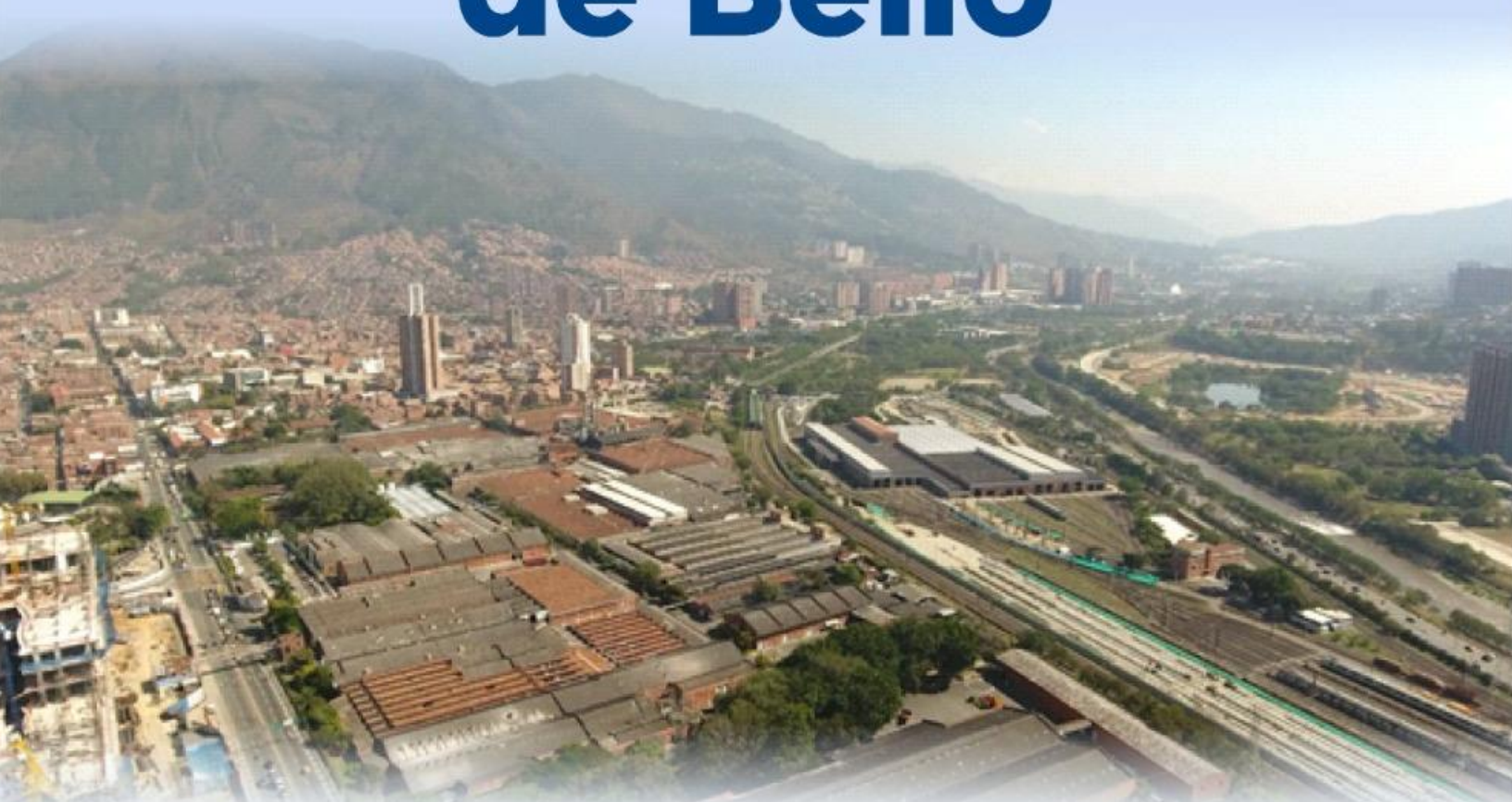




# Alcaldía de Bello



Plan **Local** de  
**Seguridad** Vial

**2020 - 2030**

# Plan **Local** de **Seguridad Vial**

**Alcalde del Municipio de Bello**  
Óscar Andrés Pérez Muñoz

**Secretario de Movilidad**  
Rigoberto Arroyave Acevedo

**Subsecretario de Movilidad**  
Andrés Camilo Montoya Osorio

**Subsecretario de Movilidad Humana**  
Juan Gabriel Rodríguez Díaz

## **Autores**

Andrés Felipe Agudelo Ospina  
Alejandra Giraldo Gamboa  
Carmen Margarita Zuleta Jaramillo  
Sergio Soto

## **Fotografía**

Archivo Alcaldía de Bello

## **Diseño y diagramación**

Jessica Torres Cataño  
Johan Camilo Otalvaro Mazo  
Laura Patricia Restrepo Carvajal

## **Corrección de estilo**

Andrés Felipe Toro Carvalho

## **Agradecimientos**

Instituto Técnico Educativo Americano (ITEA)  
Equipo técnico Subsecretaría de Movilidad Humana  
Alexander Martínez Álvaro - Superintendencia de Transporte del Perú, Perú  
Catalina Pérez Mesa – Universidad de San Buenaventura Medellín, Colombia  
Celmira Esther Rey – Universidad Nacional del Nordeste, Argentina  
Edwin Salazar Henao – Observatorio Latinoamericano de Seguridad Vial, Colombia  
Javier Soto Mellado – Focal Point Naciones Unidas, Argentina  
Natalia Lleras – Despacio, Colombia  
Pompilio Alexis Campos Portugal – Universidad de Panamá, Panamá  
Robinsson Caicedo González – Asociación Latinoamericana de Seguridad Vial, Col  
Tania Ivón Sosa Ibarra – Universidad de Sancti Spiritus, Cuba



I N M E M O R I A M



MUSEO CHOCZA  
MARCO FIDEL SUÁREZ



## PRÓLOGO

Los siniestros viales fueron catalogados como pandemia hace casi dos décadas por la Organización Mundial de la Salud, sin embargo, el número de muertes y heridos graves en las vías no ha disminuido, sigue en aumento. Anualmente, los siniestros viales acaban la vida de 1,3 millones de personas, dejan alrededor de 20 a 50 millones de heridos a nivel mundial y son la causa principal de muerte de niñas, niños, adolescentes y jóvenes entre cinco y veintinueve años.

La siniestralidad vial es un problema de salud pública altamente aceptado en nuestra sociedad. Hemos normalizado la pérdida de vidas en las vías como si este fuera el costo que debemos pagar por movernos en nuestras ciudades. Hemos normalizado la pérdida de vidas en las vías porque es difícil visibilizar la magnitud de la problemática ya que estos eventos no suceden el mismo día y suceden en diferentes puntos de la ciudad. Hemos normalizado la pérdida de vidas en las vías justificándolas como errores humanos y hemos normalizado la pérdida de vidas en las vías, aunque en cualquier otro contexto, la pérdida de una vida es inaceptable.

El primer paso para mitigar esta problemática es la adopción de un enfoque de sistema seguro a la seguridad vial. Un modelo exitoso en diferentes partes del mundo que busca garantizar un sistema de transporte que responda a nuestras necesidades de movilidad, y que esté diseñado para protegernos a cada instante. Este enfoque, llamado Visión Cero, tiene como núcleo la premisa: ninguna muerte es aceptable, e integra el error humano al diseño, construcción y operación de los sistemas de transporte. En pocas palabras, si un conductor excede el límite de velocidad poniendo en riesgo a las personas a su alrededor, el diseño de la vía o el control policial deben garantizar que disminuya la velocidad nuevamente garantizando la protección de la vida.

La Visión Cero busca reducir el número de fatalidades y heridos graves en las vías y esto se alinea con la meta 3.2 de los Objetivos del Desarrollo Sostenible, que hace un llamado a los estados a reducir a la mitad el número de fatalidades por siniestros viales. Con la adopción de la Visión Cero el municipio de Bello se alinea con los Objetivos del Desarrollo Sostenible, y da un gran paso hacia la transformación de un sistema de transporte que priorice la protección de la vida, principalmente las vidas de nuestras niñas, niños, adolescentes y jóvenes.

**Natalia Lleras**

**Líder de proyecto, Vivo mi calle, despacio**

**Líder de Programa, Ciudades saludables para adolescentes Colombia, despacio**

## 1. GLOSARIO

**ACTOR DE LA VÍA:** todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro. Se consideran por lo tanto actores de tránsito y de la vía: los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, entre otros. (Agencia Nacional de Seguridad Vial, Colombia, 2020).

**EFFECTIVIDAD:** medida de impacto de la gestión tanto en el logro de los resultados planificados, como en el manejo de los recursos utilizados y disponibles. (Agencia Nacional de Seguridad Vial, Colombia, 2020).

**ESTRATEGIA:** es el «curso acción» o decisión que tiene que ser tomada con la máxima precaución y con el acuerdo del equipo directivo. (Agencia Nacional de Seguridad Vial, Colombia, 2020).

**EVALUACIÓN:** valoración del avance y los resultados de un proceso a partir de evidencias. (Agencia Nacional de Seguridad Vial, Colombia, 2020).

**INCIDENTE VIAL:** es un evento que trasfiere energía cinética entre superficies inertes y vivas durante la movilidad, en una fracción de tiempo. Dicha transferencia tiene el potencial, o no, de lesionar fatalmente a personas de cualquier edad que se desplacen a pie, en patines, bicicleta u otros medios sin motor o motorizados, desde o hacia el hogar, trabajo, estudio o sitios de recreación, en fin, dónde ocurre la vida. (Adriana Espinosa López, 2017).

**INDICADOR:** es la representación cuantitativa (variable o relación entre variables) verificable objetivamente, que refleja la situación de un aspecto de la realidad y el estado de cumplimiento de un objetivo, actividad o producto deseado en un momento del tiempo, para hacer su respectivo seguimiento y evaluación. Sirve para valorar el resultado medido y para medir el logro de objetivos de políticas, programas y proyectos. Su lectura se realiza en forma cualitativa. (Agencia Nacional de Seguridad Vial, Colombia, 2020).

