

# PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL 2022 - 2032



COPIA NO CONTROLADA

 <b>ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI</b>  <b>SECRETARÍA DE MOVILIDAD</b>	<b>ACTUALIZACIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL PARA EL DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI 2022-2032</b>	MMDI02.02.03. P002.G001	
		VERSIÓN	001
		FECHA DE ENTRADA EN VIGENCIA	21/JUN/2022
<b>TABLA DE CONTENIDO</b>			
1. DEFINICIONES .....			
2. INTRODUCCIÓN.....			
3. OBJETIVOS .....			
4. ANTECEDENTES .....			
4.1. Plan Mundial de Seguridad Vial.....			
4.2. Plan Nacional de Seguridad Vial .....			
4.3. ¿Como surgió la Visión Cero? .....			
4.3.1. La Visión Cero y los cambios en la manera de pensar y en las soluciones .....			
4.4. Metodología para la realización del Plan Local de Seguridad Vial 2018 - 2021 .....			
5. METODOLOGÍA .....			
5.1. BALANCE DE LA SINIESTRALIDAD PERÍODO 2018-2021.....			
5.1.1. Eventos fatales según año - enero de 2018 a diciembre de 2021.....			
5.1.2. Eventos fatales en peatones según año - enero de 2018 a diciembre de 2021 .....			
5.1.3. Eventos fatales en ciclistas según año - enero de 2018 a diciembre de 2021 .....			
5.1.4. Eventos fatales en motociclistas y pasajeros de moto según año enero de 2017 a diciembre de 2021.....			
5.1.5. Siniestralidad con lesionados enero de 2017 a diciembre de 2021.....			
5.2. BALANCE DEL PLSV 2018 - 2021 .....			
5.2.1. ANÁLISIS EN EL CUMPLIMIENTO DEL PLSV 2018 – 2021 CON RELACIÓN A LA SINIESTRALIDAD.....			
5.3. Proceso participativo para la formulación del Plan.....			
5.4. Proyección de Visión Cero para Santiago de Cali. ....			
6. VIGENCIA DEL PLAN .....			
7. PILARES ESTRATÉGICOS, PROGRAMAS Y ACCIONES DEL PLSV 2022-2032.....			
7.1. Gestión Institucional .....			

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

7.2.	Gestión del Conocimiento .....	4
7.3.	Comportamiento Seguro .....	4
7.4.	Control y Regulación de Normas para la Seguridad Vial ¡Error! Marcador no definido.....	4
7.5.	Infraestructura Segura.....	4
7.6.	Atención Integral a Víctimas.....	6
<b>9.</b>	<b>SEGUIMIENTO AL PLAN .....</b>	
<b>10.</b>	<b>RECOMENDACIONES.....</b>	<b>¡Error! Marcador no definido</b>
<b>11.</b>	<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	

#### LISTA DE TABLAS

Tabla 1.	Matriz de Haddon para la seguridad vial.....	
Tabla 2.	Porcentaje cumplido de la meta PLSV.....	
Tabla 3.	Porcentaje cumplido de la meta PLSV.....	
Tabla 4.	Porcentaje cumplido de la meta PLSV.....	
Tabla 5.	Porcentaje cumplido de la meta PLSV.....	
Tabla 6.	Porcentaje cumplido de la meta PLSV.....	
Tabla 7.	Porcentaje cumplido de la meta PLSV.....	
Tabla 8.	Propuesta de reducción de cero muertes para el año 2070 para Santiago de Cali. ....	
Tabla 9.	Cantidad de programas y acciones. ....	
Tabla 10.	Periodos de implementación y costos estimados.....	
Tabla 11.	Estructura Pilar Estratégico Gestión Institucional.....	
Tabla 12.	Estructura Pilar Estratégico Gestión Institucional. Programa 2.....	
Tabla 13.	Estructura Pilar Estratégico Gestión Institucional. Programa 3.....	
Tabla 14.	Estructura Pilar Estratégico Gestión Del Conocimiento. Programa 1.....	
Tabla 15.	Estructura Pilar Estratégico Gestión Del Conocimiento. Programa 2.....	
Tabla 16.	Estructura Pilar Estratégico Comportamiento Seguro. Programa 1.....	
Tabla 17.	Estructura Pilar Estratégico Comportamiento Seguro. Programa 2.....	
Tabla 18.	Estructura Pilar Estratégico Comportamiento Seguro. Programa 3.....	
Tabla 19.	Control y regulación de normas para la Seguridad Vial. Programa 1.....	
Tabla 20.	Control y regulación de normas para la Seguridad Vial. Programa 2.....	
Tabla 21.	Control y regulación de normas para la Seguridad Vial. Programa 2.....	
Tabla 22.	Pilar Estratégico Infraestructura Segura. Programa 1... ¡Error! Marcador no definido	
Tabla 23.	Pilar Estratégico Infraestructura Segura. Programa 2.....	
Tabla 24.	Pilar Estratégico Infraestructura Segura. Programa 3.....	
Tabla 25.	Pilar Estratégico Atención Integral a Víctimas. Programa 1.....	
Tabla 26.	Pilar Estratégico Atención Integral a Víctimas. Programa 2.....	
Tabla 27.	Pilar Estratégico Atención Integral a Víctimas. Programa 3.....	
Tabla 28.	Pilar Estratégico Atención Integral a Víctimas. Programa 4.....	
Tabla 29.	Convenciones de los rangos para el presupuesto.....	
Tabla 30.	Pilar Estratégico Atención Integral a Víctimas.....	
Tabla 31.	Indicadores de resultado.....	
Tabla 32.	Indicadores de impacto.....	

### LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Esquema Objetivo General y Específicos .....	
Figura 2. Gestión de la seguridad vial – coordinación vertical y horizontal .....	
Figura 3. Gestión de la seguridad vial – coordinación vertical y horizontal .....	
Figura 4. Gestión de la seguridad vial – coordinación vertical y horizontal .....	
Figura 5. Metodología implementada para la actualización del PLSV 2022 – 2032 .....	
Figura 6. Eventos fatales según año enero de 2016 a diciembre de 2021 .....	
Figura 7. Eventos fatales en peatones según año - enero de 2017 a diciembre de 2021 .....	
Figura 8. Eventos fatales en ciclistas según año - enero de 2017 a diciembre de 2021 .....	
Figura 9. Eventos fatales en motociclistas y pasajeros de moto según año enero de 2017 a diciembre de 2021 .....	
Figura 10. Siniestralidad con lesionados enero de 2017 a diciembre de 2021 .....	
Figura 11. Pilares estratégicos y las cantidades de acciones dentro del Plan Local de Seguridad Vial 2018 – 2021. ....	
Figura 12. Resultados Plan Local de Seguridad Vial 2018 - 2021 .....	
Figura 13. Talleres para la Formulación de la Actualización del Plan Local de Seguridad Vial .....	
Figura 14. Proyección Visión Cero para Santiago de Cali .....	
Figura 15. Jerarquización del PLSV. ....	
Figura 16. Pilares y programas del Plan Local de Seguridad Vial 2022 - 2032 .....	

