itagüí, en cuanto a temas de seguridad vial en el territorio.
- Identificar los actores relevantes y su rol para la seguridad vial del Municipio de Itagüí.
- Gestionar estrategias de relacionamiento con los diferentes actores relevantes identificados.



- Habilitar canales de información e intercambio permanentes con la ciudadanía, para lograr una óptima implementación del Plan Local de Movilidad en el Municipio.

Metodología:

La estrategia de movilización y apropiación se desarrollará de acuerdo con los actores beneficiados, identificados durante el desarrollo del planteamiento del presente Plan.

Actores viales	Descriptivo
Peatón	Persona que va a pie por una vía pública. “El tránsito de peatones en Colombia está delimitado por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos”. El peatón hace uso de infraestructura de ciudad como: puentes peatonales, aceras y cebras.
Motociclista	Persona facultada por la autoridad competente de tránsito previo cumplimiento de los requisitos legales para desempeñar tal actividad. Debe

	CONOCER, CUMPLIR Y ACATAR las normas de tránsito.
Conductor de transporte público	Persona facultada por la autoridad competente de tránsito, previo cumplimiento de los requisitos legales, para desempeñar tal actividad.
Conductor de transporte particular	Persona facultada por la autoridad competente de tránsito, previo cumplimiento de los requisitos legales, para desempeñar tal actividad.
Ciclista o Biciusuario	Toda persona facultada para maniobrar una bicicleta, la cual usa como medio de transporte o entretenimiento.

Fuente: ANSV – Agencia Nacional de Seguridad Vial-

De acuerdo con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial a 2018 (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2018) y el diagnóstico realizado anteriormente en este documento, se identifican como más vulnerables en la vía:

Motociclistas

Peatones

Biciusuarios

De esta manera, la estrategia de Movilización y apropiación para el Plan Local de Movilidad de Itagüí privilegia a estos tres actores de la vía en sus estrategias y actividades; haciendo énfasis de especial manera en las estrategias para que niños



y niñas del Municipio gocen de una mayor y más adecuada seguridad vial en los entornos que habitan.

La presente estrategia tomará entonces a cada uno de los actores de la vía anteriormente descritos y desarrollará actividades transversales a la movilización, apropiación y cultura ciudadana; teniendo en cuenta referentes de experiencias exitosas alrededor del mundo aplicadas al contexto del Municipio e invocando, desde su nombre, a la corresponsabilidad en la ciudadanía.



Gráfica 18. Datos parciales de accidentalidad. Fuente: Observatorio Nacional de



130

Seguridad Vial

131

NIT. 890.980.093 - 8
PBX: 373 76 76 • Cra. 51 No. 51 - 55
Centro Administrativo • Municipal de Itagüí (CAMI)
Código postal: 055412 • Itagüí - Colombia

Síguenos en:     www.itagui.gov.co



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial



12.1 Todos somos peatones

“Cada uno de nosotros es todos los hombres” Pitol, Sergio. 1933.

La empatía se define como “la participación afectiva de una persona en una realidad ajena a ella, generalmente en los sentimientos de otra persona”; entonces si entendemos el rol de peatón desde esos “zapatos del otro” que tantas veces ha sido uno mismo: el motociclista, el usuario de transporte público, el conductor de vehículo particular o el ciclista, entramos en una lógica que nos supera.

Por tanto, “Todos somos peatones” es una estrategia que apela a la identidad del ciudadano como peatón natural en escenarios frecuentes o eventuales. De acuerdo con el informe anual de Datos para la vida Forensis, el segundo actor vial con más incidencia en la afectación de los incidentes viales de transportes es el peatón con una participación del 25,51% de las muertes y el 19,99% de los heridos. (Instituto Nacional de Medicina Legal -Informe Forensis-, 2017) A nivel mundial el peatón representa el 22% de las muertes, demostrando la especial atención que se debe tener en este actor vial en el territorio colombiano con relación a la media mundial de muertes de peatones en términos porcentuales, fenómeno similar que ocupa el capítulo siguiente de este Plan; las motos.

La Organización Mundial de la Salud -OMS- denomina a los peatones “usuarios vulnerables de la vía pública” quienes junto a los ciclistas y motociclistas constituyen aumento de cifras en accidentalidad año a año. Se entiende, por ejemplo, que los escenarios más comunes de accidentalidad para los peatones se representan en la interacción peatón Vs motocicleta con 11,1%, antecedida solo por la interacción

133



motocicleta Vs automóvil, campero o camioneta que tiene un 11,2% y que, junto a volcamiento de motocicleta y motocicleta Vs objeto fijo, constituyen las cuatro interacciones que concentran el 43,5% de las muertes por incidentes viales en la vía.

Este panorama deja un diagnóstico evidente en el territorio objeto de nuestro estudio; pues el Municipio de Itagüí no es ajeno a lo que muestra el comportamiento de los actores viales a nivel nacional y es por esto por lo que hoy se hace necesario plantear la estrategia que movilice a todos los actores de la vía en torno a su seguridad en la vía y el cuidado que deben tener (hacia) los usuarios más vulnerables.

De acuerdo con la Agencia Nacional de Prevención Vial, las zonas más comunes para el tránsito de peatones son:

- **Los puentes peatonales:** que son estructuras que permiten el paso de peatones sobre cuerpo de agua, vías de tráfico o valles en las montañas. Una de las razones por la que se privilegió esta estructura en la planeación de las ciudades es porque no generan dificultades en el tráfico de vehículos, pero para el peatón causan una prolongación de sus rutas habituales con relación a otras estrategias.
- **Aceras:** es la parte lateral de la calle u otra vía pública, pavimentada y ligeramente más elevada que la calzada, destinada al paso de peatones. Gracias a la geografía presente en nuestra región, las aceras en los territorios urbanos van sufriendo deterioros que hacen que pierdan funcionalidad y dificulten la movilidad de los peatones.

134



- **Cebbras:** conocidas también como pasos de cebra, “son líneas longitudinales demarcadas en la calle paralelas al flujo del tráfico, de colores oscuro y claro, generalmente alternados.”¹ Es una de las estrategias más recomendadas para el tránsito de peatones en la infraestructura urbana, puesto que el peatón tiene prelación a la hora de cruzar por estos lugares, sobre el conductor de vehículos.

Dadas estas consideraciones, es evidente la falta de confluencia entre las necesidades del peatón y la realidad de su tránsito en el contexto de las ciudades, ahora bien ¿cómo se manifiesta esta problemática en el Municipio de Itagüí? **¿Cómo es posible mitigar el riesgo a partir de estrategias de movilización y comunicación que hagan sentir involucrados a todos los actores de la vía?**

Estrategias:

Información y realimentación:

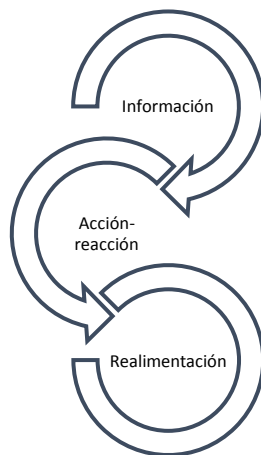
Los niveles de accidentalidad en el país se han convertido en un asunto de salud pública pues es desde los altos niveles de accidentalidad en la vía -cada año en aumento- que se vulnera la vida como un derecho fundamental consagrado en el Capítulo 11 de la Constitución Política Colombiana. Por esto, cada esfuerzo y cada acción que se realice desde lo local para mitigar este fenómeno debe ser informado ampliamente a la ciudadanía, de tal manera que se logre no solo el reconocimiento de la norma sino su apropiación en aras de la sostenibilidad de las estrategias diseñadas.

¹ Agencia Nacional de Seguridad Vial. Actores Viales. <http://ansv.gov.co/ActoresViales>



A partir de esta estrategia se persigue que todos los actores tanto institucionales como los usuarios de la vía se vinculen para la aplicación del Plan, de manera que se hagan visibles los cambios y mejoras de los planteamientos aquí expresados; esto además facilitaría visibilizar la gestión para la seguridad vial hecha en el Municipio de Itagüí.