**MOVILIDAD SEGURA:** es aquella que garantiza las interacciones generadas entre el tránsito, transporte y el desplazamiento de las personas en el espacio público, previniendo la morbimortalidad por siniestros viales. Se logra a través de la promoción de los modelos de gestión de ciudad, bajo un enfoque de protección al actor más vulnerable e integrando los estilos de vida saludables, la generación de espacios de recreación y deporte, el transporte activo y el disfrute del espacio público. (Ministerio de Transporte, Colombia, 2019).

**PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL:** se trata de un plan basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una acción multisectorial encaminada a reducir el número de víctimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial. (Congreso de la República, Colombia, 2013).

**PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA:** fija los objetivos comprometidos a largo plazo. (Agencia Nacional de Seguridad Vial, Colombia, 2020).

**REVISIÓN:** actividad emprendida para asegurar la conveniencia, adecuación, eficacia, eficiencia y efectividad del tema objeto de la revisión, para alcanzar unos objetivos establecidos. (Agencia Nacional de Seguridad Vial, Colombia, 2020).

**SEGUIMIENTO:** determinación del estado de avance de las metas previstas, en un momento determinado. (Agencia Nacional de Seguridad Vial, Colombia, 2020).

**SEGURIDAD VIAL:** entiéndase por seguridad vial, el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos, ya sea en medios motorizados o no motorizados. (Congreso de la República, Colombia, 2013).

**USUARIOS VULNERABLES:** es un término que se aplica a los actores viales con una mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o la muerte en caso de un accidente. Son principalmente aquellos sin la protección de un revestimiento exterior, a saber, los peatones y los conductores de vehículos de dos ruedas. Entre estos, los peatones y los ciclistas son aquellos que posiblemente menos probabilidades tienen de infligir lesiones a otros usuarios de la vía, mientras que los motociclistas, dado que las máquinas son más pesadas y las velocidades más altas, pueden representar un peligro mayor para los demás.

**VISIÓN CERO:** es una política internacional que rechaza la pérdida de vidas en el tráfico, y se alinea con la movilidad sostenible, en medidas concretas como el diseño de calles seguras para las personas, con pasos y andenes amplios para peatones. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2020).



# Plan **Local** de **Seguridad** Vial



Secretaría de  
**Movilidad**

**Alcaldía  
de Bello**





## 2. INTRODUCCIÓN

El crecimiento desmedido de los incidentes de tránsito en las carreteras del mundo en las últimas dos décadas, ha generado una gran preocupación e interés por parte de organismos internacionales como la Organización de Naciones Unidas y la Organización Mundial de la Salud.

Las preocupantes cifras sobre el número de fallecidos y lesionados anualmente en las vías, motivaron a la Asamblea General de las Naciones Unidas a que, en marzo de 2010, se proclamara el período 2011–2020 como el *decenio de acción para la Seguridad Vial*. (Organización Mundial de la Salud, 2011)

Inicialmente las primeras gestiones del *plan de acción* giraron en torno a convocar a los países miembros, para que analizaran y entendieran la dimensión del problema, y de esta manera se comprometieran con la construcción de acciones y toma de decisiones, para garantizar que esta iniciativa produjera resultados y mejoras reales y sostenibles en el tiempo.

Posteriormente, en el marco de la definición de los Objetivos de Desarrollo Sostenible ODS, se estableció la meta 3.6: reducir las muertes en 50% en 2020 respecto a 2011 y la meta 11.2 de aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, y mejorar la seguridad vial, en particular, mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad. Estaba claro desde su aprobación en 2015 que este nuevo objetivo era difícil de lograr. Es por ello que la Asamblea General de Naciones Unidas declaró el *segundo decenio por la seguridad vial*, con la meta de reducir las muertes y heridas en el tráfico en 50% entre 2021 y 2030. Un objetivo ambicioso pero posible si aplicamos todas las vivencias, experiencias y aprendizajes de la década pasada. (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), 2020)

Para estabilizar y reducir las cifras previstas de víctimas mortales en incidentes viales, se hizo necesario desarrollar actividades en los planos nacionales, regionales y mundiales. Colombia entonces, decide unirse a la *década de acción para la seguridad vial*, y se compromete con la reducción de los incidentes viales, incrementando sus acciones para contribuir en el desarrollo de estrategias que permitan salvar vidas en las vías del país.

En el ámbito local, el Municipio de Bello siempre ha estado identificado y comprometido con esta visión y propuesta de largo plazo, con el fin de mejorar la seguridad vial, y lograr una reducción en el número de fatalidades y lesiones graves de sus habitantes y de los diferentes actores viales que transitan por las vías de la ciudad, considerando que el municipio, es la puerta de entrada del área metropolitana donde confluye el transporte de carga y de pasajeros de la zona norte de Antioquia y Colombia.



Para visibilizar las acciones y estrategias a desarrollar, la administración municipal integró en su Plan de Desarrollo 2020 – 2023: «Por el Bello que queremos», en su *pacto siete*, por la sostenibilidad, todo lo relacionado con el medio ambiente, atención y prevención de desastres, agropecuario, vivienda y movilidad, y de manera específica, en el componente 7.6 detalla todo lo que corresponde a la planeación de los sistemas de movilidad del municipio, los principios de movilidad segura y sostenible, infraestructura vial, calidad del aire, mejoramiento de la gestión y control de la movilidad, gestión de un ecosistema de ciudad y movilidad inteligente y la regulación y control de los vehículos.

Para el diseño, elaboración e implementación de lo que conocemos como el Plan Local de Seguridad Vial (PLSV) del municipio, debemos empezar por mencionar que un plan de seguridad vial es el conjunto de programas y acciones para la prevención, disminución y mitigación de los incidentes viales, de modo que permita cumplir los objetivos y metas a corto, mediano y largo plazo, poniendo a disposición recursos, y asignando responsables para su ejecución y seguimiento al interior de las diferentes áreas de la administración municipal.

Como aspecto novedoso, pero de gran actualidad e importancia, el Plan Local de Seguridad Vial, incluye las recomendaciones de la Organización de Naciones Unidas – ONU, de la Organización Mundial de la Salud – OMS y del Banco Mundial, y adopta los elementos de la *visión cero* como directriz, considerando que es el único objetivo ético aceptable, porque nadie debería morir en el tráfico en la medida en que todos los incidentes viales son evitables. De manera adicional, incorpora y adiciona a los cinco pilares que define el Plan Mundial, un sexto elemento con relación al análisis, definiciones y decisiones para el manejo responsable de la velocidad.

Gráfica 1 Fatalidades por incidentes de tránsito 2014-2018

## Fatalidades **registradas** en Bello por **incidentes** de tránsito



Fuente : Transito Moderno de Bello, 2020

## 3. VISIÓN CERO

La *Visión Cero* tiene como principal enfoque reducir a cero el número de fallecidos o heridos graves de incidentes viales. Esta iniciativa tiene como base que los seres humanos cometen errores, y determina que la pérdida de vidas humanas por los incidentes viales es inaceptable, es así que establece que el sistema de movilidad debe de proteger la vida de los actores viales generando así la necesidad de compartir las responsabilidades de los involucrados. (International Transporte Forum, 2017).

Tabla 1 Comparación entre el enfoque tradicional de seguridad vial y un Sistema Seguro

	Política tradicional de seguridad vial	Sistema Seguro
¿Cuál es el problema?	Tratar de prevenir todos los accidentes de tránsito	Evitar que los accidentes de tránsito tengan víctimas fatales y heridos graves
¿Cuál es el objetivo adecuado?	Reducir el número de víctimas fatales y heridos graves	Cero víctimas fatales y cero heridos graves
¿Cuáles son los principales enfoques de planificación?	Reactivos a los incidentes. Enfoque gradual para reducir el problema	Focalizar y tratar el riesgo proactivamente. Enfoque sistemático para construir un sistema vial seguro
¿Qué causa el problema?	Usuarios de la vía pública no respetuosos de las normas	Las personas cometen errores y las personas son físicamente frágiles/vulnerables en los accidentes de tránsito. La variabilidad existente en la calidad y diseño de la infraestructura y en las velocidades operacionales hacen que los usuarios reciban orientación contradictoria respecto a qué es un comportamiento seguro
¿Quién es el responsable último?	El usuario de la vía pública	Responsabilidad compartida entre los individuos y los diseñadores del sistema
¿Cómo funciona el sistema?	Se compone de intervenciones aisladas	Los diferentes elementos de un Sistema Seguro se combinan para producir un efecto global mayor que la suma de los tratamientos individuales, de manera que si una parte del sistema falla, las otras partes otorgan protección

Fuente: Tomado de New Zealand Transport Agency y VicRoads, (International Transporte Forum, 2017).





El derecho a la movilidad segura es fundamental para la construcción de una sociedad que tenga como principal principio el derecho a la vida. Por tal razón el enfoque de *Visión Cero* debe de ser ejecutado en la planificación de la movilidad segura en los territorios.

## Principios de Visión Cero

- **Las personas cometen errores que pueden provocar incidentes viales:** este principio de *Visión Cero*, tiene como finalidad no ver los errores humanos como la principal causa de un incidente vial, ya que es de entender que los seres humanos se equivocan o cometen errores como actores viales. Es posible prevenir los incidentes viales diseñando un sistema de transporte seguro, con una planificación de ciudad donde su infraestructura sea pensada para minimizar el error humano.
- **El cuerpo humano tiene una capacidad física limitada para tolerar los impactos viales:** los incidentes viales tienen una estrecha relación con el factor de riesgo de la velocidad, pues al conducir más rápido mayor es la probabilidad de causar un incidente vial o aumentar la gravedad del hecho. Las lesiones a una velocidad reducida generan un resultado menos lesivo para el cuerpo humano, este principio reconoce la vulnerabilidad del cuerpo humano en los incidentes viales.
- **La responsabilidad en la movilidad segura es compartida y solidaria:** en la seguridad vial la responsabilidad es una obligación entre quienes diseñan, construyen, administran y los que usan la vía, ya que las decisiones políticas, los diseños de infraestructura, los controles policiales y la educación en los actores viales, son un conjunto de acciones que integran el objetivo de disminuir el número de víctimas de incidentes viales, y la construcción de una movilidad segura.
- **Fortalecimiento del sistema:** consiste en integrar acciones, programas e indicadores que permitan ejecutar un sistema holístico en pro de la protección de la vida de los actores viales. Anteriormente en el enfoque tradicional se creía que las diferentes acciones en seguridad vial debían estar ejecutadas de manera individual, focalizando sus acciones en el error humano, lo cual generaba resultados poco eficaces en la protección de la vida de los actores viales. Partiendo de este principio, la generación de un sistema holístico aportará acciones integrales que buscan disminuir las fallas del sistema, incluyendo no solamente acciones para el error humano, sino también para el diseño de vías, políticas públicas, atención de las víctimas, y educación a los actores viales.