### LISTA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Taller de participación con las dependencias coordinado por WRI. ....	
Ilustración 2. Taller de participación con de estudiantes y académicos coordinado por WRI. ....	
Ilustración 3. Taller de participación de colectivos de ciclistas y motociclistas coordinado por WRI. ....	
Ilustración 4. Taller de participación de la comunidad coordinado por WRI. ....	
Ilustración 5. Primer Comité Local de Seguridad Vial del año 2022 .....	

## AGRADECIMIENTOS

Para la actualización de nuestro Plan Local de Seguridad Vial, la Secretaría de Movilidad trabajó en conjunto con la iniciativa Bloomberg Philanthropies para la Seguridad Vial Mundial, y los aliados estratégicos: World Resources Intitute (WRI), Global Designing Cities Initiative (GDCI) y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Desde al año 2021 se han desarrollado proyectos orientados a minimizar los riesgos en seguridad vial y proteger a los actores viales más vulnerables (peatones y ciclistas), protección en entornos críticos como las zonas escolares y puntos de atracción de viajes, y bajo la visión cero que busca cero muertes en siniestros viales, se logró una unión muy fuerte de conocimientos gracias a unos excelentes profesionales y técnicos a nivel local y desde los aliados, agradecemos enormemente a:

- **Jessica Kisner Giraldo:** M.S. en Diseño y Ecologías Urbanas de Parsons The New School of Design en la ciudad de Nueva York y una Licenciatura en Antropología con mención en Geografía de la Universidad de Los Andes en Bogotá, Colombia. Actualmente es la Coordinadora de Proyectos de Seguridad Vial de WRI con sede en Bogotá.
- **Carolina Álvarez Valencia:** Ingeniera Civil. Magíster en Infraestructura y Sistemas de Transporte. Magister en Estudios Urbano Regionales. Auditora de Seguridad Vial. Coordinadora de Infraestructura para Colombia de la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial.
- **Carlos Urrego:** Arquitecto y planificador de desarrollo urbano de la DPU en la Bartlett School of Planning, University College London. Actualmente ejerce como el enlace en Colombia de Global Designing Cities Initiative (GDCI).
- **Iván Humberto Baquero Susa:** Ing. Ms.C. Experto en Planeación y Modelación de Transporte Urbano Dirección-Asesoría-Desarrollo. Docente Universitario. Actualmente, Asesor técnico especializado del Despacho de la Secretaría de Movilidad de la Cali – Colombia.

Agradecemos la valiosa colaboración de la Agencia Nacional de Seguridad Vial por hacernos partícipes de la socialización del proceso de actualización del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 el cual se adoptó el pasado 25 de julio del año 2022 mediante Decreto 1430 de 2022. Igualmente agradecemos a las demás dependencias de la alcaldía mayor del distrito de Santiago de Cali, sus aportes y el aceptar nuevas responsabilidades con nuestro Plan Local de Seguridad Vial, nos ayuda a construir mejores estrategias en la reducción de siniestros viales que es nuestro mayor objetivo. Todo logrado bajo el liderazgo de nuestro secretario de Movilidad, el ingeniero William Mauricio Vallejo Caicedo y la Subsecretaria de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial, la ingeniera María del Mar Solanilla Arango.



Agencia  
Nacional de  
Seguridad Vial



Bloomberg  
Philanthropies  
INITIATIVE FOR GLOBAL ROAD SAFETY



Global  
Designing  
Cities  
Initiative



WORLD  
RESOURCES  
INSTITUTE

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

## ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

ANI	Agencia Nacional de Infraestructura
ANSV	Agencia Nacional de Seguridad Vial
APH	Atención Pre Hospitalaria.
CDAV	Centro de Diagnóstico Automotor del Valle
DATIC	Departamento Administrativo de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
CRUE	Centro Regulador de Urgencias y Emergencias
EMCALI	Empresas Municipales de Cali
GDCI	Global Designing Cities Initiative
IPAT	Informe Policial de Accidentes de Tránsito
ITS	Intelligent Transportation Systems
NUSE	Número Único de Seguridad y de Emergencias
OMS	Organización Mundial de la Salud
PIMU	Plan Integral de Movilidad Urbana
PLSV	Plan Local de Seguridad Vial
PMSV	Plan Mundial de Seguridad Vial
PNSV	Plan Nacional de Seguridad Vial
SAST	Sistema Automático, Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos para la Detección de Infracciones de Tránsito
SEM	Sistema de Emergencias Médicas
SICIDUV	Servicio Integral a Conductores, Infractores y Demás Usuarios de las Vías
SITM	Sistema Integrado de Transporte Masivo
TPC	Transporte Público Colectivo
WRI	World Resources Intitute

## 1. DEFINICIONES

**Acciones:** Tienen el propósito de llevar a cabo la ejecución y culminación de los objetivos planteados.

**Agente propietario:** Organismo o entidad responsable del cumplimiento de las acciones definidas en el plan.

**Indicadores:** Información que permite hacer seguimiento al avance de las acciones según la unidad de medida y los plazos de ejecución planteados.

**Metas:** Se refiere al cumplimiento de los objetivos estratégicos.

**Pilar estratégico:** Nivel de jerarquía mayor que agrupa los programas de acuerdo a un tema o fin específico de seguridad vial, alineado con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2032 que se encuentra en su etapa de formulación.

**Plan Nacional De Seguridad Vial:** Plan basado en diagnóstico de siniestralidad y funcionamiento de sistemas de seguridad vial del país, su estructura cuenta con objetivos, acciones y calendarios encaminadas a reducir las víctimas por siniestros de tránsito. El órgano responsable de su implementación y seguimiento es la Agencia Nacional de Seguridad Vial, su vigencia depende de la aprobación del nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial (Resolución 2273 de 2014).

**Programas:** Enfoques de trabajo que contienen acciones que son priorizadas de acuerdo a las necesidades del distrito de Santiago de Cali, identificadas mediante análisis técnicos y validadas mediante discusiones con ciudadanía por consulta pública.

**Seguridad activa:** Tiene como fin evitar que se produzca un siniestro en el cual intervienen tres factores: factor de actividad humana, seguridad activa para vehículo, y seguridad activa para la vía. En el caso del factor de actividad humana hace referencia a la educación vial y el comportamiento de las personas en la vía. Por otra parte, la seguridad activa de un vehículo involucra aspectos mecánicos que tienen como fin evitar siniestros viales, así mismo, la seguridad activa de la vía se refiere a características de la vía que hacen seguro el trayecto por el cual se desplaza un usuario de un origen a un destino.

**Seguridad pasiva:** Conjunto de acciones y elementos de seguridad de los vehículos y demás elementos del tráfico que intervienen para reducir las consecuencias de un siniestro de tránsito.