Gráfica 19. Factores críticos de éxito de la comunicación



Factores críticos de éxito

Se sugiere que el proceso de comunicación en la ejecución de esta estrategia sea circular y genere acciones y reacciones entre los receptores; provocando un *output* que se traduce en un proceso de realimentación, el cual garantiza el cumplimiento de la estrategia como un factor crítico de éxito en el proceso comunicacional.

Fuente: Elaboración propia

Para que el proceso informativo funcione, es indispensable configurar mensajes contundentes en cuanto al rol del peatón como actor indispensable para mejorar la seguridad vial en el Municipio de Itagüí y desde aquí, ponerlo en sintonía de la corresponsabilidad con las obligaciones que le son propias que de acuerdo con la Agencia Nacional de Seguridad Vial son las siguientes:

Respetar las señales de tránsito cuando requiera cruzar una vía vehicular
 Debe cerciorarse de que no exista peligro para utilizar vías y cruces vehiculares.

No debe invadir la zona destinada para el tránsito, ni transitar en patines, monopatines, patinetas o similares.

No usar las debidas precauciones para cargar elementos que puedan obstaculizar el tránsito.

Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre las guardavías del ferrocarril.

Ponerse detrás o delante de vehículos con el motor encendido (es motivo frecuente de accidentalidad en zonas de parqueo).

Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares donde no existen pasos peatonales.

Los mensajes para la seguridad vial de los peatones no solo deben estar dirigidos a ellos, sino a quienes tienen interacciones con ellos, es decir a la ciudadanía; puesto que es aquí donde se da el momento acción- reacción esperado.

La realimentación es el momento en el que los usuarios de las vías y directos beneficiados de la aplicación de normas de seguridad vial generan intercambios con los organismos de tránsito y transporte en cuanto a las medidas adoptadas, tales como observaciones PQRS, etc..., lo cual legitima y genera sostenibilidad en las medidas adoptadas.

Mobilización y participación:

Mobilizar se refiere a la acción de poner algo en marcha y hacerlo funcionar; por lo cual este capítulo se denomina **Todos somos peatones**, pues se enfoca a lograr acciones que permitan visibilizar cambios en el comportamiento de los usuarios de vía desde todos los roles que interactúan diariamente, incidiendo en la seguridad vial.

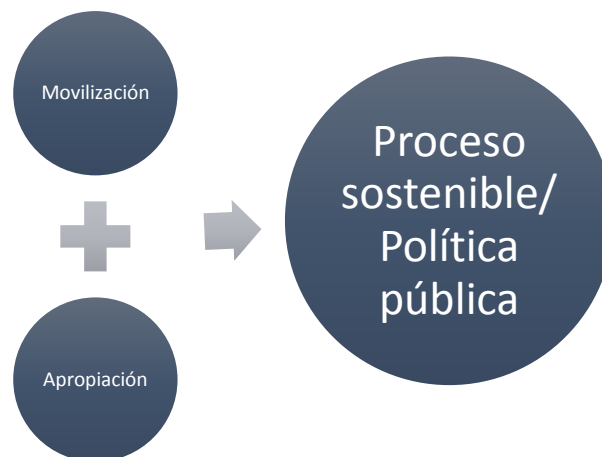
137



La movilización parte entonces de lograr que los públicos estén no solo informados, sino que tengan ciertos niveles de apropiación por esa causa que se busca propiciar y por esto el primer paso era el de informar y realimentar a los públicos, pues es desde ahí que parten iniciativas como pactos por la movilidad, la conformación de comunidades como “cebras por la vida” o fundaciones como peatones por Colombia, que no son más que acciones que parten desde lo público y se sostienen desde lo particular a partir de la movilización y la participación ciudadana.

Los peatones, como usuarios vulnerables de la vía requieren estrategias contundentes que garanticen la salvaguarda de la vida mientras transitan; por tanto se recomienda hacer hincapié en la visibilización de estas estrategias generando un círculo de movilización y participación, convirtiendo su resultado en el factor crítico de éxito.

Gráfica 20. Proceso para lograr un programa sostenible



Fuente: Haciendo olas- Historias de comunicación para el cambio social. Elaboración propia



El resultado de esta ecuación arroja datos importantes acerca de los niveles de aceptación de la población sobre las medidas adoptadas en el Plan Local de Movilidad en los territorios y esta caracterización es el primer eslabón del proceso de edu- comunicación que se establece dentro de las actividades de gran impacto en el mediano y largo plazo y que no solo impacta la seguridad vial de los peatones, sino la cultura ciudadana en general.

Comunicación y pedagogía:

La educomunicación trabaja en los aspectos teórico- prácticos y propone intervenciones a partir de líneas básicas como: la educación en medios de comunicación, el uso de los medios en la educación, la producción de contenidos educativos, la gestión democrática de los medios y una práctica epistemológica y experimental de los conceptos.

Esta estrategia aborda los públicos de manera diferenciada, porque si bien **Todos somos peatones**, no todos estamos en condiciones de transitar y habitar las vías de la misma forma. Las ciudades latinoamericanas, por ejemplo, no están diseñadas para el desarrollo de sus niños y niñas como transeúntes desde la primera infancia, pues el cuidado a sus vidas y su integridad, radica justamente en apartarlos de esos lugares (o no lugares) que por derecho les pertenece. “A partir de la constatación de la soledad de la infancia, se ponen de relieve los efectos perversos de las ciudades que ignoran la existencia de numerosos ciudadanos, niños y niñas, que viven en ellas” (Tonucci, 2014)

Es así como entendiendo las problemáticas de inclusión que no solo atañen a peatones, sino a las sociedades del mundo entero, la comunicación como



herramienta pedagógica permite que hagamos doble clic sobre esos actores que han sido invisibles. La estrategia no los enumera o los nombra, pues no es el objeto último, sino que los permea a través de los contenidos; de la dinámica incluyente de sus mensajes.

El fin de aplicar esta estrategia es conformar ciudadanía crítica alrededor de los temas que le son propios, como los asuntos relativos a la seguridad vial, alimentaria, humana, etc... el pedagogo Sir. Ken Robinson expresa que “debemos pensar diferente sobre la capacidad humana, tenemos que superar esa vieja concepción sobre lo académico y sobre lo no académico, abstracto, teórico, vocacional... porque es un mito. Debemos reconocer que la mayoría del gran aprendizaje sucede en grupos donde la colaboración es la fuente del crecimiento. Si atomizamos a la gente, si nos separamos para que trabajen separados creamos una especie de disyunción entre ellos y su ambiente natural de aprendizaje.”

El factor crítico de éxito de esta estrategia frente a los peatones se describe en el siguiente gráfico:

Gráfico 21. Factor crítico de éxito en la estrategia para peatones





Elaboración propia

Esta interacción de actores y entornos supone que los procesos de educomunicación a favor de los peatones se naturalicen de tal forma que los mensajes alienten conductas cotidianas en la ciudadanía, generando estrategias sostenibles y que evolucionen con el relevo generacional de los territorios.



12.2 La motocicleta: una solución de movilidad para las familias

Encontrar motociclistas de todos los tipos es muy frecuente en las calles de Latinoamérica. Peatones, particulares, servicio público, ciclistas; todos nos encontramos en la vía con estos usuarios. Y será cada vez más frecuente, especialmente en Colombia ¿por qué? Miles de familias colombianas ven la compra de una motocicleta como un símbolo de progreso y generación de empleo. La moto genera además ahorro en la canasta familiar y en los tiempos de desplazamiento, lo cual, sin duda, mejora la calidad de vida de quienes la utilizan.

De acuerdo con la ANDI, el crecimiento de la producción de motocicletas en el último año ha sido del 15% y eso sin duda, responde a una realidad económica y social del país. El Comité de ensambladoras de Motos Japonesas en Colombia, (Auteco, Fanalca- Honda, Incolmotos Yamaha y Suzuki, Motor de Colombia); tienen un 97% de la producción de las motos que se comercializan actualmente en el país y cada año realizan un estudio sociodemográfico de los usuarios de Moto en Colombia, que para 2016 muestra un crecimiento importante debido a sus características costo/beneficio. Por ejemplo, este estudio muestra que desde 2010 el total de motos ya sobrepasaba el total de automóviles, camionetas y camperos y suman el 56,2% del parque automotor del país.