El Municipio de Bello adoptará el enfoque de *Visión Cero* entendiendo que es una estrategia de largo plazo, y que requiere el desarrollo de diferentes programas y acciones, todas ellas centradas en la protección de la vida de los usuarios de la vía, ejecutando tareas concretas respecto a los factores de riesgo de la movilidad y centrando la mayor atención al elemento de la velocidad, como componente principal en los incidentes viales.

## Principios del Plan Local de Seguridad Vial para el municipio de Bello

El Plan Local de Seguridad Vial para el municipio de Bello se estructura y desarrolla basado en los principios de:

- **Respeto por la vida y la dignidad humana:** todos los propósitos y acciones que se promuevan en el plan local deben estar encaminados a garantizar la protección de todos los actores de la vía.
- **Solidaridad y convivencia:** mediante la promoción de espacios y el desarrollo de actividades sociales que fomenten compartir sanamente y vivir en sociedad.
- **Responsabilidad social y empresarial:** con la convocatoria a las empresas del municipio a participar activamente en la construcción y ejecución de acciones, que fomenten el autocuidado de sus empleados y de los ciudadanos en general.
- **Tolerancia:** liderando propuestas que permitan la construcción de diferentes espacios y mecanismos de movilización, entendiendo que cada actor de la vía se desplaza de manera distinta.
- **Respeto y cumplimiento de las normas de tránsito:** formulando estrategias de educación que faciliten adquirir hábitos y conductas responsables para circular por las vías.

## Adicional a estos principios, el plan local debe fortalecerse mediante:

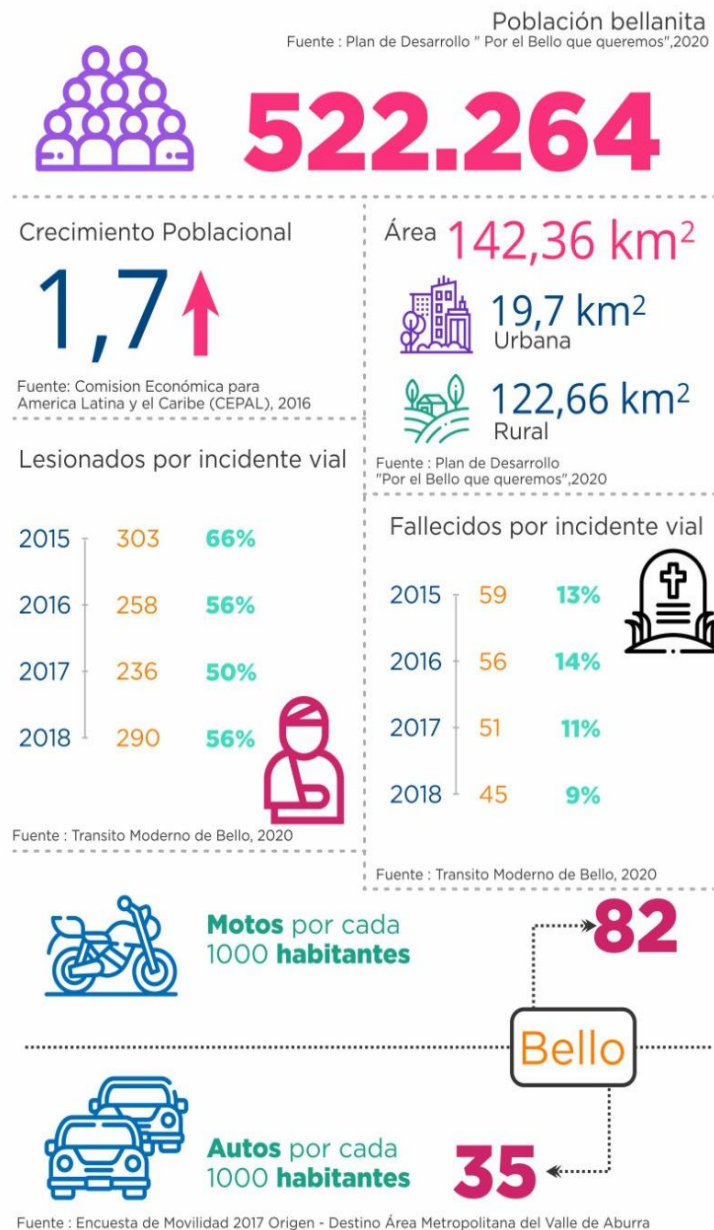
- **Cooperación y gestión institucional:** generando espacios entre actores públicos y privados que permitan el desarrollo y ejecución a corto, mediano y largo plazo de todas y cada una de las acciones plasmadas en el plan.
- **Gestión de la información:** centralizar y generar datos de calidad que permitan una toma de decisiones oportuna y acertada para la administración municipal, permitiendo además el libre acceso a la información por parte de la ciudadanía.
- **Transversalización de la seguridad vial:** generar participación interinstitucional que permita la integración de las dependencias de la administración municipal, en pro de una movilidad segura y sostenible.



## 4. DIAGNÓSTICO

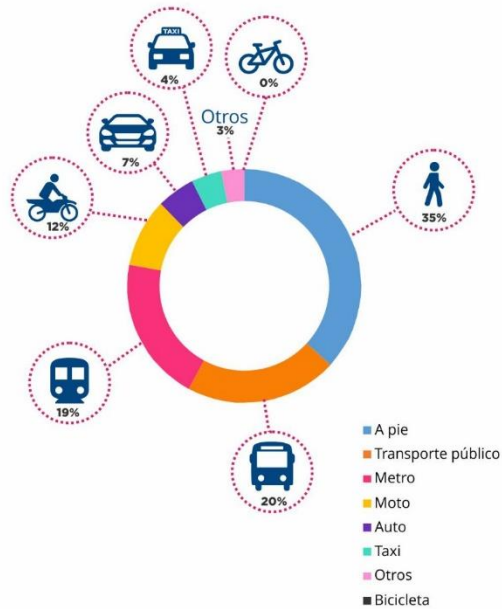
El municipio de Bello, es catalogado como el segundo municipio con mayor población de Antioquia y se ubica en el puesto catorce en el país. Cuenta en su distribución territorial con once comunas, un corregimiento y diecinueve veredas. (Alcaldía de Bello, 2020)

Gráfica 2. Datos municipio de Bello



Gráfica 3 Distribución de viajes

## Distribución de viajes según medios de transporte



Según la última encuesta de origen - destino del Área Metropolitana del Valle de Aburra, en el municipio de Bello, el 35% de los viajes son desplazamientos a pie, el 20% en transporte público, el 19% utiliza el sistema integrado metro, el 12% se desplaza en motocicleta, un 7% utiliza automóvil particular, un 4% utiliza servicio público (taxi), y un 3% utiliza otros medios de transporte diferente.

Fuente : Encuesta de Movilidad 2017  
Origen - Destino Área Metropolitana del Valle de Aburra





## 5. INCIDENTALIDAD VIAL EN BELLO

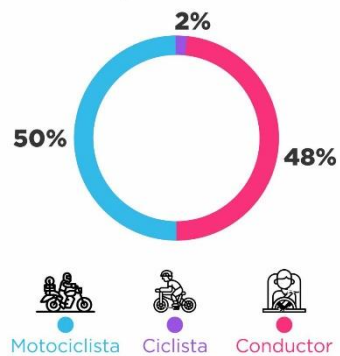
Del año 2014 al 2018, según información del Tránsito Moderno de Bello (TMB) se registraron 250 fallecidos, 24.252 lesionados por incidentes viales y 21.041 incidentes viales de solo daños, siendo 2018 el año con mayor cantidad de registros de personas fallecidas, y el 2015 el año con mayor cantidad de personas lesionadas. (Tránsito Moderno de Bello, 2020).

Gráfica 4 Fatalidades por actor vial en incidentes de tránsito 2014- 2018



Gráfica 5 Víctimas fatales por actor vial

Víctimas fatales por actor vial



El 50% de las víctimas fatales fueron usuarios motociclistas, el 48% son conductor y el 2% ciclistas. Estas cifras fueron aportadas por el Tránsito Moderno de Bello. Estos datos muestran que la gran mayoría de fatalidades por origen vial en el municipio de Bello se encuentra concentrada en los usuarios vulnerables, con un 52% entre motociclistas y ciclistas, sin embargo el Municipio de Bello no cuenta con reportes o cifras que indiquen el total de peatones fallecidos o lesionados en el municipio. (Tránsito Moderno de Bello, 2020).