**Seguridad vial:** Conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los siniestros de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas (Ley 1702 de 2013).

**Siniestro vial:** Cualquier suceso que involucre al menos un vehículo en movimiento. Que tenga lugar en vía pública o privada a la que la población tenga derecho de acceso y que como consecuencia causa daños a personas, animales o bienes involucrados en él (Anuario de Siniestralidad Vial. Ministerio de Salud y Protección Social, Ministerio de Transporte y ANSV, 2019).

**Sistema de gestión de la seguridad vial:** Es una herramienta para ayudar a las organizaciones a reducir y, en última instancia, eliminar, la incidencia y el riesgo de muerte y lesiones graves relacionadas con los siniestros de tránsito. Es aplicable a organizaciones de todos los tamaños y tipos, incluidas, por supuesto, organizaciones que tienen la responsabilidad de proporcionar una red de carreteras segura para sus usuarios (Austroads, 2019).

**Siniestralidad vial:** Es el resultado de aquellas situaciones presentadas en la vía pública donde ocurren daños físicos y materiales a un usuario de la vía y donde usualmente está implicado un vehículo en movimiento que de igual manera puede sufrir daños. En la actualidad, se considera que la siniestralidad es posible evitarla y que mediante acciones efectivas en la infraestructura vial la probabilidad de ocurrencia de estos eventos se puede reducir e incluso eliminar, disminuyendo o eliminando las víctimas fatales o graves asociadas a los siniestros viales.

**Usuarios / Actores viales:** Son las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, entre otros (Ley 1503 de 2011).

**Usuarios vulnerables:** Usuarios con mayor probabilidad de sufrir lesiones o muertes en caso de un accidente debido a la ausencia de un revestimiento exterior que los proteja, es decir, peatones y conductores / acompañantes de vehículos de dos ruedas (Metodología para el desarrollo de auditorías e inspecciones de seguridad vial. ANSV, 2021).

## 2. INTRODUCCIÓN

En la escala mundial, los siniestros viales causan alrededor de 1,3 millones de muertes anualmente que son prevenibles, siendo la principal causa de muerte en niños y jóvenes. Sumado a esto, causa 50 millones de heridos leves y graves cada año afectando la vida de millones de familias (Organización Mundial de la Salud, 2021). La



siniestralidad vial genera altos costos para la sociedad, que van más allá de las pérdidas humanas y económicas que sufren las familias de los involucrados en estos sucesos. Así mismo, son una trampa de pobreza, generan rezago social y pérdida de años de vida productivos. (DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2021 - 2030, 2021)

Reconociendo que la siniestralidad vial es una de las mayores amenazas para el desarrollo sostenible de los países, la seguridad vial fue incluida concretamente en las metas 3.6 y 11.2 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) (ONU, 2021) que busca “reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por *siniestros viales* en el mundo” y pretende “para 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” manteniendo, además, el imperativo ético de trabajar incansablemente por la visión de cero muertes en el tránsito. En sintonía con lo anterior, los países alrededor del mundo declararon su compromiso con la seguridad vial de manera unánime en la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 (Organización Mundial de la Salud, 2021)

Para abordar los problemas asociados a la siniestralidad vial y sus impactos, es necesario modificar el enfoque tradicional por un enfoque holístico que permita incorporar en el análisis las relaciones entre los elementos que componen el sistema de movilidad, adaptándolo para que sea más seguro para los usuarios viales. El enfoque de Sistema Seguro es la base para Visión Cero, un movimiento global iniciado en Suecia y adoptado por más de 20 países y ciudades alrededor del mundo para eliminar las muertes y lesiones graves en las vías. (Visión Cero, 2020)

El enfoque de Sistema Seguro establece cinco principios básicos que deben ser la base sobre la cual se diseñe una política de seguridad vial y sus acciones derivadas. (World Resources Institute, 2022)

1. *Las personas cometen errores.* Estos errores pueden resultar en siniestros de tránsito.
2. *Las personas son vulnerables a ser heridas.* El cuerpo humano tiene una habilidad limitada para tolerar las fuerzas de un impacto antes de que ocurra una lesión.
3. *La responsabilidad es compartida.* Quienes diseñan, construyen, operan y usan las vías, así como quienes brindan cuidados después de los siniestros, comparten la responsabilidad de evitar choques que resulten en lesiones graves o muertes.
4. *Ninguna muerte o lesión grave es aceptable.* El sistema de movilidad debe ser tanto seguro como eficiente.

5. *Es proactivo y no reactivo.* Debe adoptarse un enfoque proactivo para lograr un sistema de movilidad seguro, en vez de esperar a que sucedan los siniestros para reaccionar.

Bajo este enfoque, no se ataca únicamente el problema de la siniestralidad vial, sino que también se tienen beneficios holísticos en términos de salud, ambiente e inclusión (OMS, 2021). Al entender las relaciones entre el sistema movilidad y sistema de salud, es fácil identificar los beneficios económicos de salvar vidas y de liberar la carga del sistema de salud para el mejoramiento en la atención de otro tipo de urgencias y enfermedades.

Con el presente Plan Local de Seguridad Vial 2021 - 2032, la ciudad de Cali busca acoger el enfoque de sistema seguro como base de la política de Visión Cero que establece que toda muerte asociada al tránsito es evitable, y se compromete a trabajar en reducir las muertes y lesiones graves en las vías en los próximos años.

### **3. OBJETIVOS**

#### **3.1. General**

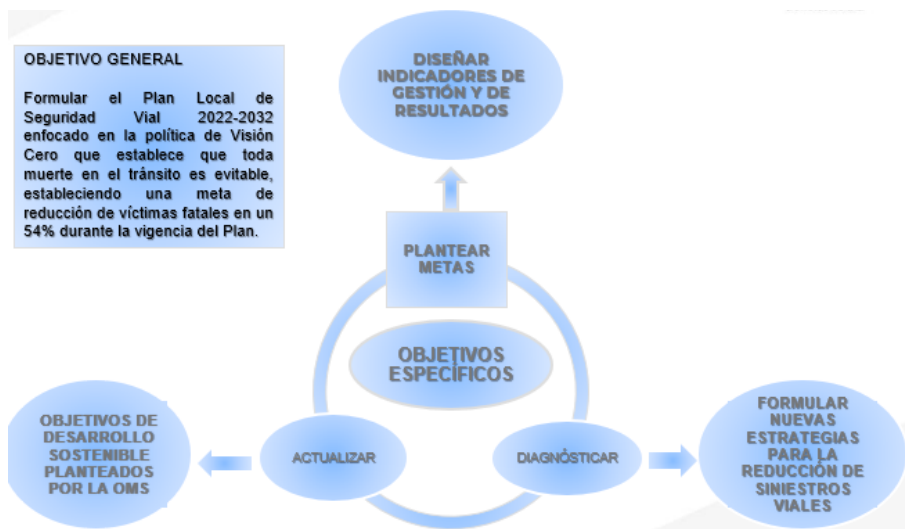
Formular el Plan Local de Seguridad Vial 2022-2032 enfocado en la política de Visión Cero que establece que toda muerte en el tránsito es evitable, estableciendo una meta de reducción de víctimas fatales en un 54% durante la vigencia del Plan.