Los factores de incidencia para que este sea el medio de transporte preferido de los colombianos son:

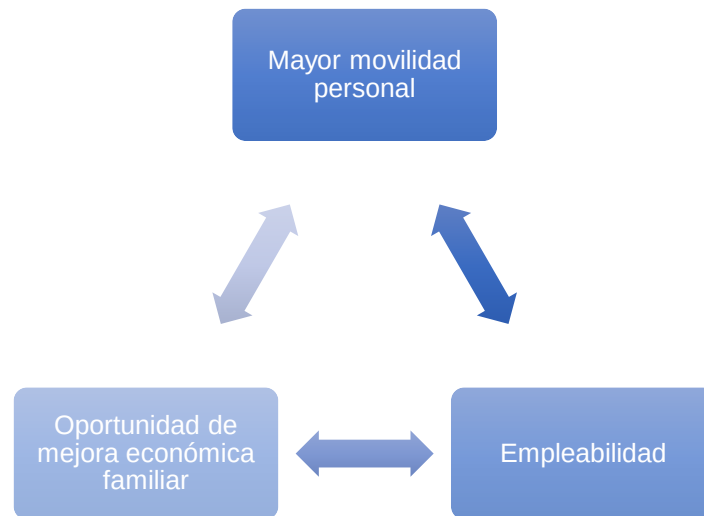
143



- Movilidad conveniente: las motos ofrecen mayor libertad de movimiento en ambientes urbanos y su tamaño, en la mayoría, es relativamente pequeño con relación a otros tipos de vehículos, lo que ofrece ventajas para reducir la congestión de las ciudades y disminuye la necesidad de una gran infraestructura vial.
- Ahorro de energía: las motos están diseñadas para una economía eficiente de combustible y al tener una masa menor a los vehículos, requieren menos energía para ser manufacturadas y recicladas.
- Economía de uso: adicional a la optimización en los tiempos de movilidad, las motocicletas ofrecen bajos costos de compra que en consonancia con los bajos costos de consumo de combustible y de mantenimiento, lo que hace que se convierta en el transporte particular preferido, especialmente por las familias de niveles socioeconómicos medios y bajos del país.
- Preferencias personales: esta categoría es importante especialmente para quienes utilizan la motocicleta como medio de recreación debido, además, a los beneficios que han arrojado numerosas investigaciones: reducción del estrés, relacionamiento con otros y placer de conducir este tipo de vehículos.

Gráfica 22. Motivantes de movilidad del motociclista





Fuente: informe para la movilidad sostenible del banco Interamericano de Desarrollo. Elaboración propia.

“En 1990 había una moto por cada 175 habitantes del país y para 2016 este índice era de menos de 7 colombianos por motocicleta. Hoy 31,5% de hogares rurales y 27,9% de los urbanos tienen moto. Así, las motocicletas están definiendo el comportamiento del parque automotor en Colombia”. (ANDI, 2016)

Bienes	2010	2016*
Televisor a color tradicional	90,4%	64,8%
Nevera	75,5%	82,9%
Televisión por suscripción	50,0%	71,5%
Lavadora	45,5%	60,9%
Computador para uso del hogar	29,6%	47,8%
Microondas	17,4%	20,7%
Motocicleta	15,9 %	28,6%

* Cifras de 2016 proyectadas.

Fuente: DANE (*Encuesta de Calidad de Vida*, 2010 y 2015); elaboración propia.

Otro factor que es importante destacar es la incursión de las mujeres en la decisión de compra de las motocicletas, que, de acuerdo con las cifras presentadas por el DANE, mientras en 2011 representaban el 16% de los nuevos compradores; en 2012 pasaron a ser el 25,6% lo que significa un aumento del 60%. Para 2016 continuaron su incremento y llegaron al 31,6% lo que representa un crecimiento del 100% con relación a 2011.

Pero las motocicletas no solo son un gran alivio para la movilidad y las finanzas de quienes la usan en su vida cotidiana. El uso de este vehículo representa, de acuerdo con el informe Forensis de 2016 entregado por el Instituto de Medicina Legal, el 51,50% de las muertes por accidente de transporte y el 57,08% de los heridos, siendo el actor más afectado de las vías del país.

¿A qué se debe esto?

146

NIT. 890.980.093 - 8
PBX: 373 76 76 • Cra. 51 No. 51 - 55
Centro Administrativo • Municipal de Itagüí (CAMI)
Código postal: 055412 • Itagüí - Colombia

Síguenos en:     www.itagui.gov.co



El caso colombiano no es un fenómeno aislado a nivel mundial, pues la proporción de muertes en motocicleta en el espectro global es del 23% y en la región de las américas alcanza el 20%. La región pacífica occidental y Asia sudoriental son las zonas con un mayor porcentaje de participación por parte de los usuarios de motocicleta con un 34% y estas cifras solo evidencian la vulnerabilidad de los motociclistas con relación a los demás actores de la vía.

Actualmente el país no cuenta con estudios sobre la culpabilidad en los incidentes de tránsito que involucren una o más motocicletas, sin embargo, La Agencia Nacional de Seguridad Vial, argumenta que los incidentes viales son causados en su mayoría por exceso de velocidad, el no respeto por las normas y señales de tránsito y conducir en estado de embriaguez; que, entre las tres, representan el 78,7% de las fatalidades e incidentes de tránsito.

Dadas las cifras, se hace importante implementar estrategias que evidencien el alto valor que se encuentra en riesgo al ser motociclista: la vida y cómo, sin escatimar esfuerzos, el estado está dispuesto a protegerla.

Estrategias:

Información y realimentación:

La seguridad vial y la movilidad segura deben ser los pilares de esta estrategia, pues, al parecer, al momento de adquirir una motocicleta quien la compra desconoce que también tiene unas responsabilidades. En parte, los derechos y deberes de un motociclista se ponen en conocimiento de él cuando está en el



proceso de adquirir su licencia de tránsito; sin embargo, entre este momento y las “facilidades” de cohabitar la vía de manera más expedita es que suceden los siniestros. Dicho de otro modo, la causa de los incidentes viales y de la vulneración de la seguridad vial no es el desconocimiento de la norma sino la constante oportunidad de violentarla debido a las características del medio de transporte: la agilidad, la rapidez y también, la normalización de conductas indebidas frente al resto de los ciudadanos. (El tránsito por las aceras y andenes, por ejemplo).

Desde esta óptica se recomienda que la autoridad de tránsito y transporte del Municipio de Itagüí entregue a nuevos conductores de motocicleta, a través de las entidades que tramitan licencias de conducción, información clara y contundente acerca de sus derechos y especialmente de sus responsabilidades para aportar a la seguridad vial como lo son el uso de un casco apropiado que cumpla con la norma técnica, la conducción prudente que permita anticipar las emergencias, no adelantar entre vehículos ni hacerlo por la derecha; el respeto de las señales de tránsito; no transitar sobre las señales blancas y amarillas cuando se encuentren mojadas; usar siempre las direccionales, stop, luz frontal y espejos; mantener la presión de las llantas de acuerdo a las recomendaciones del fabricante; utilizar siempre ambos frenos para detenerse, no usar la motocicleta como vehículo de carga y manejar siempre más despacio de lo que la capacidad de la moto y el conductor lo permita. Esta estrategia de tener un punto de partida que es el conocimiento previo de los conductores de motocicleta acerca de los riesgos de los que es sujeto al ser motociclista y especialmente al ser motociclista y violentar las normas de tránsito.

Esta línea de base se obtiene con información básica requerida a los motociclistas acerca del conocimiento de la norma y su aplicación; desde ahí, la Secretaría de 148



tránsito tendrá insumos suficientes que le permitan entender a qué se debe la alta peligrosidad y la actitud temeraria que asumen los motociclistas en la vía, poniendo en riesgo no solo su integridad física, sino la de los demás actores de la movilidad. También se recomienda evidenciar a través de medios de comunicación masiva las cifras de accidentalidad y muerte, pues es desde los datos y la relevancia que estos cobran en la estrategia, que es posible dar cabida a estrategias contundentes de protección de la vida en la vía. En este punto entonces se considera un factor crítico de éxito de la estrategia, la sensibilización frente a la existencia de la norma y las razones para que esta exista en pro de la salvaguarda de la seguridad vial y, en consecuencia, de la vida misma.