Gráfica 6 Rango de edades fatalidades y lesionados

## Rango de edades de fatalidades y lesionados por incidentes viales

2014-2018



de 1 a 17 años



654



13

18 a 30 años

11719

85

31 a 50 años

9345

107

51 a 69 años

2143

35

70 en adelante

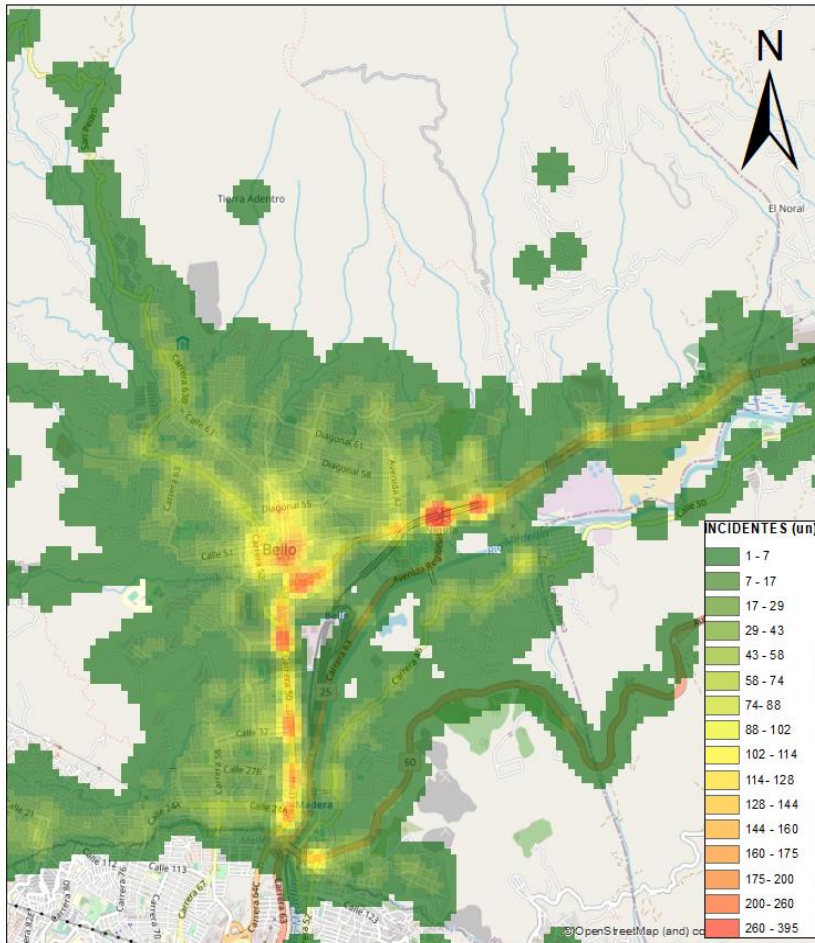
134

5

Fuente : Transito Moderno de Bello, 2020

En cuanto a la edad de los fallecidos y lesionados en incidentes viales reportados al Tránsito Moderno de Bello (TMB), se puede observar que la mayoría de lesionados se encuentran entre las edades de 18 a 30 años, y respecto a las fatalidades por incidentes viales, el mayor número se concentra en la población con edades entre 31 a 50 años.

Gráfica 7 Puntos con alta concentración de incidentes viales, Municipio de Bello 2014-2018.



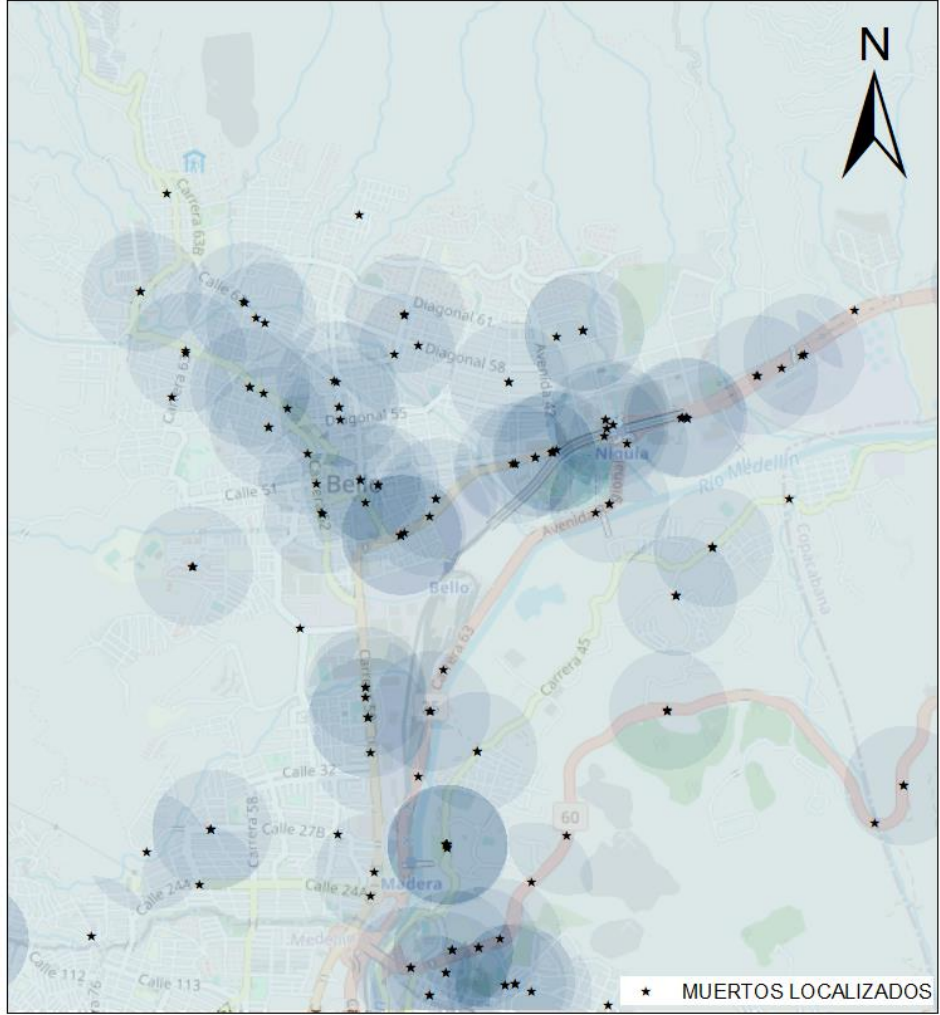
En el gráfico 7 se pueden observar los puntos con mayor concentración de incidentes viales en el municipio de Bello entre 2014 a 2018. Los corredores con mayor concentración de puntos rojos son: Glorieta Niquía, Autopista norte sentido norte – sur y sur-norte, intercambio vial del barrio Madera, Carrera 45 con calle 22D, Calle 32 con carrera 50 y Calle 50 con carrera 49.

SECRETARIA DE MOVILIDAD SUBSECRETARIA DE MOVILIDAD HUMANA	 	1 Centimetro = 0.4 Kilometros 
DATOS DE INCIDENTES LOCALIZADOS		



Gráfica 8 Puntos con alta concentración de fallecidos municipio de Bello, 2014-2018

En el gráfico 8 se pueden observar los puntos con mayor concentración de fallecidos por incidentes viales en el municipio de Bello entre 2014 a 2018. Los corredores con mayor concentración de puntos negros son: Glorieta Niquía, Autopista norte sentido norte – sur y sur- norte, Carrera 45 con calle 22D, Calle 32 con carrera 50 y Calle 50 con carrera 49.



<p>SECRETARIA DE MOVILIDAD SUBSECRETARIA DE MOVILIDAD HUMANA</p> <p>DATOS DE INCIDENTES LOCALIZADOS</p>	<p>Por el Bello que queremos</p> <p>Alcaldía de Bello</p> 	<p>1 Centimetro = 0.28 Kilometros</p> 
---	---	---

# Plan **Local** de **Seguridad** Vial



Secretaría de  
**Movilidad**

**Alcaldía  
de Bello**



## 6. PACTOS, PROGRAMAS Y ACCIONES DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL 2020-2030

El Plan local de Seguridad Vial para el municipio de Bello, se presenta como una propuesta que pretende articular las directrices en seguridad vial, que hoy día se proponen desde el ámbito internacional, nacional y local, con el único fin de disminuir la cantidad de personas fallecidas y lesionadas en incidentes viales.

**Objetivo:** avanzar en la disminución de un 30% del total de fallecidos y lesionados en incidentes viales, dentro del casco urbano y rural del municipio de Bello.

Para hacer viable el desarrollo del Plan Local de Seguridad Vial y cumplir con el objetivo, se propone trabajarlo acompañado de seis pactos que serán el pilar donde se fundamentan las acciones y programas a seguir.

### **Pacto 1: por la administración y gestión de la seguridad vial**

El objetivo de este pacto es fortalecer el trabajo en el ámbito institucional, generando acciones conjuntas entre las entidades públicas y privadas, la academia, las empresas que hacen parte del territorio bellanita y la sociedad civil, ya que todos juegan un papel importante en la implementación y sostenibilidad del plan.

### **Pacto 2: por los actores viales de la movilidad, educación vial y comunicación de la seguridad vial**

Crear una cultura ciudadana de movilidad segura, permite que todos los actores viales conozcan los factores de riesgo, el respeto por la normatividad y las medidas institucionales. Esto se puede lograr si se tiene un enfoque de interacción constante con la comunidad, y es aquí donde la comunicación y la formación en distintos espacios, permiten garantizar la participación de la ciudadanía, evaluando y tomando acciones de mejora para fortalecer los beneficios para los actores viales.

### **Pacto 3: por los entornos e infraestructura segura**

Adoptando la política de *Visión Cero*, las medidas que sean tomadas en torno a la infraestructura deben ser prioritarias, incluyentes y basadas en el respeto por la dignidad humana. Para esto se deben promover intervenciones en las vías, que permitan gestionar un control más adecuado de los límites de velocidad en todo el territorio, teniendo en cuenta principios como calles completas y diseños seguros para la movilidad.



## Pacto 4: por la velocidad segura y los vehículos seguros

Por medio de este pacto se busca fortalecer el control de factores de riesgo generados en muchas ocasiones por el comportamiento humano, permitiendo que se dé una investigación clara y oportuna en incidentes, además, procurando que los vehículos cumplan con unos estándares mínimos de seguridad vial, ajustados a la normatividad y la reglamentación vigente.