#### **3.2. Específicos**

- Articular el PLSV a los Objetivos de Desarrollo Sostenible planteados por la OMS para la década de acción para la seguridad vial 2021-2030.
- Incorporar el enfoque de sistema seguro en la formulación pilares, programas y las medidas de acción que permitan lograr resultados tangibles en el mejoramiento de la seguridad vial.
- Diseñar indicadores de gestión y de resultados que permitan medir el desarrollo del Plan y sus impactos.

Definir la periodicidad para el seguimiento a las acciones del Plan, a cargo de los intervinientes (corresponsables) sobre el sistema de movilidad y a partir de los indicadores definidos para cada acción.

*Figura 1. Esquema Objetivo General y Específicos*



Fuente: Secretaría de Movilidad

Lograr estos objetivos requiere de un trabajo articulado y consistente de toda la ciudad. En este sentido, el Plan Local de Seguridad Vial vincula actores públicos, privados y de la sociedad civil, relevantes para lograr una movilidad segura y sostenible, asigna responsabilidades a diferentes entidades del Distrito para implementar y realizar seguimiento a acciones de su competencia que son fundamentales para mejorar la seguridad en las vías de la ciudad. Así, la reducción de muertes y heridos graves en las vías se convierte en un objetivo que requiere de la corresponsabilidad de toda la administración local y de la sociedad civil.

#### 4. ANTECEDENTES

La línea base para la revisión y actualización del PLSV fue la proyección de reducción de víctimas fatales asociadas al tránsito que, con la política de Visión Cero, se realizó tomando el histórico de siniestros viales de la ciudad la cual mostró que, de seguir la tendencia actual de reducción, la ciudad logrará llegar a cero muertes asociadas al tránsito para el período de 2070, tendencia que suele ser difícil de mantener o intensificar pero que es clave para salvar vidas en la vía. Por esta razón se tienen como antecedentes para la actualización del PLSV, la política pública nacional y supranacional en materia de seguridad vial, la cual se relaciona a continuación:

##### 4.1. Plan Mundial de Seguridad Vial

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

El presente plan tiene como objetivo ayudar a los gobiernos nacionales y locales, así como a otras partes interesadas que pueden influir en la seguridad vial (incluidos la sociedad civil, las instituciones académicas, el sector privado, los donantes, los líderes comunitarios y juveniles, y otras partes interesadas), en la elaboración de planes de acción y la formulación de objetivos nacionales y locales para el Decenio de Acción. Este ofrece un enfoque de sistemas de seguridad, una característica esencial del Decenio de Acción, reconoce que el transporte por carretera es un sistema complejo y sitúa la seguridad en su centro. También reconoce que los seres humanos, los vehículos y la infraestructura vial deben interactuar de una manera que garantice un alto nivel de seguridad. Por lo tanto, un sistema de enfoque seguro es:

- Anticipa y tiene en cuenta los errores humanos.
- Incorpora diseños de vías de tránsito y vehículos que reducen las fuerzas de colisión a niveles que están dentro de la tolerancia humana para prevenir la muerte o traumatismos graves.
- Alienta a quienes diseñan y mantienen las carreteras, fabrican vehículos y gestionan programas de seguridad a compartir la responsabilidad de la seguridad con los usuarios de la infraestructura vial, de modo que cuando se produzca una colisión, se busquen soluciones en todo el sistema, en lugar de culpar únicamente al conductor u otros usuarios de la carretera.
- Persigue un compromiso con la mejora proactiva y continua de las carreteras y los vehículos para que todo el sistema sea seguro y no solo los lugares o situaciones donde ocurrieron las últimas colisiones.
- Actúa de conformidad con la premisa subyacente de que el sistema de transporte debe producir cero defunciones o traumatismos graves y que la seguridad no debe verse amenazada en aras de otros factores, como el costo o el objetivo de lograr unos tiempos de transporte más rápidos.

Esto nos lleva a los cinco pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción 2021-2030 (gestión, usuario seguro, vehículo seguro, vías de tránsito seguras y respuesta eficaz posterior a un accidente) y se extienden a esferas de acción clave (legislación, fiscalización, educación, tecnología). Esto surge a partir de las recomendaciones del Comité de Transportes Interiores para mejorar los sistemas nacionales de seguridad vial con posibles medidas, la autoridad responsable ideal, la coordinación nacional, el apoyo internacional y la aplicación de instrumentos jurídicos pertinentes de las Naciones Unidas sobre seguridad vial para cada pilar.

*Figura 2. Gestión de la seguridad vial – coordinación vertical y horizontal*

Área Pilar	Legislación	Fiscalización	Educación	Tecnología	Apoyo normativo internacional
<b>Usuario seguro</b>	Normas de tránsito; conductores, ciclistas y peatones	Comportamiento respetuoso con la ley, asegurado por la policía y los inspectores	Sensibilización, capacitación y examen	Tecnología y equipo de apoyo, recordatorios de las normas	Instrumentos jurídicos y resoluciones de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, WP.1, SC.1, WP.15
<b>Vehículo seguro</b>	Reglas y normas para la admisión de los vehículos al tránsito	Certificación e inspecciones por inspectores cualificados	Sensibilización de los usuarios, capacitación de los inspectores	Tecnología y equipo de apoyo, recordatorios del cumplimiento	Instrumentos jurídicos y resoluciones de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, WP.1, SC.1, WP.29
<b>Vías de tránsito seguras</b>	Normas de diseño, construcción, mantenimiento y señalización	Auditoría, evaluación e inspección por equipos cualificados	Sensibilización de los gestores y usuarios de las vías de tránsito, y de los inspectores	Diseño de carreteras que se explica por sí mismo y evita o minimiza el daño en los accidentes, sistemas de carreteras inteligentes	Instrumentos jurídicos y resoluciones de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, normas internacionales, WP.1, SC.1
<b>Respuesta eficaz posterior a una colisión</b>	Criterios sobre la recopilación de datos para la respuesta e investigación posteriores a una colisión	Supervisión de los servicios de rescate, investigadores que examinan los accidentes	Capacitación para el servicio de rescate y primeros auxilios, capacitación de investigadores	Tecnología y equipo de apoyo	Resolución consolidada, normas internacionales, WP.1, SC.1

Fuente: (Equipo de la OMS - Safety and Mobility, 2021)

#### 4.2. Plan Nacional de Seguridad Vial

El Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022 – 2031 se genera a partir de contrarrestar la siniestralidad al goce de derechos fundamentales como la vida y la salud visibiliza la necesidad de que el sector público, privado y sociedad civil trabajen en concurrencia y complementariedad por la seguridad vial, de tal forma que la movilidad pueda ser ejercida en entornos que velen por la integridad de las personas. En este sentido, la estrategia contenida en el presente plan refleja la convicción del Gobierno nacional de que las muertes y lesiones graves en la vía son inadmisibles dada la posibilidad de emprender acciones para la prevención de estas. Así las cosas, ante la presencia de amenazas que pueden comprometer la vida de los actores viales, la exposición a dichas amenazas y la vulnerabilidad humana, el PNSV 2022 – 2031 se consolida como un llamado a todos los responsables de la seguridad vial a actuar a favor de la prevención, mitigación y superación de las afectaciones de la siniestralidad vial a través de la gestión de los factores de riesgo.