Movilización y participación:

Tanto como la producción y comercialización de motocicletas en el país han crecido los índices de accidentalidad y ese no es un tema de menor valor, tanto para los fabricantes como para los gobiernos y usuarios. Es por esto por lo que los primeros ya tienen, incluso, diversas estrategias que se deben conocer, pues contribuyen al objetivo primordial del Plan Local de Movilidad del Municipio de Itagüí: mejorar la movilidad en el Municipio. Y eso solo se logra disminuyendo la accidentalidad y adoptando medidas eficientes que logren que todos estén en sintonía y articulados.

Las ensambladoras de motocicletas vienen trabajando de la mano con las autoridades de tránsito y transporte en los diferentes municipios y esto ha permitido adelantar la labor de la movilización y la participación en cuanto a la movilidad segura para los motociclistas. Programas de Auteco como “Soy un motociclista ejemplar” que capacita a motociclistas expertos y novatos, especialmente si hacen parte de empresas que cuentan con un amplio número de ellos. O la creación del



sitio www.laviaparatodos.com amplifican la gran necesidad de consolidar la moto no solo como un medio de transporte económico sino, ojalá, seguro para todos en la vía.

Entre otras iniciativas, la industria promueve la seguridad vial a través de capacitación a los motociclistas sobre buenas técnicas de conducción, uso adecuado de los elementos personales de seguridad, mantenimiento preventivo de la moto y normas de tránsito.

Continuar entonces con esta importante articulación en consonancia con la defensa de la vida generará que se incentive la participación de los motociclistas en cuanto a qué es importante para salvaguardar la integridad física propia y la de la de los demás en las vías del Municipio.

El factor crítico de éxito de esta estrategia se centra en los resultados en el mediano y largo plazo, en los cuales se evidencie una reducción de la accidentalidad; pues la participación propuesta no solo promueve la información de los deberes, sino que busca construir de manera colectiva la mejor manera de cumplir con las obligaciones en la vía.

Comunicación y pedagogía:

Mejorar las capacidades y la formación de los motociclistas en cuanto a la incidencia de su paso por las vías diariamente es la piedra angular de este capítulo, pues es desde los cambios de la mentalidad “puedo hacer todo porque voy en motocicleta” “puedo salir sobre el tiempo porque llego más rápido en la moto”; que se reduce la 150



brecha en la percepción de seguridad que tiene el motociclista de sí mismo y la realidad de su inseguridad. El motociclista colombiano se asume a sí mismo como un ser inmortal.

Los retos y las posibilidades asociados con el crecimiento acelerado de la adquisición y uso de la motocicleta requieren de acciones consensuadas entre usuarios, no usuarios, reguladores, y la sociedad. Estas acciones deben contemplar las muchas dimensiones que explican este crecimiento, y buscar resolver las principales consecuencias negativas relacionadas. En especial, se reconoce la importancia crítica de tener que atender con urgencia las externalidades negativas del uso de motocicleta y, en particular, el grave problema de seguridad vial que genera su uso actualmente. De la misma manera, se reconoce que la motocicleta ha actuado como una alternativa atractiva en comparación con un sistema de transporte público frecuentemente en deterioro. Al mismo tiempo se debe reconocer a la motocicleta como una opción de movilidad y trabajo que es de alta eficiencia energética y de bajas emisiones de dióxido de carbono. Es por estas razones que el Plan Local del Municipio de Itagüí considera vital al motociclista en sus lógicas de movilidad cotidiana, pues por lo explicado al inicio de este capítulo, la población base del Municipio utiliza este medio de transporte en sus desplazamientos frecuentes.

Se reconoce entonces la urgencia de tener que atacar de manera inmediata las externalidades negativas del uso de motocicleta y, en particular, el grave problema de seguridad vial que su uso implica. Esto requiere generar incentivos para que el comportamiento de los usuarios esté adecuadamente alineado con los objetivos sociales de mejoramiento de bienestar y salud de la población.

151



Los usuarios de diferentes modos (y los tomadores de decisiones y planificadores) deben comprender la necesidad de equidad en la distribución de espacio vial para cada modo según su importancia, y deben promover el respeto hacia todos los modos de transporte y en particular hacia aquellos más vulnerables.

Por su parte, y específicamente con respecto a las motocicletas, las encuestas demostraron que, en el Municipio de Itagüí, los no usuarios ven las motocicletas como inseguras, a diferencia de los usuarios, quienes tienen una visión más favorable sobre la seguridad del uso de estos vehículos. Esta brecha en percepción es importante porque sugiere que armonizar la realidad de la inseguridad de las motocicletas con lo que sus usuarios perciben podría disminuir la siniestralidad de la motocicleta. Por esto, campañas de reconocimiento del riesgo en el que se incurre al conducir una motocicleta, especialmente cuando se incumplen las normas de tránsito o en general cuando se conduce de manera agresiva, contribuirán a disminuir la brecha de percepción entre usuarios y no usuarios. Campañas de concientización sobre el riesgo del uso indebido de la motocicleta deben ser difundidas no solo durante las capacitaciones o cursos y exámenes de conducción, sino en otros canales como medios de comunicación tradicionales y redes sociales, entre otros.

De igual forma, el motociclista que usa este medio de transporte como familiar, en numerosas ocasiones moviliza niños y niñas, lo que debe ponerlo en contexto de la mayor vulnerabilidad posible para esta población. Pese a la fuerte orientación individual de la moto, las entrevistas demostraron que las motos también son un medio de transporte familiar, incluyendo el transporte de niños. Entender las



implicaciones de seguridad vial para los niños en estos vehículos y la aplicación de regulaciones para atender este creciente uso es una acción determinante a futuro

El factor crítico de éxito de esta estrategia consiste en que el motociclista reconozca la incidencia que tiene en la seguridad de todos los actores de la vía, en su familia y en la sociedad y se haga responsable de ese rol.

12.3 Transporte público para nuestro servicio y beneficio

El transporte público, colectivo o masivo tiene como característica principal el desplazamiento en simultáneo de una cantidad elevada de pasajeros en trayectos largos y de alta demanda. Igualmente, se suman a este “modo” dos o más medios de transporte que van complementando los trayectos.

Haciendo un análisis de los países más destacados en el mundo en temas de transporte público, encontramos que en gran parte el éxito de estos sistemas se debe a la coordinación intermodal, a un amplio sistema de información al usuario y a la automatización de los procedimientos que se tienen que realizar dentro del medio, como, por ejemplo, el pago por el uso.

Algunos estudios, evalúan lo oportuno que puede llegar a ser precisamente la integración entre los distintos nodos de transporte, la puntualidad del servicio, la ventaja con la que cuentan los usuarios si pueden acceder a un sistema de

153

información que les indique el congestionamiento, los horarios de llegada de los trenes, cables o buses, los tiempos de espera, los mapas para georeferenciar los trayectos, etc.

Y es precisamente eso, los sistemas de transporte no deben estar aislados de la vida urbana, por el contrario, ambas cosas se deben pensar en paralelo, entendiendo las dinámicas existentes entre ambos panoramas y saliendo adelante a los obstáculos con soluciones oportunas y compatibles con los alcances de las economías locales.

Algunas poblaciones latinoamericanas por su parte tienen concentraciones de población en las periferias, con características de pobreza y escasez de oportunidades, lo cual las hace más vulnerables y completamente aisladas de la economía local.

¿Qué podría pretender un Municipio como Itagüí algún día? Que la movilidad se deba a un sistema de información integrado que permita a los usuarios realizar viajes puerta a puerta, con un sistema de pago amplio, de fácil utilización y con la posibilidad de recargarse de muchas maneras eliminando limitantes de todo tipo. Pero ¿cuál sería complemento a esa forma técnica de dar solución? La información.

Estrategias

Información y realimentación

Una ciudad que garantice una buena calidad de vida para sus habitantes, como resultado de una dinámica económica basada en planes y proyectos que tengan repercusiones de valor sobre el desarrollo de esta, es una ciudad que asegura



pasos sobresalientes en temas de inclusión social, accesibilidad, transparencia urbana y sostenibilidad ambiental.