## Pacto 5: por la tecnología para el control de la seguridad vial

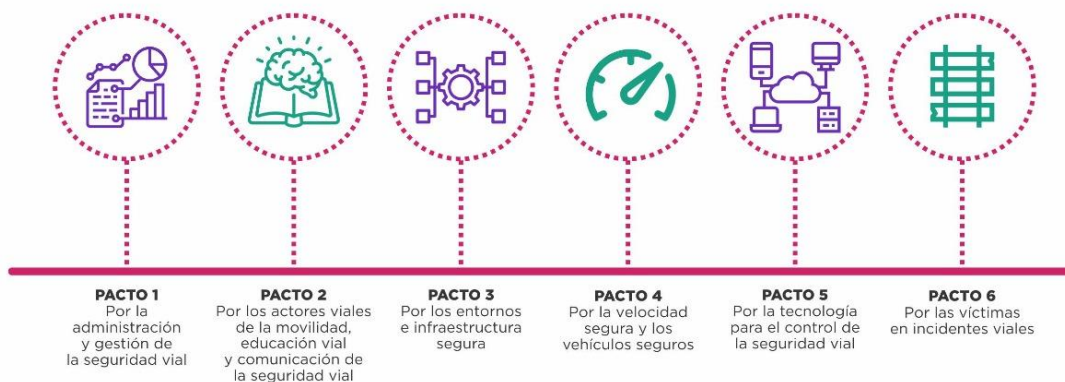
Este pacto resalta la importancia de la tecnología y la innovación, como medios tendientes a mejorar el control y disminuir falencias que en materia de seguridad se presentan en las vías.

## Pacto 6: por las víctimas en incidentes viales

Este eje busca que haya una estructura organizada que permita una atención oportuna de las víctimas durante y después de los incidentes viales, salvando vidas, y de paso cumpliendo con el marco de la política de *visión cero*.

Gráfica 7. Pactos del Plan local de Seguridad Vial 2020 – 2030

## Pactos de Plan Local de Seguridad Vial 2020 -2030



## Pacto 1: por la administración y gestión de la seguridad vial

### 1. Políticas y planes por la seguridad vial

Para el Municipio de Bello es importante desarrollar políticas que incorporen la visión cero, tendientes a aportar en el desarrollo de una movilidad sostenible y segura, ajustando las acciones al cumplimiento de la normatividad que en la materia está establecida, desde el ámbito internacional, nacional y local.

Acciones:

- ✓ Elaboración, aprobación e implementación del plan de movilidad escolar.
- ✓ Elaboración, aprobación e implementación del plan de movilidad para motociclistas.
- ✓ Elaboración, aprobación e implementación del manual de la movilidad activa segura.
- ✓ Elaboración de política pública de movilidad segura y sostenible del municipio de Bello.
- ✓ Elaboración, aprobación e implementación del plan estratégico para vehículos de carga.

### 2. Administración institucional por la seguridad vial

Promover el trabajo conjunto con las entidades locales, departamentales y nacionales, con el fin de fortalecer y dar sostenibilidad a las medidas, con la generación de sinergias administrativas para generar mayor impacto en las acciones de seguridad vial, que redundan en un mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

Acciones:

- ✓ Reestructuración Comité Local de Seguridad Vial para el municipio de Bello.
- ✓ Dar a conocer a todos los funcionarios de administración el Plan Local de Seguridad Vial 2020-2030 Visión Cero para el municipio de Bello.
- ✓ Generar un espacio interinstitucional de trabajo conjunto con entidades del sector público y privado del municipio de Bello, para transferir conocimiento de la política de Visión Cero.
- ✓ Creación e implementación de la dirección de seguridad vial dentro de la secretaria de movilidad.

### 3. Comités y alianzas por la seguridad vial del municipio de Bello

Vincular aliados del sector público, privado y académico, para desarrollar acciones conjuntas que beneficien a sus entidades, así como a la comunidad bellanita, bajo el principio de responsabilidad social empresarial y valor compartido en pro de la seguridad vial.

Acciones:

- ✓ Crear el comité empresarial de seguridad vial encaminado a fortalecer el conocimiento y la gestión en seguridad vial.
- ✓ Crear el comité municipal de seguridad vial infantil y juvenil enfocado en la generación de estrategias en pro del mejoramiento de la seguridad vial de este grupo poblacional.
- ✓ Realizar de acuerdos de cooperación con la academia y centros de investigación de carácter públicos y privados.
- ✓ Promover la cooperación de aliados departamentales, nacionales e internacionales en materia de seguridad vial.
- ✓ Realizar revisión y seguimiento a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial - PESV enmarcados en la normativa vigente, y la promoción de la presentación de estos planes ante la secretaria de movilidad.

### 4. Fortalecimiento de normatividad local para el fortalecimiento de la seguridad vial

Presentar propuestas y generar instrumentos legales que permitan un control efectivo a los actores viales en su comportamiento al momento de utilizar las vías.

Acciones:

- ✓ Elaboración y aprobación de resolución de regulación y control de circulación de micro movilidad en el municipio de Bello.
- ✓ Elaboración y aprobación de resolución de regulación de zonas de enseñanza practica de conducción en el municipio de Bello.





## Pacto 2: por los actores viales de la movilidad, educación vial y comunicación de la seguridad vial

### 1. Formación para los actores viales

Generar una cultura de respeto y conocimiento de la norma influye de forma positiva en la movilidad del municipio. Las medidas que se tomen desde la administración deben tener el propósito de educar a la comunidad en materia de seguridad vial. Es importante desarrollar actividades en diversos espacios que permitan la participación de todos los actores viales y la toma de decisiones, cuyo enfoque sea en beneficio de disminuir los incidentes en las vías.

Acciones:

- ✓ Elaboración, aprobación e implementación del Plan de capacitación para conductores de transporte público.
- ✓ Elaboración, aprobación e implementación del Plan de capacitación para peatones.
- ✓ Diseñar, implementar y evaluar campañas enfocadas a factores de riesgo.
- ✓ Diseñar estrategias lúdico-pedagógicas de seguridad vial en diferentes escenarios y evaluar su impacto.
- ✓ Elaboración e implementación de acciones estratégicas para la implementación de Ley 1503 en todas las instituciones de educación del municipio de Bello.

## 2. Promoción y comunicación para la seguridad vial

Este programa pretende mantener informada a la ciudadanía sobre las diferentes medidas e intervenciones que en materia de seguridad vial desarrolla la administración municipal, de igual manera busca informar sobre los avances de ejecución del Plan Local de Seguridad Vial Bello Visión Cero 2020-2030.

Acciones:

- ✓ Realizar campañas de seguridad vial para dar a conocer el Plan Local de Seguridad Vial con su enfoque visión cero para el municipio de Bello.
- ✓ Realizar campañas de comunicación para mantener informada la comunidad bellanita de datos de incidentes viales, generando concientización y mayor compromiso de la ciudadanía en seguridad vial.

## 3. Formación para el sector empresarial por la seguridad vial

El conocimiento en seguridad vial influye en la planificación empresarial, es por esto la importancia de desarrollar actividades en diversos espacios que permitan la participación del sector empresarial para así lograr la creación de decisiones más acertadas dentro de sus instituciones.

Acciones:

- ✓ Elaboración de programa de formación y de actualización para instructores de conducción de los centros de enseñanza automovilística de Bello.
- ✓ Elaboración, aprobación e implementación de guía básica de formulación de planes estratégicos para el sector empresarial del municipio de Bello



# Plan **Local** de **Seguridad Vial**



Secretaría de  
**Movilidad**

**Alcaldía  
de Bello**





## Pacto 3: por los entornos e infraestructura segura

### 1. Infraestructura segura

En esta línea de acción, debemos considerar los principales aspectos a implementar y evaluar en la fase de planificación, diseño, construcción, mantenimiento y operación adecuada de la infraestructura vial. Dicha infraestructura deberá atender las necesidades de todos los actores de la vía, en especial de los peatones, motociclistas, ciclistas y personas en situación de discapacidad, para movilizarse en un ambiente seguro.

Acciones:

- ✓ Creación, aprobación e implementación de procesos de planeación y diseño de proyectos viales y de desarrollo urbanístico.
- ✓ Elaboración de estudio de diagnóstico que incorporen esquemas de verificación del mantenimiento de la malla vial y demás dispositivos que hacen parte de la regulación y el control del tránsito.
- ✓ Identificación y valoración de los elementos constitutivos de las vías e intersecciones de gran impacto de incidentes viales en el municipio de Bello para su intervención.
- ✓ Realizar mantenimiento de la infraestructura del sistema de movilidad, andenes, calzadas, separadores, tapas de alcantarillado, señalización horizontal y vertical, y en general del sistema vial.





## 2. Entornos e Infraestructura segura para la vida

Garantizar condiciones seguras de movilidad para los actores viales, promoviendo caminos seguros para peatones, bicicletas y comunidad en general.

Acciones:

- ✓ Diseñar y construir redes seguras para ciclistas en función de la proyección de las demandas de bicicletas con niveles de servicio apropiados.
- ✓ Garantizar las condiciones de movilidad segura de los estudiantes desde y hacia las instituciones educativas mediante la identificación y/o acondicionamiento de caminos seguros a pie y en bicicleta para las comunidades educativas.
- ✓ Definir zonas de parqueo regulado mediante documento legal, tanto para transporte público como privado, respetando los andenes y espacios de conservación ambiental.

## 3. Conexión vial áreas urbanas y rurales

Este programa se desarrolla con la finalidad de mantener integradas la zona urbana y rural, propendiendo por el cuidado de las vías que conectan las dos zonas, para así permitir a los ciudadanos que hacen parte de este territorio un desplazamiento seguro en las vías.

Acciones:

- ✓ Diseñar e implementar el plan de señalización horizontal y vertical de las vías rurales para facilitar la movilidad segura.



## Pacto 4: por la velocidad segura y los vehículos seguros

### 1. Programa de Gestión de la Velocidad – PGV

Enfocar acciones orientadas a entender, diferenciar y regularizar las velocidades de acuerdo con las características de las zonas y las tipologías viales en la ciudad.

Acciones:

- ✓ Elaborar e implementar el Programa de Gestión de la Velocidad - PGV.
- ✓ Promoción y divulgación de campañas respecto al factor de riesgo de la velocidad en el municipio de Bello.

### 2. Zonas de tráfico calmado para la vida

La finalidad de este programa es el fortalecimiento de medidas que permitan una pacificación del tránsito, fomentando la movilidad de los peatones en aquellas zonas propicias para tal fin, a través de zonas con disminución de velocidad que permitan a los ciudadanos del municipio sentirse seguros en las vías.