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

Con este fin, se han priorizado un conjunto de acciones necesarias para la protección de la vida en las vías, enmarcadas en los siguientes elementos: (i) el enfoque integral Sistema Seguro que transforma y fortalece la actual concepción de la seguridad vial, (ii) un objetivo y meta común para orientar a todo el país hacia el mismo propósito y (iii) principios necesarios para su consecución. La adopción del enfoque Sistema Seguro refleja y fortalece el reconocimiento del valor de la vida y, por lo tanto, la importancia que tiene su protección para el desarrollo personal, familiar y de la sociedad.

Mediante el PNSV 2022 – 2031, el Gobierno nacional adopta el modelo de Sistema Seguro como el enfoque que continuará guiando la gestión de la seguridad vial, lo cual le permitirá a Colombia avanzar hacia un modelo que centra sus esfuerzos en el cuidado del ser humano. Con la adopción de este enfoque, la seguridad vial tendrá como premisa principal que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial. Por lo anterior, la planeación e implementación de planes, programas y proyectos en la materia tendrán en consideración que:

- El ser humano comete errores que pueden originar siniestros viales o incrementar su severidad; sin embargo, la vida y la integridad humana constituyen un precio inadmisible por dichos errores.
- El ser humano tiene una capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un siniestro vial. Este precepto, junto con el anterior, soportan la necesidad de planear e implementar sistemas indulgentes con el ser humano.
- La seguridad vial es una responsabilidad compartida entre el sector público, privado, academia, y actores viales en general. Es determinante involucrar a todos los corresponsables a partir de la priorización de la seguridad vial en la planeación e implementación de los diferentes elementos de un sistema seguro, así como la apropiación del autocuidado y conciencia social del derecho que tenemos todos al disfrute seguro de la vía.
- La gestión de la seguridad vial debe ser proactiva.
- La actuación integral y sistémica en diversas áreas aumenta la protección de los actores viales.

El Plan Nacional de Seguridad Vial enfatiza su enfoque integral de un Sistema Seguro y se logra a partir de los pilares del Plan Mundial de Seguridad Vial (ver figura 2) los pilares en este nuevo Plan (ver figura 3). (Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031 Documento técnico de soporte, 2022)

*Figura 3. Gestión de la seguridad vial – coordinación vertical y horizontal*



Fuente: (Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031 Documento técnico de soporte, 2022)

Figura 4. Gestión de la seguridad vial – coordinación vertical y horizontal



Fuente: (Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031 Documento técnico de soporte, 2022)

#### 4.3. Visión Cero

La Visión Cero pone de relieve que el sistema de carreteras y transportes es un todo en que los distintos componentes tales como las carreteras, los vehículos y los usuarios deben interactuar para garantizar la seguridad. Antes no había existido una visión integral como esa. La Visión Cero cambia la manera de ver la responsabilidad de quienes configuran el sistema de carreteras y transportes tienen la responsabilidad principal de la seguridad, por ejemplo, quienes dan mantenimiento a las carreteras, los fabricantes de vehículos, las empresas de transporte, los políticos, los funcionarios, las autoridades legislativas y la policía. La responsabilidad del ciudadano es cumplir con las normas de circulación. Anteriormente se asignaba prácticamente toda la responsabilidad al usuario. La Visión Cero está compuesta por varios elementos básicos que influyen en la seguridad vial cada uno por su parte. Se trata de la ética, de las características del ser humano, de la responsabilidad, de hechos científicos y de que las distintas partes que constituyen el sistema de carreteras y transportes concurren y dependen unas de otras. LA ÉTICA ES EL FUNDAMENTO El punto de partida de la Visión Cero es el principio ético de que nadie debería morir ni sufrir

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

lesiones para toda la vida en las carreteras. El único número aceptable de muertos o heridos graves en las carreteras es cero. El fundamento ético de la Visión Cero significa que la concepción de la seguridad en el sistema de carreteras y transportes esté de acuerdo con los valores que se aplican en el resto de la sociedad. Por ejemplo, en la vida laboral, en los ferrocarriles, en los transportes marítimos y aéreos es obvio que no deberían ocurrir muertes a consecuencia de accidentes. **LOS ERRORES NO DEBERÁN PAGARSE CON LA VIDA** El sistema de carreteras y transportes no está adaptado al hecho de que los seres humanos a veces cometen errores. No existe el ser humano perfecto. Es muy común que en el tráfico de carreteras ocurran errores simples que se pagan con la vida. Conforme la Visión Cero, el trabajo de seguridad vial parte de que hay que hacer todo lo posible para evitar que la gente muera o sea herida de gravedad. Al tiempo que se tomen medidas para evitar accidentes, el sistema de carreteras y transportes deberá estar conformado tomando en cuenta que la gente comete errores y que, por eso, los accidentes no se pueden evitar por completo. La Visión Cero acepta que ocurran accidentes, pero no que resulten en lesiones serias.

#### **4.3.1. La Visión Cero y los cambios en la manera de pensar y en las soluciones**

Con la Visión Cero como fundamento, el trabajo para fomentar la seguridad vial se ha enfocado en evitar lesiones graves. Anteriormente el trabajo para fomentar la seguridad vial se encaminaba principalmente a evitar que ocurrieran accidentes. El cambio en el enfoque significa también un cambio en la manera de concebir la seguridad vial y de encontrar soluciones nuevas. A continuación, se muestra los resultados que ha dejado la Visión Cero en algunas ciudades y la disminución de siniestros viales.