Habitar, transitar, trabajar, adquirir, convivir y recrearse, son conceptos que deben estar incluidos como premisa en el Plan Local de Movilidad de Itagüí, que para efectos de desarrollo de la Estrategia de movilización y apropiación, los llamaremos los ejes centrales que abogan por el libre ejercicio de la ciudadanía.

Movilización y participación

Captar el interés de los públicos y hacer que estos participen de procesos de construcción es el resultado de una propuesta que llame a la sensibilización, que invoque al respeto por la vida desde cada punto de vista como actor de una misma escena, pero sobretodo que se piense como lo enmarca ese capítulo al “Transporte público para nuestro servicio y beneficio”

Crear o habilitar centros urbanos dinámicos, atractivos y competitivos, con sostenibilidad en el tiempo tanto en programación como en recursos, es una de las principales estrategias de movilización, que permiten alcanzar una visión más amigable entre el “ser” con derechos y deberes, y el ser como actor y usuario de los Sistemas de Transporte Público del municipio de Itagüí.

Igualmente, es importante mantener conectada la zona urbana con la rural, la periferia con la centralidad, entender la diversidad de nuestro territorio geográfica y socialmente, poniendo al alcance de todos e incentivando el uso del transporte público masivo, con miras a un producto más costo-eficiente.



Pensar en Movilización y Participación es pensar en “gobiernos en línea comprometidos”, por ello, los trámites en línea deben funcionar, teniendo en cuenta que los sitios gubernamentales deben ser sitios amigables, con respuesta 24/7, intuitivos, a prueba de todo tipo de interrogantes y servidos en bandeja para que la gente los apropie y los considere como un recurso y solución a los problemas de movilidad en el Municipio.

Comunicación y pedagogía

Con la comunicación y pedagogía que se le haga a esta estrategia, se busca sensibilizar y difundir entre la población las consecuencias que originan los usos no adecuados del Sistema de Transporte Público, como por ejemplo, no acudir a los paraderos autorizados, no atender a los llamados en nombre de la cultura ciudadana en cuanto al comportamiento en el interior de estos medios de transporte, hacer uso del transporte informal, entre otras consecuencias que aumentan las cifras de accidentalidad, riesgo y dificultades para el sector, todo con la finalidad de reducir lesiones y muertes, retrasos, congestión y aumento de costos no definidos.

Por los motivos anteriormente mencionados, se propone integrar y llamar a la sensibilización tanto a medios de comunicación, como líderes de opinión, empresas del sector público y privado, funcionarios públicos, políticos, a fin de que sean voceros de la campaña y puedan convertirse en actores relevantes de la difusión de un uso adecuado del servicio público de transporte para nuestro servicio y beneficio.

Los Gobiernos igualmente deben incluir como una de sus principales tareas, la realización de actividades en zonas estratégicas de mayor concentración de conductores y/o peatones, en donde se resalte la idiosincrasia cultural de cada



localidad, pero siempre promoviendo mensajes de autocuidado y respeto por el otro. Realizar ferias informativas para conocer la importancia de preservar la vida, el comportamiento adecuado de las vías, la postura solidaria y la compasión hacia las personas con alguna discapacidad o condición que le impida acceder al servicio de manera adecuada.

12.4 Cuando el transporte particular es un privilegio

“El hombre nace libre, responsable y sin excusas.” Jean Paul Sartre (1905-1980), filósofo y escritor francés.

No se puede dejar a un lado la posición de los ciudadanos, en este asunto público de movilidad que sufre de varios males al tiempo. Más allá de una definición, de la palabra ciudadanía, es importante entender al individuo como un sujeto legal, haciendo referencia a la identidad del sujeto con su ciudad o espacio urbano particular; también, a la igualdad ante la ley como ente de derechos y finalmente, a la posibilidad de opinar, participar e incidir en decisiones públicas.

Según cifras del Ministerio de Transporte, más de 5,9 millones de automóviles que están transitando por las vías de Colombia, no están haciendo las revisiones técnico-mecánicas y hasta el momento se encuentran evadiendo el cumplimiento de este requisito, lo cual genera grandes riesgos para los actores de la vía, entre los que se encuentran niños, jóvenes, adultos mayores y todo tipo de personas que transitan por las vías.

“La advertencia fue hecha por el Director de Tránsito y Transporte, Manuel González, tras conocer en detalle las cifras reveladas por el Registro Único Nacional

157



de Tránsito (RUNT) que dan cuenta que el 55% del parque automotor (5'936.755 vehículos) está evadiendo el cumplimiento de este requisito. El funcionario recordó que el total del parque automotor en Colombia suma 13.637.663 vehículos, del cual 10.870.010 está en la obligación de tener al día el RUNT.

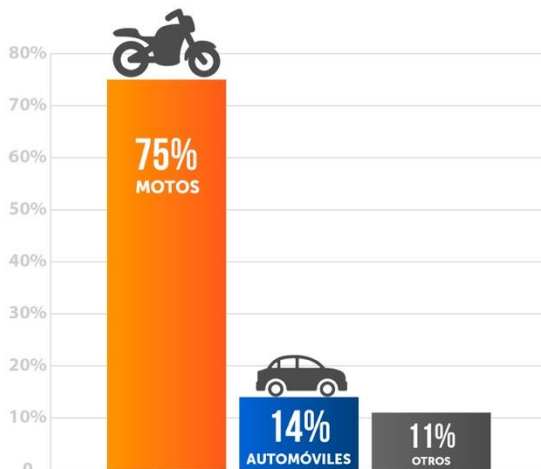
Al discriminar por tipo de vehículo, el mayor nivel de evasión lo tienen las motocicletas con un 75%, mientras que los automóviles llegan a 14% y otro tipo de automotores, un 11%. Entre los departamentos y ciudades que se cuentan como los mayores evasores están Santander (55% de su parque automotor), Valle del Cauca (52%), Cundinamarca (48%), Antioquia (48%) y Bogotá (34%).” (Ministerio de transporte, 2018)

Gráfica 23. Situación actual de la revisión técnico- mecánica



 SITUACIÓN ACTUAL
REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA
COLOMBIA

LOS QUE MÁS EVADEN RTM



 MINTRANSPORTE

Elaborado por: Ministerio de Transporte de la República de Colombia

159

NIT. 890.980.093 - 8
PBX: 373 76 76 • Cra. 51 No. 51 - 55
Centro Administrativo • Municipal de Itagüí (CAMI)
Código postal: 055412 • Itagüí - Colombia

Síguenos en:     www.itagui.gov.co



Una de las premisas de este capítulo Estrategia de Movilización y Apropiación del Plan Local de Movilidad del Municipio de Itagüí, es sembrar la necesidad de volcar todas las energías a integrar todos los modos: bicicletas, taxis, vehículos de transporte público colectivo y cuanto transporte se pueda, al sistema público, con el fin de hacerlo igual de cómodo que el automóvil como medio de transporte particular, pero más económico y amigable con el medioambiente.

“Especialmente en Europa, la mirada negativa sobre la dependencia del automóvil está siendo revisada a luz de considerar inútil ignorar la realidad que plantea el modo de vida actual, y los valores, aspiraciones, conductas de consumo, de trabajo, y por ende, de desplazamiento, que este modo de vida entraña. El auto es visto como medio de transporte particular para uso individual y también para uso colectivo (Levy, 2009; Darbéra, 2009). El papel del taxi, por ejemplo, se revaloriza como parte del sistema de transporte urbano. La búsqueda de opciones innovadoras y flexibles se refleja en la emergencia de prácticas diversas e inéditas a iniciativa de particulares, empresas y colectividades, como el piedibus en Nueva Zelanda, las ciclovías escolares en Lima, o la convivencia alternada de usos de suelo y medios de transportes diversos en Alemania.” (Gutiérrez, s.f.)