Acciones:

- ✓ Implementación de zonas de tráfico calmado en entornos escolares.
- ✓ Elaboración, aprobación e implementación del programa de clasificación de estrellas de seguridad vial en los entornos escolares.
- ✓ Creación, aprobación e implementación de la metodología de índices de seguridad vial que permitan identificar riesgos para los actores viales.

### 3. Vehículos seguros

La Administración a través de la Secretaria de Movilidad considera importante orientar sus acciones al desarrollo de sistemas de información que sean confiables para la ciudadanía, además de orientar sus esfuerzos en el control y regulación de los vehículos buscando que cumplan con estándares mínimos de seguridad ajustados a la normatividad vigente.

Acciones:

- ✓ Regulación y control del estado de los vehículos que transitan en el casco urbano y rural del municipio de Bello.
- ✓ Promoción y formación a la población de Bello respecto a los elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos.
- ✓ Elaboración de campaña vehículos seguros y niveles de seguridad de los vehículos



## Pacto 5: por la tecnología para el control de la seguridad vial

### 1. Observatorio de Movilidad Segura municipio de Bello

Promover una política de captura, manejo y calidad de datos obtenidos para el análisis de la incidentalidad vial. Así como generar una política de datos abiertos de seguridad vial para consulta de la ciudadanía en general.

Acciones:

- ✓ Creación e implementación del observatorio de movilidad segura del municipio de Bello.
- ✓ Generar canales para la consulta en línea de información cuantitativa y geográfica de la incidentalidad vial del municipio.
- ✓ Generar informes anuales respecto a la información recolectada por el observatorio de movilidad segura del municipio de Bello.

### 2. Datos para una movilidad segura

Promover el manejo y captura con calidad de los datos aportados en los incidentes viales, obteniendo un análisis concreto de la situación de incidentalidad vial en el municipio de Bello, además permitiendo que los ciudadanos puedan tener acceso a la información de forma ágil y segura.

Acciones:

- ✓ Generar un acuerdo con los organismos de salud para conocer y utilizar la información estadística de las víctimas en incidentes viales.
- ✓ Creación, aprobación e implementación del protocolo para la recolección de datos de incidentes viales.

### 3. Instrumentos de control y regulación electrónica

Este programa tiene como finalidad la adopción de medios tecnológicos para la captura de análisis de la información y la regulación de conductores en la vía.

- ✓ Implementación de semáforos inteligentes con sensor de demanda vehicular y módulos sonoros.
- ✓ Elaboración, aprobación e implementación del plan de modernización del sistema de semaforización vial del municipio de Bello.
- ✓ Creación de nuevos puntos de fotodetección en el sector urbano y rural del municipio de Bello.

# Plan **Local** de **Seguridad** Vial



Secretaría de  
**Movilidad**

**Alcaldía  
de Bello**





## Pacto 6: por las víctimas en incidentes viales

### 1. Protocolo de atención a víctimas

Este programa tiene la intención de salvar vidas y disminuir las consecuencias que en el momento del incidente vial pueda sufrir la víctima, mediante la creación de un protocolo de atención que brinde orientación inmediata y un proceso eficaz desde el primer instante de la llamada, y que contenga acciones específicas para la rehabilitación y seguimiento del caso.

Acciones:

- ✓ Elaboración, aprobación e implementación del protocolo de atención a víctimas de incidentes viales dentro del casco urbano y rural del municipio de Bello.
- ✓ Elaboración, aprobación e implementación de programa de asistencia legal y psicológica para las víctimas en incidentes viales.
- ✓ Elaboración, aprobación e implementación de protocolo de atención de incidentes viales para establecimientos educativos del municipio de Bello.
- ✓ Divulgación del protocolo de atención a víctimas.

### 2. Fortalecimiento de la atención de víctimas en el servicio pre-hospitalario

Brindar a través de este programa la garantía del derecho a una atención pre-hospitalaria, hospitalaria y de rehabilitación de ser necesario, agilizando el proceso de atención a las víctimas durante los minutos siguientes al acontecimiento del hecho, apoyando la recuperación de la persona.

- ✓ Creación y aprobación de la red de atención hospitalaria para atención a víctimas de incidentes viales, dentro del casco urbano y rural del municipio de Bello.
- ✓ Creación, aprobación e implementación del centro de atención inmediata integral.
- ✓ Creación, aprobación e implementación de la línea única de atención de incidentes viales en el municipio de Bello.



### 3. Unidad de víctimas de incidentes viales

Este programa es un complemento a la atención pre-hospitalaria y hospitalaria que se brinda a las víctimas y sus familiares, a través de acciones encaminadas a apoyar de forma significativa su recuperación y bienestar.

Acciones:

- ✓ Elaboración, aprobación e implementación del programa de atención psicológica para infractores y familiares de víctimas de incidentes viales dentro del casco urbano y rural del municipio de Bello.
- ✓ Creación, aprobación y ejecución de la unidad de víctimas de incidentes viales.
- ✓ Elaboración, aprobación y ejecución del programa de formación en atención de víctimas para las diferentes unidades de atención.
- ✓ Elaboración de estudio sobre la discapacidad de origen vial en el municipio de Bello.
- ✓ Campaña comunicacional sobre la experiencia de víctimas en incidentes viales del municipio de Bello.



## 7. INDICADORES DE DESEMPEÑO

El direccionamiento, seguimiento y el cumplimiento de las metas contempladas por el Plan Local de Seguridad Vial, estará a cargo del Comité Local de Seguridad Vial, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto 201804000473 de 2018 o las disposiciones normativas que lo modifiquen, sustituyan o deroguen.

### 7.1 Nivel de prioridad de indicadores

Corto Plazo	Mediano Plazo	Largo Plazo
1 a 3 años	4 a 7 años	8 a 10 años

### 7.2 Pactos e indicadores

#### Pacto 1: por la administración y gestión de la seguridad vial

Programa	Acciones	Indicador	Meta	Responsables	Nivel de Prioridad
1. Políticas y planes por la seguridad vial.	Elaboración, aprobación e implementación del Plan de Movilidad Escolar.	Porcentaje de avance anual.	100% del plan elaborado, aprobado e implementado.	Secretaria de movilidad, Secretaría de Educación.	Largo plazo.
1. Políticas y planes por la seguridad vial.	Elaboración, aprobación e implementación del Plan de movilidad para motociclistas.	Porcentaje de avance anual.	100% del plan elaborado, aprobado e implementado.	Secretaria de movilidad.	Largo plazo.
1. Políticas y planes por la seguridad vial.	Elaboración, aprobación e implementación del manual de la movilidad activa segura.	Porcentaje de avance anual.	100% del plan elaborado, aprobado e implementado.	Secretaria de movilidad.	Mediano plazo.
1. Políticas y planes por la seguridad vial.	Elaboración de política pública de movilidad segura y sostenible.	Porcentaje de avance anual.	100% de la política pública de movilidad elaborado, aprobado e implementado.	Secretaria de Movilidad, Planeación, Secretaria de Gobierno, Secretaria de Salud, Integración Social, Deportes, Educación.	Mediano plazo.

# Plan Local de Seguridad Vial

1. Políticas y planes por la seguridad vial.	Elaboración, aprobación e implementación del plan estratégico para vehículos de carga.	Porcentaje de avance anual.	100% del plan elaborado, aprobado e implementado.	Secretaría de Movilidad.	Largo Plazo.
2. Administración Institucional por la seguridad vial.	Reestructuración Comité local de seguridad vial para el municipio de Bello.	Porcentaje de avance trimestral.	100% del Comité Reestructuración del Comité.	Secretaría de Movilidad.	Corto plazo.
2. Administración Institucional por la seguridad vial.	Dar a conocer a todos los funcionarios de Administración el Plan Local de Seguridad vial 2020-2030- Visión Cero para el municipio de Bello.	Número de funcionarios capacitados en el plan Local de Seguridad vial.	Cantidad de funcionarios capacitados anualmente.	Secretaría de Movilidad.	Corto Plazo.
2. Administración Institucional por la seguridad vial.	Generar un espacio interinstitucional de trabajo conjunto con entidades del sector público y privado del municipio de Bello, para transferir conocimiento de la política de Visión Cero.	Número de encuentros interinstitucionales realizados.	Dos encuentros anuales.	Secretaría de Movilidad.	Mediano Plazo.
2. Administración Institucional por la seguridad vial.	Creación e implementación de la dirección de seguridad vial dentro de la secretaría de movilidad.	Porcentaje de creación e implementación de la Dirección de seguridad vial.	100% de la dirección de seguridad vial, creada e implementada.	Talento Humano, Secretaría de Movilidad.	Mediano plazo.
3. Comités y alianzas por la seguridad vial del municipio de Bello.	Crear el comité empresarial de seguridad vial encaminado a fortalecer el conocimiento y la gestión en seguridad vial.	Un comité creado y funcionando.	Reunión del comité trimestralmente.	Secretaría de Movilidad.	Corto plazo.



# Plan Local de Seguridad Vial

3. Comités y alianzas por la seguridad vial del municipio de Bello.	Crear el comité municipal de seguridad vial infantil y juvenil enfocado en la generación de estrategias en pro del mejoramiento de la seguridad vial de este grupo poblacional.	Un comité creado y funcionando.	Reunión del comité trimestralmente.	Secretaría de integración social y participación ciudadano, Secretaría de Movilidad, Secretaría de Educación.	Mediano plazo.
3. Comités y alianzas por la seguridad vial del municipio de Bello.	Realizar de acuerdos de cooperación con la academia y centros de investigación de carácter públicos y privados.	Número de acuerdos de cooperación generadas anualmente.	un acuerdo de cooperación cada tres años.	Secretaría de Movilidad.	Largo plazo.
3. Comités y alianzas por la seguridad vial del municipio de Bello.	Promover la cooperación de aliados departamentales, nacionales e internacionales en materia de seguridad vial.	Número de cooperaciones generadas anualmente.	una cooperación nueva cada tres años.	Secretaría de Movilidad.	Largo plazo.
3. Comités y alianzas por la seguridad vial del municipio de Bello.	Realizar revisión y seguimiento a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial - PESV enmarcados en la normativa vigente, y la promoción de la presentación de estos planes ante la Secretaría de Movilidad.	Número de Planes Estratégicos revisados, auditados y promovidos.	Cantidad de PESV revisados, auditados y promovidos.	Secretaría de Movilidad.	Mediano plazo.
4. Fortalecimiento de normatividad local para el fortalecimiento de la seguridad vial.	Elaboración y aprobación de resolución de regulación y control de circulación de micro movilidad en el municipio de Bello.	Resolución elaborada.	Resolución elaborado y aprobado.	Secretaría de Movilidad.	Corto plazo.