**Nueva York:** Desde que la Visión Cero se convirtió en política oficial de la Ciudad en 2014, las agencias se han transformado, dando prioridad a la seguridad y emprendiendo una gran cantidad de proyectos nuevos para reflejar la urgencia de esta necesidad. Los proyectos ya han mostrado resultados alentadores; por ejemplo, el programa de radares de la ciudad ha reducido el exceso de velocidad en más del 60 por ciento en lugares cercanos a las escuelas donde funcionan los radares. La policía de tráfico de la policía de Nueva York hace hincapié en hacer cumplir las infracciones en movimiento que tienen más probabilidades de matar o lesionar gravemente. Los conductores de vehículos de alquiler, autobuses de la MTA y flotas de la ciudad reciben capacitación y educación sobre seguridad de última generación. Visión Zero está entrelazado con las operaciones de todas las agencias en el Grupo de trabajo Visión Zero, un ejemplo del cambio cultural que intentan traer a todos los neoyorquinos. De hecho, las muertes por accidentes de tránsito en Nueva York han disminuido significativamente, de 701 en 1990 a 381 en 2000, a un mínimo histórico de 202 en 2018. La ciudad ha sido reconocida a nivel nacional e internacional como líder innovadora en diseños de calles seguras. Las muertes por accidentes de tránsito en la



ciudad de Nueva York se han reducido en un tercio desde el año anterior al inicio de Visión Cero, contrarrestando la tendencia nacional hacia un aumento de las muertes. (© City of New York - 2022. All Rights Reserved. NYC is a trademark and service mark of the City of New York., 2022)

**Londres:** Con la visión Cero, se estableció que no es inevitable ni aceptable que alguien muera o resulte gravemente herido cuando viaje por Londres. Por tales motivos, se realizará el siguiente Plan de Acción:

- **Velocidades seguras:** fomentar velocidades apropiadas para las calles de una ciudad ocupada y poblada a través de la introducción generalizada de nuevos límites de velocidad más bajos
- **Calles seguras:** Diseñar un entorno que perdone los errores mediante la transformación de los cruces, que ven la mayoría de las colisiones, y garantizar que la seguridad esté al frente de todos los esquemas de diseño.
- **Vehículos seguros:** reducción del riesgo que representan los vehículos más peligrosos mediante la introducción de un estándar de seguridad de autobuses líder en el mundo en toda la flota de autobuses de Londres y un nuevo "estándar de visión directa" para vehículos pesados
- **Comportamientos seguros:** Reducir la probabilidad de que los usuarios de la vía pública cometan errores o se comporten de manera riesgosa para ellos mismos y para otras personas a través de la aplicación específica, campañas de marketing, programas educativos y capacitación en seguridad para ciclistas, motociclistas y ciclomotores.
- **Respuesta posterior a la colisión:** Desarrollar el intercambio de información y el aprendizaje sistemáticos, junto con mejorar la justicia y la atención a las víctimas de incidentes de tráfico.

#### **4.4. Metodología para la formulación del Plan Local de Seguridad Vial 2018 - 2021**

La elaboración del Plan Local de Seguridad Vial 2018-2021, se ha realizado a partir de una metodología participativa, con un planteamiento estratégico a corto y mediano plazo.

Bajo el liderazgo de la Secretaría de Movilidad y con la participación de dependencias del Municipio involucradas en el tema de la seguridad vial, como Infraestructura, Educación; Salud; Planeación, Metro Cali S.A., Cultura Ciudadana, Gestión del riesgo de emergencias y desastres y Dirección de Comunicaciones; de entidades del orden nacional como la Agencia Nacional de Seguridad Vial, lo mismo que la intervención de la Secretaría de Movilidad del Departamento del Valle del Cauca, representantes o delegados de la sociedad civil, de la academia, de la cámara de la infraestructura, de

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

los Operadores del MÍO, de las empresas de transporte público, de representantes de colectivos de usuarios viales y de las asociaciones de discapacitados y gremios involucrados con la seguridad vial, se realizó un exhaustivo diagnóstico para determinar los puntos fuertes y débiles con relación a la seguridad vial de la ciudad de Cali, observar tendencias de los últimos cinco (5) años y definir un escenario de partida. (FORMULACIÓN PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DE SANTIAGO DE CALI 2018 - 2021, 2018)

El Plan Local de Seguridad Vial 2018-2021, establece programas y acciones para la mejora de la seguridad vial con la finalidad de conseguir los objetivos establecidos en el Plan, con el análisis previo de la accidentalidad y del diagnóstico de los factores de riesgo.

Los pilares estratégicos que se implementaron se fundamentaron en los lineamientos del Plan nacional de Seguridad Vial 2011-2021, el cual a su vez toma como marco referencial la Matriz de Haddon y el Plan Mundial para el decenio de la seguridad vial 2011-2020. En cada uno de los pilares estratégicos se han planteado programas y acciones los cuales se han obtenido a partir de las opiniones alcanzadas durante el amplio proceso de participación desarrollado a través de talleres, grupos de trabajo y entrevistas focales. Estos programas y acciones representan el enfoque que los ciudadanos, incluyendo expertos, tienen de la movilidad y la seguridad vial en Santiago de Cali. ( (FORMULACIÓN PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DE SANTIAGO DE CALI 2018 - 2021, 2018), págs. 16)

Tabla 1. Matriz de Haddon para la seguridad vial

FASE		FACTORES		
		Ser humano	Vehículos y equipamiento	Entorno físico y social
Antes de la colisión	Prevenir la colisión	Información	Condiciones mecánicas	Diseño y trazado de la vía
		Actitudes	Luces	Límites de velocidad
		Disminución de las facultades	Frenos	Elementos de seguridad peatonal
			Gestión de la velocidad	
Colisión	Prevenir lesiones durante la colisión	Uso de dispositivos de protección	Cinturones de seguridad	Elementos protectores a las márgenes de la vía
		Disminución de las facultades	Otros dispositivos de seguridad	
			Diseño vehicular antichoque	
Después de la colisión	Conservar la vida	Nociones de primeros auxilios	Facilidad de acceso	Equipamiento de socorro
		Acceso a la atención médica	Riesgo de incendio	Congestión

Fuente: (GRUPO DE INVESTIGACIÓN EN TRÁNSITO, TRANSPORTE Y VÍAS - GITTV UNIVALLE, 2018)

A partir de la generación del Plan Local de Seguridad Vial, se generó el Decreto 4112.010.20.0512 el cual establece los miembros permanentes que harán el seguimiento al plan con la creación de los comités técnicos y locales de seguridad vial, con el que lograron realizar la recopilación de las metas obtenidas para el Plan Local que culminó. Igualmente, también la generación del reglamento que deja como obligación a cada dependencia el cumplimiento del Plan Local de Seguridad Vial. A continuación, se muestran los miembros del comité.