Para resaltar otro asunto que no se puede dejar pasar por alto, según un informe presentado por World Energy Council, grupo de trabajo conformado por integrantes de la comunidad de futuros líderes energéticos del Consejo Mundial de Energía, “los responsables en la toman de decisiones deberán trabajar en conjunto y su rol es clave a la hora de informar y comunicar al público sobre los impactos cuantificables de las políticas y/o proyectos que comprendan la dimensión energía-agua-alimentación... Al igual que tener en cuenta la gran demanda de productos,



inversiones y fomentar políticas que permitan y hagan posible un mayor consumo de combustibles de transporte alternativos” (World Energy Council , s.f.)

Estrategias

Información y realimentación

Por décadas la gran mayoría de las ciudades del mundo se han desarrollado en torno al automóvil, sin embargo, el real problema de planeación fue haberle dado prioridad al flujo vial, más que al peatón, sin tener en cuenta que este modelo de construir avenidas más anchas e incrementar el número de estacionamientos, nunca tiende a ser más sostenible.

Existen en el mundo estrategias para disminuir el uso del vehículo particular que sin necesidad de prohibir el uso del auto, se puede llegar a que la gente simplemente no lo necesite o no lo vea como la única alternativa de desplazamiento. Un ejemplo claro de esto se presenta en Helsinki “La idea se origina con Kutsuplus, un servicio de minibuses que entró en vigencia el año pasado en la capital finlandesa, donde a través de una aplicación, los usuarios marcan su punto de origen y destino y los recogen, haciendo una ruta optima entre los clientes que estén cerca entre sí, cobrándoles más que un bus corriente, pero menos de lo que les saldría en taxi.” (Laborde, 2014)

Movilización y participación

161

NIT. 890.980.093 - 8
PBX: 373 76 76 • Cra. 51 No. 51 - 55
Centro Administrativo • Municipal de Itagüí (CAMI)
Código postal: 055412 • Itagüí - Colombia

Síguenos en:     www.itagui.gov.co



La movilización de esta temática debe estar centrada en contarle a las personas qué se logra si reducimos el uso excesivo del vehículo particular, teniendo en cuenta que el transporte puede convertirse en un asunto más equitativo, se promueve la actividad física, se abren más espacios que llamen a la participación y la convivencia, y por supuesto se hace una redistribución del espacio público asignándole al peatón el papel más importante de la vía.

Igualmente, al promover que las personas salgan a la calle se reactiva la economía local, la facilidad para recorrer las calles aumenta el valor agregado de las zonas comerciales y no comerciales y además de esto, se suple en gran cantidad un montón de problemas ambientales como, la disminución en el volumen y concentración de emisiones, la reducción de contaminación por ruido y aumentar las zonas verdes.

La Secretaría de Movilidad del Municipio de Itagüí, está llamada a promover diversas estrategias de gestión del uso del automóvil con el fin de reducirlo, así como la congestión que provoca. Por ejemplo: cargo por congestión, regulación del estacionamiento, zonas de tránsito calmado, entre otras. Todo esto ayudando inminentemente a reducir drásticamente la congestión, mejorar la confiabilidad y velocidad del transporte público y la reducción de la contaminación del aire y el consumo de energía.

“Además, la tarifa de congestión y las políticas de estacionamiento también pueden proporcionar fuentes de ingresos para las ciudades y las instituciones encargadas de transporte, mismas que deben de ser usadas para retribuir a la sociedad, mediante inversiones en el mejoramiento del espacio público o la movilidad. Estas

162



estrategias son soluciones integrales a los problemas de movilidad de las ciudades”.
(Instituto de Políticas para el transporte y el desarrollo , 2013)

Mientras tanto, la construcción de más vías es una solución insostenible para la congestión, pues induce más tráfico y deteriora la calidad de vida en las ciudades. Por ello, hay ciudades que están demoliendo sus autopistas urbanas para mejorar la movilidad y el espacio público:

Comunicación y pedagogía

Algunas de las acciones por las que se puede empezar es, ¿cómo desincentivar la compra de autos mediante el alza de impuestos?, igualmente si se puede establecer un cobro por el ingreso y estacionamiento en las zonas más saturadas del Municipio de Itagüí, ¿cómo hacerlo de una manera menos traumática para que se entienda que el beneficio es para todos?

Hacer llamados a la conciencia ciudadana, a la cultura del no vehículo particular invita a promover mensajes basados en las siguientes afirmaciones:

- La utilización desmedida del automóvil genera muchos efectos negativos sobre el medio ambiente
- La utilización desmedida del automóvil genera enfermedades crónicas respiratorias, muertes prematuras, incidentes viales y miles de personas incapacitadas y discapacitadas.
- Asimismo, la dependencia del automóvil ha creado mayor dependencia energética, pues la gasolina se ha convertido en uno de los productos más



costosos para el consumidor final y de calidades nefastas para la sustentabilidad ambiental

12.5 Ciclistas: los nuevos protagonistas de la vía

De acuerdo con la descripción que de los ciclistas da la Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV- este usuario de la vía es “toda persona facultada para maniobrar una bicicleta, la cual usa como medio de transporte o entretenimiento”; por tanto, un ciclista es cualquier ciudadano o ciudadana que supla la necesidad de movilizarse con el uso de este medio de transporte, en creciente auge en nuestras ciudades.

La Ley 1811 de 2016 promovida en Colombia, tiene como objeto “incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana”² y es así como desde la iniciativa gubernamental este medio de transporte ha cobrado vital importancia en las dinámicas de movilidad a nivel nacional, modificando, incluso, el Código Nacional de Tránsito.

En concordancia, los países en los que el uso de la bicicleta tiene una connotación importante en cuanto a movilidad tienen como característica común que las entidades gubernamentales han implementado políticas que benefician el transporte en bicicleta y, en consecuencia, el aumento de viajes en este medio es

² Ley 1811 de 2016. República de Colombia.
164



un hecho real. El desarrollo de estas iniciativas incide en la intervención de las ciudades desde su infraestructura con estacionamientos, ciclorutas, segregación, iluminación y señalización; desde la seguridad con las campañas para la prevención de incidentes viales y las acciones para evitar el robo de bicicletas y desde la conexión inter – modal por ofrecer facilidades para transportar la bicicleta en otros medios. Existen otros aspectos secundarios como la planeación y control, facilidades para el préstamo y adquisición de bicicletas y la regulación para controlar los límites de velocidad de automotores en zonas de alto tráfico de bicicletas y peatones.

Nuestra geografía, especialmente la que se desarrolla en el Municipio de Itagüí tiene un alto impacto en la decisión de utilizar o no la bicicleta como medio de transporte; pues es bien sabido que su desempeño y la facilidad de maniobra es óptima en valles y terrenos planos, pero se dificulta su conducción cuando se encuentran terrenos más escarpados o de difícil acceso. Sin embargo, sobresalen las bondades de este medio emergente de transporte y se indican en el siguiente cuadro:



Tabla N° 15. Bondades del uso de la bicicleta

Económicas	Ambientales	Recreativas
Rápida	Benéfica para la Salud	Divertida
Proporciona Comodidad	Liviana	Proporciona Libertad
Flexible, bajo costo en su valor, impuestos y uso.	No contamina	Permite el esparcimiento
Versatilidad y autosuficiencia	Conservación del medio ambiente	Benéfica para la Salud
Básicamente no requiere de áreas de estacionamiento	Bajo consumo de energía	Autosuficiencia
Menor espacio ocupado en las vías	No necesita combustibles	Brinda un sistema alternativo de movilidad
No crea la dependencia tecnológica	Vivificante: Permite un mayor contacto con la gente y con la naturaleza	
Transporte de puerta a puerta	No genera ni se ve afectada por los embotellamientos.	
Mecánica fácil y accesible	Genera cultura ciudadana	
Disminución de los costos monetarios y sociales, directos e indirectos, de los accidentes de circulación.	No genera ruido	
	Proporciona Equidad	
	Brinda un sistema alternativo de movilidad	

Fuente: informe de movilidad sostenible de las Américas

De acuerdo con el urbanista canadiense Brent Toderian, capitales de Norteamérica, Australia e incluso Europa han cometido el error de diseñar las ciudades para los carros. “Esto es una gran falla. Las ciudades deben ser multimodales que inviten a caminar, a montar en bicicleta, a usar el transporte público”. En el núcleo de zonas urbanas como Nueva York se está afianzando la idea de montar en bicicleta, tanto que se han dispuesto más carriles para su circulación y las personas han adaptado este medio a sus rutinas como una manera de mantener su estado físico y salud, pues han descubierto que las dos ruedas dejaron de ser un asunto de entretenimiento y deporte y pasaron a convertirse en una opción para mejorar la calidad de vida.