# Plan Local de Seguridad Vial

4. Fortalecimiento de normatividad local para el fortalecimiento de la seguridad vial.	Elaboración y aprobación de resolución de regulación de zonas de enseñanza practica de conducción en el municipio de Bello.	Resolución elaborada.	Resolución elaborado y aprobado.	Secretaría de Movilidad.	Corto plazo.
--	---	-----------------------	----------------------------------	--------------------------	--------------

## Pacto 2: por los actores viales de la movilidad, educación vial y comunicación de la seguridad vial

Programa	Acciones	Indicador	Meta	Responsable	Nivel de Prioridad
1. formación para los actores viales.	Elaboración, aprobación e implementación del plan de capacitación para conductores de transporte público.	Porcentaje del plan de capacitación elaborado, aprobado e implementado.	100% del plan elaborado, aprobado e implementado anualmente.	Secretaría de Movilidad.	Mediano plazo.
1. formación para los actores viales.	Elaboración, aprobación e implementación del plan de capacitaciones para peatones.	Porcentaje del plan de capacitación elaborado, aprobado e implementado.	100% del Plan elaborado, aprobado e implementado anualmente.	Secretaría de Movilidad.	Mediano plazo.
1. formación para los actores viales.	Diseñar, implementar y evaluar campañas enfocadas a factores de riesgo.	Cantidad de campañas realizadas con enfoque en factores de riesgo.	Realización de dos campañas anuales.	Secretaría de Movilidad, Comunicaciones.	Largo plazo.
1. formación para los actores viales.	Diseñar estrategias lúdico-pedagógicas de seguridad vial en diferentes escenarios y evaluar su impacto.	Cantidad de estrategias diseñadas.	Realización de tres estrategias lúdico-pedagógica trimestralmente.	Secretaría de Movilidad, Secretaría de Educación, Comunicaciones.	Largo plazo.

# Plan Local de Seguridad Vial

1. formación para los actores viales.	Elaboración e implementación de acciones estratégicas para la implementación de ley 1503 en todas las instituciones de educación del municipio de Bello.	Cantidad de Instituciones con implementación de la ley 1503.	100% de las Instituciones Educativas del municipio de Bello capacitadas en la ley 1503.	Secretaría de Educación, Secretaría de Movilidad, Comunicaciones.	Largo plazo.
2. Promoción y comunicación para la seguridad vial.	Realizar campañas de seguridad vial para dar a conocer el plan local de seguridad vial con su enfoque visión cero para el municipio de Bello.	Cantidad de campañas realizadas con enfoque de Visión Cero en el Municipio de Bello.	Realización de dos campañas anuales.	Secretaría de Movilidad, Comunicaciones.	Corto plazo.
2. Promoción y comunicación para la seguridad vial.	Realizar campañas de comunicación para mantener informada la comunidad bellanita de datos de incidentes viales, generando concientización y mayor compromiso de la ciudadanía.	Cantidad de campañas informativas realizadas.	Realización de dos campañas anuales.	Secretaría de Movilidad, Comunicaciones.	Mediano plazo.
3. Formación para el sector empresarial por la seguridad vial.	Elaboración de programa de formación y de actualización para instructores de conducción de los centros de enseñanza automovilística de Bello.	Elaboración de un programa de formación y cantidad de Instructores capacitados.	Un programa de formación elaborado y ejecutado para los Instructores de conducción del municipio de Bello.	Secretaría de Movilidad y Secretaría de Educación.	Mediano plazo.



# Plan Local de Seguridad Vial

3. Formación para el sector empresarial por la seguridad vial.	Elaboración, aprobación e implementación de guía básica de formulación de planes estratégicos para el sector empresarial del municipio de Bello.	Porcentaje de seguimiento anual a la guía básica de formulación de planes estratégicos elaborada, aprobada e implementada.	100% de la guía básica de formulación de planes estratégico elaborada, aprobada e implementada.	Secretaría de Movilidad.	Mediano plazo.
--	--	--	---	--------------------------	----------------

## Pacto 3: por los entornos e infraestructura segura

Programa	Acciones	Indicador	Meta	Responsable	Nivel de Prioridad
1. Infraestructura segura.	Creación aprobación e implementación de procesos de planeación y diseño de proyectos viales y de desarrollo urbanístico.	Porcentaje anual en la creación, aprobación e implementación de procesos de planeación y diseño de proyectos viales y de desarrollo urbanístico.	100% de procesos de planeación y diseño de proyectos viales y de desarrollo urbanístico aprobados e implementados.	Secretaria de Planeación, obras públicas, Secretaría de movilidad.	Largo plazo.
1. Infraestructura segura.	Elaboración de estudio de diagnóstico que incorporen esquemas de verificación del mantenimiento de la malla vial y demás dispositivos que hacen parte de la regulación y el control del tránsito.	Cantidad de estudios de diagnóstico realizados anualmente.	Documento de cada estudio de diagnóstico realizado.	Secretaría de Movilidad.	Mediano plazo.
1. Infraestructura segura.	Identificación y valoración de los elementos constitutivos de las vías e intersecciones de gran impacto de incidentes viales en el municipio de Bello para su intervención.	Identificación y valoración semestral, mediante visitas de vías de gran impacto en incidentes viales.	100% de las vías visitadas y valoradas, con readecuación o mejora en los elementos constitutivos de la vía.	Secretaría de Movilidad, Planeación.	Mediano plazo.

# Plan Local de Seguridad Vial

1. Infraestructura segura.	Realizar mantenimiento de la infraestructura del sistema de movilidad, andenes, calzadas, separadores, tapas de alcantarillado, señalización horizontal y vertical, y en general del sistema vial.	Vías identificadas semestralmente mediante informe que requieren mantenimiento correctivo o preventivo.	100% de las vías identificadas para mantenimiento preventivo o correctivo intervenidas.	Secretaría de Movilidad, obras públicas, Planeación.	Largo plazo.
2. Entornos e Infraestructura segura para la vida.	Diseñar y construir redes seguras para ciclistas en función de la proyección de las demandas de bicicletas con niveles de servicio apropiados.	Cantidad de redes diseñadas y construidas anualmente.	100% de las redes construidas en funcionamiento.	Secretaría de Planeación, obras públicas, Secretaría de movilidad.	Mediano plazo.
2. Entornos e Infraestructura segura para la vida.	Garantizar las condiciones de movilidad segura de los estudiantes desde y hacia las instituciones educativas mediante la identificación y/o acondicionamiento de caminos seguros a pie y en bicicleta para las comunidades educativas.	Vías identificadas y acondicionadas mediante informe a Instituciones Educativas, como caminos seguros desde y hacia Instituciones Educativas del Municipio.	100% de las Instituciones Educativas con conocimiento del informe de caminos seguros.	Secretaría de Educación, Secretaría de Planeación.	Largo plazo.
2. Entornos e Infraestructura segura para la vida.	Definir zonas de parqueo regulado mediante documento legal, tanto para transporte público como privado, respetando los andenes y espacios de conservación ambiental.	Zonas de parqueo regulado definidas mediante documento legal.	Documento legal donde queda claro las zonas de parqueo para automóviles en el municipio.	Secretaría de Movilidad, Jurídica.	Corto plazo.

# Plan Local de Seguridad Vial

3. Conexión Vial áreas urbanas y rurales.	Diseñar e implementar el plan de señalización horizontal y vertical de las vías rurales para facilitar la movilidad segura.	Porcentaje de cumplimiento o anual, en el diseño e implementación del Plan de señalización para el municipio de Bello.	100% del Plan de señalización diseñado e implementado.	Secretaría de Movilidad, Planeación.	Corto plazo.
---	---	--	--	--------------------------------------	--------------

## Pacto 4: por la velocidad segura y los vehículos seguros

Programa	Acciones	Indicador	Meta	Responsable	Nivel de Prioridad
1. Programa de Gestión de la Velocidad – PGV.	Elaborar e implementar el Programa de Gestión de la Velocidad - PGV.	Porcentaje de cumplimiento anual en la elaboración e implementación del Programa de Gestión de la Velocidad.	100% del Programa de Gestión de la Velocidad - PGV, elaborado e implementado.	Secretaría de Movilidad.	Largo plazo.
1. Programa de Gestión de la Velocidad – PGV.	Promoción y divulgación de campañas al respecto al factor de riesgo de la velocidad en el municipio de Bello.	Cantidad de campañas promocionadas y divulgadas semestralmente.	Dos campañas anuales de promoción y divulgación de factores de riesgo de la velocidad.	Secretaría de Movilidad, comunicaciones.	Corto plazo.
2. Zonas de tráfico calmado para la vida.	Implementación de zonas de tráfico calmado en entornos escolares.	Cantidad de zonas de tráfico calmado implementadas en zonas escolares.	100% de zonas escolares con implementación de tráfico calmado.	Secretaría de Movilidad.	Largo plazo.