1. El/La Alcalde(sa) Municipal o su designado.
2. El/La Secretario(a) de Gobierno o su designado
3. El/La Secretario(a) de Movilidad o su designado.
4. El/La Secretario(a) de Infraestructura o su designado.
5. El/La Secretario(a) de Salud Pública o su designado.
6. El/La Secretario(a) de Educación o su designado.
7. El/La Secretario(a) de Paz y Cultura Ciudadana o su designado.
8. El/La Secretario(a) de Seguridad y Justicia o su designado.
9. El/La Secretario(a) de Gestión del Riesgo de Emergencias y Desastres o designado.
10. El/La Secretario(a) de Desarrollo Territorial y Participación Ciudadana o designado.
11. El/La Secretario(a) de Vivienda Social y Hábitat o su designado.
12. El/La Director(a) del Departamento Administrativo de Planeación Municipal o su designado.
13. El/La Director(a) del Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente o su designado.
14. El/La Director(a) de la Oficina de Comunicaciones o su designado.
15. El/La Jefe(a) de la Oficina de Relaciones y Cooperación o su designado

## 5. METODOLOGÍA

El planteamiento se logró con la estructuración de los antecedentes y se establecieron cuatro parámetros que nos ayudaron a construir la metodología para la actualización de nuestro Plan Local de Seguridad Vial los cuales fueron:

- **Análisis de siniestralidad**
- **Visión Zero de siniestros viales**
- **Proceso de participación propositiva**
- **Enfoque centrado en un Sistema Seguro**

A partir de esta base y de las acciones contempladas en el PLSV 2018-2021 anterior, las cuales fueron revisadas y medidas, se procedió a hacer una revisión exhaustiva de los pilares, programas y acciones alineados con las mejores prácticas nacionales e internacionales de seguridad vial con enfoque de Sistema Seguro, en pro de establecer

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

los cambios, ajustes y complementos necesarios para lograr formular un Plan local de seguridad vial 2022-2032 que sirva de herramienta y ruta futura para reducir las muertes por siniestros viales durante su vigencia. La estructuración se proyectó de la siguiente manera:

- Una vigencia suficiente para abarcar acciones del corto, mediano y largo plazo.
- Articulación con las recomendaciones y directriz de la OMS para esta Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial.
- Adopción de la política de Visión Cero y el enfoque de Sistema Seguro
- Participativo y co-responsable
- Se muestra a continuación el esquema de la metodología implementada para la actualización del PLSV 2022 – 2032.

*Figura 5. Metodología implementada para la actualización del PLSV 2022 – 2032*



*Fuente: Secretaría de Movilidad*

A continuación, se explica detalladamente cada paso de la metodología presenta en la figura 5.

### **5.1. BALANCE DE LA SINIESTRALIDAD PERÍODO 2018-2021**

#### **Análisis de la siniestralidad y mortalidad por eventos de tránsito en Cali**

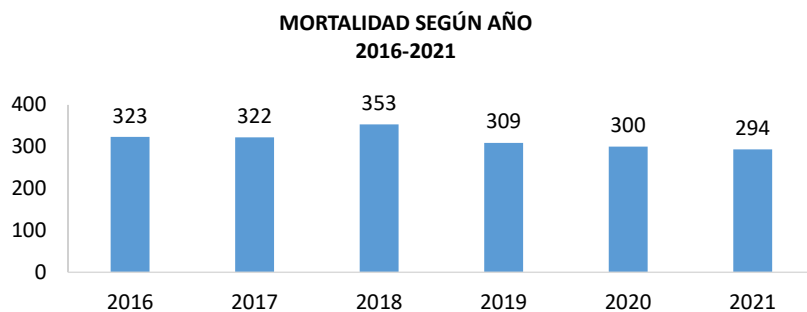
Los siniestros en tránsito constituyen uno de los principales problemas de salud pública a nivel municipal, generando una afectación a cientos de caleños, siendo una de las principales causas de muertes en la ciudad, por eso es necesario conocer el comportamiento de la seguridad vial de la ciudad, por medio del presente boletín, con el fin de establecer políticas, planes y estrategias tendientes a la prevención y control de la siniestralidad y mortalidad vial.

A partir de los informes anuales de siniestralidad y mortalidad por eventos de tránsito en Cali entre los años 2018 y 2021, según observatorio de movilidad sostenible y seguridad vial se realizaron los siguientes análisis:

#### 5.1.1. Eventos fatales según año - enero de 2018 a diciembre de 2021

Entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2021 fueron reportados 290 eventos fatales, evidenciando un incremento del 6,55% (+19 casos) con respecto al mismo periodo del año 2020, incremento del 3,10% (+9 casos) con respecto al 2019 y del 13% (- 38 casos) con respecto al 2018.

Figura 6. Eventos fatales según año enero de 2016 a diciembre de 2021



Fuente: Observatorio de Movilidad - Secretaría de Movilidad

Tabla 2. Porcentaje cumplido de la meta PLSV

Meta del PLSV	Meta Alcanzada
Reducir un 7,65 % en Víctimas Fatales	13 %

Fuente: Observatorio de Movilidad - Secretaría de Movilidad

#### 5.1.2. Eventos fatales en peatones según año - enero de 2018 a diciembre de 2021

Entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2021 fueron reportadas 95 peatones fallecidos a causa de siniestro de tránsito, evidenciando un aumento del 5,5% (+5 casos) con respecto al mismo periodo del año 2020, reducción del 21% (-25 casos) con respecto al 2019 y del 38,3% (- 59 casos) con respecto al 2018.

Figura 7. Eventos fatales en peatones según año - enero de 2017 a diciembre de 2021



Fuente: Observatorio de Movilidad - Secretaría de Movilidad

Tabla 3. Porcentaje cumplido de la meta PLSV

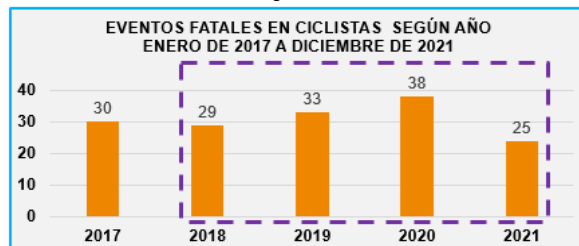
Meta del PLSV	Meta Alcanzada
Reducir un 7,65 % en Víctimas Fatales en Peatones	38 %

Fuente: Observatorio de Movilidad - Secretaría de Movilidad

### 5.1.3. Eventos fatales en ciclistas según año - enero de 2018 a diciembre de 2021

Entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2021 se presentó una reducción de casos fatales en ciclistas del 27,2% (-8) y 37% (-13) con respecto al 2019 y 2020 respectivamente.

Figura 8. Eventos fatales en ciclistas según año - enero de 2017 a diciembre de 2021



Fuente: Observatorio de Movilidad - Secretaría de Movilidad

Tabla 4. Porcentaje cumplido de la meta PLSV

Meta del PLSV	Meta Alcanzada
Reducir un 7,65 % en Víctimas Fatales en Ciclistas	17 %

Fuente: Observatorio de Movilidad - Secretaría de Movilidad

#### 5.1.4. Eventos fatales en motociclistas y pasajeros de moto según año enero de 2017 a diciembre de 2021

Entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2021 se presentó una reducción de casos fatales de usuarios de motocicletas (conductores y pasajeros) del 4,9% (-4) con respecto al 2020 y un aumento del 9 % (+10) con respecto al 2019.