Según datos de Fenalco Antioquia, las ventas de bicicletas en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá se han incrementado en un 10% de 2016 a 2017, al igual que la

venta de repuestos y accesorios. “En promedio cada hogar tiene al menos una bicicleta y los estratos que más la usan son los 2 y 3”.³

La entidad dice que el crecimiento obedece principalmente a los problemas de movilidad de las ciudades, el éxito de los colombianos en los últimos eventos deportivos de esta categoría, la diversidad en la oferta (plegables, de BMX, pisteras para la ciudad, entre otras) y la adecuación e interconexión de espacios como las ciclorutas, las ciclovías diurnas y nocturnas y en el caso del Área Metropolitana, la oferta del sistema de bicicletas públicas Encicla.

¿Cómo incentivar el uso de este medio de transporte en el **Municipio de Itagüí**?
¿Cómo disminuir los niveles de accidentalidad de este usuario de la vía?

“En Colombia mueren más personas por incidentes viales que por el conflicto armado” asegura el informe Forensis del Instituto Nacional de Medicina Legal. Y de la cifra total, alrededor del 6% de los incidentes viales tiene como víctima a un ciclista.

Existen muchos aspectos por mejorar, especialmente la conducta de los conductores frente al ciclista, que es lo que más hace declinar a las personas ante el posible uso de este medio de transporte: la falta de cultura y civismo, es por eso que, más allá de infraestructura y rutas seguras e iluminadas, hace falta la implementación de estrategias de cultura ciudadana que permitan la pacificación

³ Informe del sector automotor. Agosto, 2017. Fenalco Antioquia.
<https://www.fenalcoantioquia.com/publicaciones/otros-nacionales98>
167



del tráfico y lo que es más importante, la confluencia de todos los actores de la vía con un mismo propósito: habitar una mejor ciudad para todos y todas.

Esta iniciativa debe involucrar a la ciudad en su sentido más amplio, desde los más pequeños en ciclorutas seguras para ir al colegio, como a las personas en edad adulta para realizar diversos tipos de desplazamiento intraurbano. El reto es empezar a tomar a los biciusuarios o ciclistas como lo que son: los nuevos actores de la seguridad vial.

Estrategias

Información y realimentación

La integración de la bicicleta con el transporte público tiene muchos beneficios, entre los que se encuentran: ofrecer alternativas más sostenibles al uso de los vehículos particulares para movilizarse, mejorar la salud de todos gracias al incremento del ejercicio físico, los viajes y desplazamientos diarios de los ciudadanos se convierten en opciones más flexibles, dinámicas y recreativas.

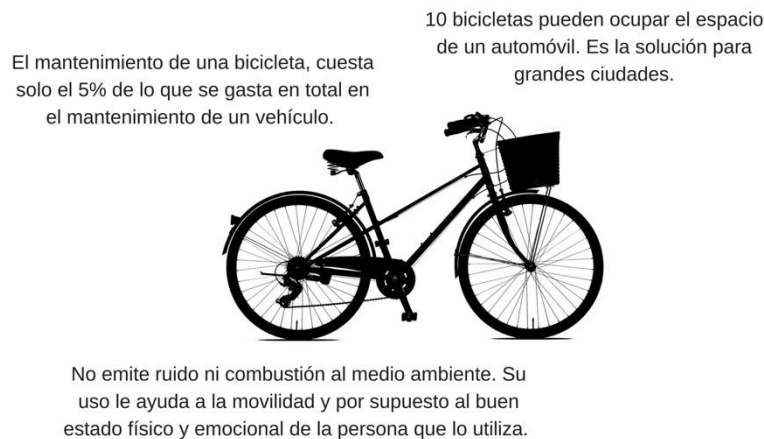
Las instituciones públicas y privadas son conscientes de estos beneficios, sin embargo, entienden que en esta temática hay grandes desafíos, para lo cual las ciudades replican modelos exitosos de otros países y establecen nuevas políticas de acuerdo con las necesidades específicas de cada territorio. Metodologías de innovación abierta como las hackatones, son propuestas de participación descentralizadas que crean nuevos retos para las naciones, en materia de sistemas sostenibles de movilidad.



Mobilización y participación

¿Qué tiene que buscar una estrategia de movilización, para que una ciudadanía incentive y adopte el uso de la bicicleta como una solución sostenible de movilidad? Conocer las necesidades de los potenciales ciclistas en la ciudad, para luego en retroalimentación, brindar información confiable y actualizada a los ciclistas sobre todas las actividades que se realizan en pro de la adopción de este medio de transporte, como una solución universal: estacionamientos públicos, rutas sugeridas, comodidades para empalmar el recorrido con otros sistemas de transporte, puntos de información, estaciones de hidratación, comercialización de productos para la reparación y mantenimiento, entre otros.

Gráfica 24. Usuarios de bicicleta en el sistema vial.



Otra de las necesidades primordiales que se pretende manifestar en este capítulo, es promover el uso combinado de la bicicleta con otros modos, brindando una mayor variedad de opciones de transporte, lo cual se ha mencionado este documento como intermodalidad ¿Cómo se logra esto? Promoviendo a la construcción y uso de nuevas estaciones para bicicletas públicas en las paradas de transporte público, la instalación de racks o dispositivos para colgar bicicletas en buses, o al interior de vagones del Metro.

Comunicación y pedagogía

Según un estudio realizado por el BID, los nuevos usuarios de las bicicletas siguen siendo en su mayoría hombres “en las ciudades con más mujeres pedaleando, Montevideo y Rosario, los viajes de ellas alcanzan un 40% del total de los realizados en bicicleta. El fenómeno se repite en el resto de América Latina y el Caribe, donde el porcentaje de ciclistas urbanas mujeres usualmente no supera el 30%, llegando a casos extremos como el de Ciudad de México, donde sólo el 10% de la población ciclista es mujer”.

Por ello, es importante realizar campañas de comunicación y pedagogía donde particularmente se promueva el uso de este modo de transporte para las mujeres, pues como se ha dicho en otros apartes, su bajo costo, flexibilidad, beneficios a la salud, y velocidad significativa en distancias medias y cortas, la bicicleta es una opción mucho más favorable para satisfacer las necesidades que tiene la mujer urbana en muchas de sus dimensiones.



“Considerar a quienes acompañan a la mujer, particularmente los niños. Esto se hace adaptando infraestructura y bicicletas (la masificación de bicicletas cargo explica en parte el gran número de mujeres ciclistas con hijos en países como Holanda y Dinamarca), facilitando la accesibilidad a lugares de destino (colocando biciestacionamientos en escuelas, por ejemplo), y promoviendo la intermodalidad. A su vez, pequeñas iniciativas como la provisión de sillas para niños en bicicletas públicas pueden hacer grandes diferencias”.

Entre otras estrategias, a contemplar para promover el uso entre los no biciusuarios, es realizar y apropiar dentro del Municipio de Itagüí proyectos para desarrollar habilidades ciclísticas, reparación y mantenimiento técnico de bicicletas y todo lo que implique “aprender a pedalear” tanto en edades tempranas, como en edades adultas. El resultado de esto es el aumento positivo de la población usuaria.



13. RECOMENDACIONES

En el municipio de Itagüí, entre 2015- 2018 se registraron, hasta el 19 de abril de 2018, 26.575 incidentes viales y en más de 500 intersecciones se registraron mínimo 10 colisiones, de las cuales 42 tuvieron una cifra superior a 100 registros.

Es importante resaltar que las carreras 42 (Troncal de Occidente) y 52 (Que comunica con la Av. Guayabal de Medellín), son las dos arterias que registran mayor índice de incidentes de tránsito, siendo la intersección de la Calle 50 con Carrera 42, la que durante os cuatro años del gráfico ocupó el primer lugar en accidentalidad con un promedio de 144 por año y un tota durante el periodo de registro de 579 incidentes viales. Este cruce genera la conexión con las vías que comunican con el municipio de Itagüí, Envigado, Sabaneta, puente hacia autopista norte (Valle de Aburrá).