# Plan Local de Seguridad Vial

2. Zonas de tráfico calmado para la vida.	Elaboración, aprobación e implementación del programa de clasificación de estrellas de seguridad vial en los entornos escolares.	Porcentaje de cumplimiento anual en la elaboración e implementación del programa de clasificación de estrellas de seguridad vial en los entornos escolares.	Porcentaje de cumplimiento anual en la elaboración e implementación del programa de clasificación de estrellas de seguridad vial en los entornos escolares.	Secretaría de Movilidad.	Largo plazo.
2. Zonas de tráfico calmado para la vida.	Creación, aprobación e implementación de la metodología de índices de seguridad vial que permitan identificar riesgos para los actores viales.	Porcentaje de cumplimiento anual en la creación, aprobación e implementación de la metodología del índice de seguridad vial que permitan identificar riesgos para los actores viales.	100% de la metodología del índice de seguridad en entornos seguros de movilidad elaborado e implementado.	Secretaría de Movilidad.	Largo plazo.
3. Vehículos seguros.	Regulación y control del estado de los vehículos que transitan en el casco urbano y rural del municipio de Bello.	Documento de regulación y control de los vehículos intervenidos.	Informe de consolidación mensual de los vehículos intervenidos mediante la regulación y control.	Secretaría de Movilidad.	Largo plazo.
3. Vehículos seguros.	Promoción y formación a la población de Bello respecto a los elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos.	Cantidad de personas capacitadas en elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos.	Número de personas capacitadas en elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos.	Secretaría de Movilidad.	Mediano plazo.

# Plan Local de Seguridad Vial

3. Vehículos seguros.	Elaboración de campaña de vehículos seguros y niveles de seguridad de los vehículos.	Campaña elaborada anualmente y difundida sobre vehículos seguros y estrellas de seguridad.	una campaña anual sobre vehículos seguros y estrellas de seguridad.	Secretaría de Movilidad, Cultura.	Mediano plazo.
-----------------------	--	--	---	-----------------------------------	----------------

## Pacto 5: por la tecnología para el control de la seguridad vial

Programa	Acciones	Indicador	Meta	Responsable	Nivel de Prioridad
1.Observatorio de Movilidad Segura municipio de Bello.	Creación e implementación del observatorio de movilidad segura del municipio de Bello.	Observatorio creado e implementado en el municipio de Bello.	Un observatorio creado y en funcionamiento.	Secretaría de Movilidad.	Mediano plazo.
1.Observatorio de Movilidad Segura municipio de Bello.	Generar sitio web para la consulta en línea de información cuantitativa y geográfica de la incidentalidad vial del municipio.	Un sitio web generado para la consulta en línea.	Sitio web generado y en funcionamiento para la consulta en línea.	Secretaría de Movilidad y dirección tics.	Mediano plazo.
1.Observatorio de Movilidad Segura municipio de Bello.	Generar informes anuales respecto a la información recolectada por el observatorio de movilidad segura del municipio de Bello.	Informe anual con la información del observatorio.	Documento anual con la consolidación de la información obtenida mediante el observatorio.	Secretaría de Movilidad.	Largo Plazo.
2. Datos para una movilidad segura.	Generar un acuerdo con los organismos de salud para conocer y utilizar la información estadística de las víctimas en incidentes viales.	Acuerdo con organizaciones de salud del municipio para conocer y utilizar la información estadística de las víctimas en incidentes viales.	Acuerdos legalmente constituidos aprobados y firmados.	Secretaría de Movilidad, Secretaria de Salud.	Mediano plazo.

# Plan Local de Seguridad Vial

2. Datos para una movilidad segura.	Creación, aprobación e implementación del protocolo para la recolección de datos de incidentes viales.	Porcentaje de cumplimiento anual en la Creación, aprobación e implementación del protocolo para la recolección de datos de incidentes viales.	100% protocolo para la recolección de datos de incidentes viales, elaborado e implementado.	Secretaría de Movilidad.	Largo plazo.
3. Instrumentos de control y regulación electrónica.	Implementación de semáforos inteligentes con sensor de demanda vehicular y módulos sonoros.	Cantidad de semáforos inteligentes con sensor de demanda vehicular y módulos sonoros instalados.	Número de semáforos inteligentes con sensor de demanda vehicular y módulos sonoros instalados y en funcionamiento.	Secretaría de Movilidad.	Largo plazo.
3. Instrumentos de control y regulación electrónica.	Elaborar, aprobación e implementación del plan de modernización del sistema de semaforización vial del municipio de Bello.	Porcentaje de cumplimiento anual en la elaboración, aprobación e implementación del plan de modernización del sistema de semaforización vial del municipio de Bello.	100% del plan de modernización del sistema de semaforización vial del municipio de Bello, elaborado e implementado.	Secretaría de Movilidad.	Largo plazo.
3. Instrumentos de control y regulación electrónica.	Creación de nuevos puntos de fotodetección en el sector urbano y rural del municipio de Bello.	Cantidad de puntos de fotodetección instalados.	Número de puntos de fotodetección instalados y en funcionamiento.	Secretaría de Movilidad.	Largo plazo.



## Pacto 6: por las víctimas en incidentes viales

Programa	Acciones	Indicador	Meta	Responsable	Nivel de Prioridad
1. Protocolo de atención a víctimas.	Elaboración, aprobación e implementación del protocolo de atención a víctimas de incidentes viales dentro del casco urbano y rural del municipio de Bello.	Porcentaje de cumplimiento anual en la elaboración e implementación del protocolo de atención a víctimas de siniestros viales.	100% del protocolo de atención a víctimas de siniestros viales, elaborado e implementado.	Secretaría de Movilidad, Salud.	Mediano plazo.
1. Protocolo de atención a víctimas.	Elaboración, aprobación e implementación del programa de asistencia legal y psicológica para las víctimas en incidentes viales.	Porcentaje de cumplimiento anual en la elaboración e implementación del programa de asistencia legal y psicológica para las víctimas en incidentes viales.	100% del programa de asistencia legal y psicológica para las víctimas en incidentes viales, elaborado e implementado.	Secretarías de Movilidad, Jurídica y Salud.	Largo plazo.
1. Protocolo de atención a víctimas.	Elaboración, aprobación e implementación de protocolo de atención de incidentes viales para establecimientos educativos del municipio de bello.	Porcentaje de cumplimiento anual en la elaboración e implementación del protocolo de atención de incidentes viales para establecimientos educativos.	100% protocolo de atención de incidentes viales para establecimientos educativos, elaborado e implementado.	Secretaría de Movilidad, Jurídica y Salud.	Mediano plazo.
1. Protocolo de atención a víctimas.	Divulgación del Protocolo de atención a víctimas.	Campaña de divulgación del Protocolo de atención a víctimas.	Una campaña semestral realizada de divulgación del Protocolo de atención a víctimas.	Secretaría de Movilidad, Comunicaciones.	Largo plazo.

# Plan Local de Seguridad Vial

2. Fortalecimiento de la atención de víctimas a nivel pre-hospitalario.	Creación y aprobación de la red de atención hospitalaria para atención a víctimas de incidentes viales dentro del casco urbano y rural del municipio de Bello.	Una red de atención hospitalaria creada en el municipio de Bello,	Una red hospitalaria creada, aprobada y en funcionamiento.	Secretaría de Movilidad, Secretaria de Salud.	Corto plazo.
2. Fortalecimiento de la atención de víctimas a nivel pre-hospitalario.	Creación, aprobación e implementación del centro de atención inmediata integral.	Un centro creado de atención inmediata integral.	Un centro de atención inmediata integral creado, aprobado y en funcionamiento.	Secretaría de Movilidad, Secretaria de Salud.	Largo plazo.
2. Fortalecimiento de la atención de víctimas a nivel pre-hospitalario.	Creación, aprobación e implementación de la línea única de atención de incidentes viales en el municipio de Bello.	Una línea única de atención de incidentes viales creada y aprobada.	Una línea de atención de incidentes viales en el municipio de Bello creada y en funcionamiento.	Secretaría de Movilidad, Secretaria de Salud y TICS.	Largo plazo.
3. Unidad de víctimas de incidentes viales.	Elaboración, aprobación e implementación del Programa de atención psicológica para infractores y familiares de víctimas de incidentes viales dentro del casco urbano y rural del municipio de Bello.	Porcentaje de elaboración, aprobación e implementación del programa de atención psicológica para infractores de víctimas.	100% del programa de atención psicológica para infractores y familiares de víctimas elaborado, aprobado e implementado.	Secretaría de Movilidad, Secretaria de Salud.	Largo plazo.
3. Unidad de víctimas de incidentes viales.	Creación, aprobación y ejecución de la unidad de víctimas de incidentes viales.	Una unidad de víctimas creada.	Una unidad de víctimas creada, aprobada y en funcionamiento.	Secretaría de Movilidad, Secretaria de Salud.	Largo plazo.
3. Unidad de víctimas de incidentes viales-	Elaboración, aprobación y ejecución del programa de formación en atención de víctimas para las diferentes unidades de atención.	Cantidad de personas capacitadas en atención de víctimas.	Número de personas capacitadas anualmente.	Secretaría de Movilidad, Secretaria de Salud.	Largo plazo.

# Plan Local de Seguridad Vial

3. Unidad de víctimas de incidentes viales.	Elaboración de estudio sobre la discapacidad de origen vial en el municipio de Bello.	Documento de estudio sobre la discapacidad de origen vial en el municipio de Bello.	Informe de consolidación del estudio sobre la discapacidad de origen vial en el municipio de Bello.	Secretaría de Movilidad, Secretaria de Salud.	Mediano plazo.
3. Unidad de víctimas de incidentes viales.	Campaña comunicacional sobre la experiencia de víctimas en incidentes viales del municipio de Bello.	Campaña sobre la experiencia de víctimas en incidentes viales.	Campaña anual sobre la experiencia de víctimas de incidentes viales.	Secretaría de Movilidad, Secretaria de Salud y Comunicaciones.	Corto plazo.



## 8. BIBLIOGRAFÍA

Alcaldía de Bello. (2020). *Plan de Desarrollo 2020 -2023 "Por el Bello que queremos"*. Bello.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2016). *Notas de población*. Santiago.

International Transporte Forum. (2017). *Cero muertes y lesiones de gravedad por accidentes de tránsito: liderar un cambio de paradigma hacia un sistema seguro*. Paris: Éditions OCDE.

Organización Mundial de la Salud. (2011). *Organización Mundial de la Salud*. Obtenido de Organización Mundial de la Salud:  
[https://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/en/](https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/)

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (2020). *Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)*. Obtenido de Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD):  
<https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals.html>

Tránsito Moderno de Bello. (2020). *Informe estadístico de incidentalidad vial del municipio de Bello*. Bello.

# Plan Local de Seguridad Vial