Otra de las zonas, que registra mayor índice de accidentalidad, es el sector aledaño al Parque principal de Itagüí. Pese a que los diversos cruces de este sector, comprendido entre las calles 47 y 53; y las carreras 52 y 49, son reiterativas las colisiones con un promedio de 60 a 80 colisiones anuales.

La mayor proporción de incidentes viales arrojaron reportes de solo daños, con 15.371 anotaciones. 11.111 incidentes tuvieron como mínimo un herido, siendo 2015 el año con mayor cantidad de heridos. Respecto a pérdida de vida, durante el presente ciclo han perecido 93 personas, siendo 2017 el año con mayor número de



muertes, sumando 44, de las cuales 19 fueron incidentes viales que implicaron motocicletas.

Los motociclistas

Durante este periodo, en el Municipio se han presentado un total de 26.575 incidentes viales de los cuales 9.264 han tenido como actor las motocicletas, representando el 35% del total de los incidentes viales registrados durante de este periodo, lo cual significa que es el segundo tipo de vehículo que presenta mayor accidentalidad, seguido de los automóviles.

De este lapso, 2015 fue el año más crítico para los motociclistas, pues fueron registrados 3.098 incidentes viales donde por lo menos una motocicleta se vio implicada.

Los automóviles, a pesar de ser los vehículos con mayor accidentalidad en Itagüí, en su gran mayoría sólo reportan daños sin ningún herido, contrario a los incidentes viales de moto en los que en su mayoría se presentan 6.757 heridos de 9.264, representando el 73% del total. Este es el primer tipo de accidente que sufren los conductores de esta clase de vehículo y, a su vez, es el tipo de vehículo que más heridos registra en el Municipio con 6.757 de un total de 11.111, representando el 61% de los mismos.

Recomendaciones

173

NIT. 890.980.093 - 8
PBX: 373 76 76 • Cra. 51 No. 51 - 55
Centro Administrativo • Municipal de Itagüí (CAMI)
Código postal: 055412 • Itagüí - Colombia

Síguenos en:     www.itagui.gov.co



1. Generar estrategias pedagógicas y de control que se enfoquen en proteger los usuarios de la vía más vulnerables: los motociclistas.
2. Reducir y controlar la velocidad alrededor de zonas o puntos atractores de población como las escuelas, los hospitales, los centros comerciales, los centros de transporte, entre otros, en las zonas donde más se presentan incidentes viales disminuye en gran medida las cifras de accidentalidad. Se recomienda colocar reductores de velocidad en los puntos mencionados, pues el propósito de estos reductores es lograr un control sobre la velocidad en estas vías.
3. Asegurar que las avenidas principales sean seguras para todos y no sólo para los autos, teniendo en cuenta que en las avenidas principales se mezclan los flujos entre actores vulnerables y vehículos automotores que generan mayor riesgo para estos usuarios. Para esto es importante que se concentren las actividades de control sobre las vías con mayor accidentalidad: la Carrera 42 (Troncal de Occidente) y la Carrera 52 (Avenida Guayabal), en especial en el cruce de la Carrera 42 con Calle 50, a la altura de la secretaría de Tránsito y Transporte del municipio, el que durante los cuatro años del gráfico ocupó el primer lugar en accidentalidad con un promedio de 144 por año y un total durante el periodo de registro de 579 incidentes viales.
4. Realizar un seguimiento de la seguridad vial mediante un fortalecimiento de los sistemas de datos, donde se evidencie un mayor detalle de los puntos de



accidentalidad. Se ve necesario generar la ubicación de los puntos exactos de los incidentes viales por coordenadas (latitud y longitud) que facilite el análisis de los mismos para posteriores tomas de decisiones. Además, recomendamos identificar los principales factores de riesgo comportamentales en relación con los incidentes viales causados como por ejemplo, conducir bajo los efectos del alcohol, no llevar casco, no usar el cinturón de seguridad y el exceso de velocidad con el fin de generar estrategias más asertivas.

5. Incrementar el conocimiento y el apoyo del público a través de programas de educación y campañas pedagógicas. Hay una actividad específica que es preciso llevar a cabo, la cual consiste en sensibilizar sobre los factores de riesgo y las medidas de prevención en el ámbito de la seguridad vial a los usuarios de las vías, y poner en marcha campañas de pedagogía social orientadas a cambiar los comportamientos y las actitudes, pues esto no depende únicamente de las acciones institucionales, sino también del apoyo de la comunidad.
6. Es vital implementar el seguimiento al Plan de Seguridad Vial para evaluar y analizar constantemente la implementación de los programas de seguridad vial para determinar si se están alcanzando los resultados esperados y qué ajustes y mejoras se precisa realizar.



7. Ampliar la cobertura del control del tráfico en la ciudad mediante el uso de medios técnicos y tecnológicos, dedicados a evidenciar y sancionar las contravenciones a las normas del tránsito.
8. Mejorar las condiciones de regulación, monitoreo y control del sistema de movilidad, ampliando la tipología de infracciones a detectar por medios tecnológicos.
9. Ampliar la cobertura del sistema de detección electrónica de infracciones de tránsito, mediante el despliegue de medios tecnológicos en diferentes corredores y sitios estratégicos del Municipio.



14. ANEXOS

1. Registros fotográficos
2. Formato Entrevista Secretaría de Movilidad
3. Actas de Reuniones
4. Planillas de Asistencia
5. Formato de encuestas por usuario de la vía
6. Encuestas escaneadas
7. Análisis Cuantitativos
8. Escarapelas Encuestadores
9. Mapas de georeferenciación de cruces de accidentalidad, semaforización.
10. Metodología de elaboración de mapas y georreferenciación
11. Metodología de elaboración del documento



15. BIBLIOGRAFÍA Y REFERENTES

- Decenio de acción para la seguridad vial. Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial.
<http://www.who.int/roadsafety/es/>
- Las Naciones Unidas y la Seguridad Vial. Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial.
<http://www.un.org/es/roadsafety/system.shtml>
- Informe Forensis del instituto Nacional de Medicina Legal. Comportamiento de las muertes y lesiones en incidentes viales de transporte en Colombia en 2016. Páginas 40 a 45.
<http://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/49526/Forensis+2016.+Datos+para+la+vida.pdf>
- Tonucci, Francesco. La ciudad de los niños. Ciudad educativa e inclusiva para la infancia.
- Caminito de la escuela. Herramienta para conocer el grado de peligrosidad del ambiente escolar.
<http://caminitodelaescuela.org/conoce.html>
- Resultado del Foro Mundial de la Bicicleta en Lima con el Laboratorio del cambio social. Movilidad, género e infancia en la ruta del barrio. <http://la.network/bakanes-movilidad-genero-infancia/>
- El futuro del transporte y la movilidad. LA Network.
<http://la.network/futuro-del-transporte-ya-esta-aqui-estamos-preparados/>



- Agencia Nacional de Seguridad Vial. Actores viales.
<http://ansv.gov.co/ActoresViales>
- Banco Mundial. Annual report 2017- Global Road Safety Facility.
<http://documents.worldbank.org/curated/en/677161516192289928/pdf/AR-GRSFAAnnualReport-PUBLIC.pdf>
- Banco Mundial. Want dramatic road safety results? Look at South Korea. <http://blogs.worldbank.org/transport/want-dramatic-road-safety-results-look-south-korea>
- Constitución Política de Colombia. Artículos 11 y 13.
<http://www.corteconstitucional.gov.co/inicio/Constitucion%20politica%20de%20Colombia.pdf>
- Manual de Seguridad Vial para instancias decisorias y profesionales.
http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/128043/9789243505350_spa.pdf;jsessionid=80317E3056187985B0CE08B3E49B0143?sequence=1
- Plan Mundial para el decenio en Seguridad Vial 2011- 2020. ONU.
http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf
- Informe sobre el estado de la Seguridad Vial en la región de las américas.
http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/gsrrs_paho.pdf?ua=1



- Plan de desarrollo del Municipio de Itagüí 2016- 2019 “Itagüí sigue avanzando”