Figura 9. Eventos fatales en motociclistas y pasajeros de moto según año enero de 2017 a diciembre de 2021



Fuente: Observatorio de Movilidad - Secretaría de Movilidad

Tabla 5. Porcentaje cumplido de la meta PLSV

Meta del PLSV	Meta Alcanzada
Reducir un 7,65 % en Víctimas Fatales en Motociclistas	9 %

Fuente: Observatorio de Movilidad - Secretaría de Movilidad

#### 5.1.5. Siniestralidad con lesionados enero de 2017 a diciembre de 2021

Entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2021 fueron reportadas 3942 siniestros con lesionados, evidenciando un incremento del 2,4% (+93 casos) con respecto al mismo periodo del año 2020, reducción del 29,2% (-1622 casos) con respecto al 2019 y del 34,9% (-2109 casos) con respecto al 2018.

Figura 10. Siniestralidad con lesionados enero de 2017 a diciembre de 2021



Fuente: Observatorio de Movilidad - Secretaría de Movilidad

Tabla 6. Porcentaje cumplido de la meta PLSV

Meta del PLSV	Meta Alcanzada
Reducir un 7,15 % en Lesionados	34 %

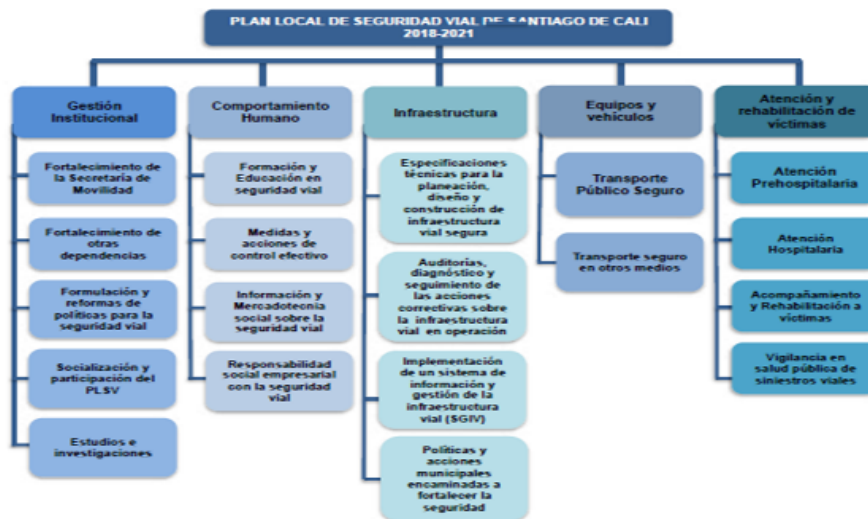
Fuente: Observatorio de Movilidad - Secretaría de Movilidad

## 5.2. BALANCE DEL PLSV 2018 - 2021

A continuación, se presentan los resultados más relevantes del balance realizado al PLSV 2018-2021: En el análisis de todos los productos realizados y recopilados de todas las dependencias de la Alcaldía de Cali, se muestra los números de acciones realizadas del inicio del 2019 hasta la finalización del Plan Local de Seguridad Vial.

Figura 11. Pilares estratégicos y las cantidades de acciones dentro del Plan Local de Seguridad Vial 2018 – 2021.





Fuente: (Formulación Plan Local Seguridad Vial 2018-2021, 2018)

Se muestra a continuación el balance de las metas ejecutadas y sus respectivos porcentajes de cumplimiento con cada de una de las acciones.

### 5.2.1. ANÁLISIS EN EL CUMPLIMIENTO DEL PLSV 2018 – 2021 CON RELACIÓN A LA SINIESTRALIDAD.

Se analiza, a nivel general, la siniestralidad y como se ha comportado en los índices de disminución con respecto a la mortalidad, que fue la meta crucial para disminuir los siniestros viales y se muestra a continuación:

Figura 12. Resultados Plan Local de Seguridad Vial 2018 - 2021

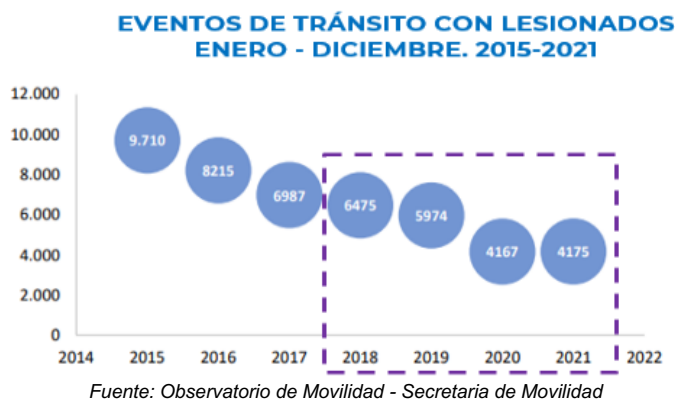


Tabla 7. Porcentaje cumplido de la meta PLSV

Meta del PLSV	Meta Alcanzada
Reducir un 7,15 % en Lesionados	35 %

Fuente: Observatorio de Movilidad - Secretaría de Movilidad

### 5.3. Proceso participativo para la formulación del PLSV 2022-2032

Bajo el liderazgo de la Secretaría de Movilidad se adelantaron reuniones con otras dependencias de la alcaldía y se programaron mesas de trabajo con el objetivo de presentar los pilares, programas y acciones del Plan de la vigencia con miras a adelantar una reformulación que permitiera revisar, ajustar, complementar acciones a la luz de las metas trazadas para la vigencia del nuevo Plan, y que estuvieran alineados con las mejores prácticas a nivel nacional e internacional, para ajustarlos a las necesidades y particularidades de la ciudad. Las mesas de trabajo y talleres sirvieron además para entender la percepción que tienen las diferentes entidades locales y sociedad civil sobre la seguridad vial y su rol en la implementación de medidas de acción para la reducción de siniestros viales. Estos se realizaron para:

- Representantes de las demás entidades encargadas de la seguridad vial del Distrito, como la Secretaría de Infraestructura, Secretaría de Planeación, Secretaría de Educación, Secretaría de Salud. Realización el 27 de octubre de 2021.

*Ilustración 1. Taller de participación con las dependencias coordinado por WRI.*

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.



*Fuente: Secretaría de Movilidad.*

- Estudiantes y académicos. Realizado el 21 de noviembre de 2021.

*Ilustración 2. Taller de participación con de estudiantes y académicos coordinado por WRI.*



*Fuente: Secretaría de Movilidad.*

- Colectivos de Ciclistas y Motociclistas. Realizado el 21 de noviembre de 2021.

*Ilustración 3. Taller de participación de colectivos de ciclistas y motociclistas coordinado por WRI.*



*Fuente: Secretaría de Movilidad.*

- Comunidad de la ciudad de Cali. Realizado el 21 de noviembre de 2021.

*Ilustración 4. Taller de participación de la comunidad coordinado por WRI.*



*Fuente: Secretaría de Movilidad (2021).*

La Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial (BIGRS, por sus siglas en inglés) y su aliado técnico World Resources Institute (WRI) brindaron apoyo técnico durante todo este proceso durante 2021. Esta Iniciativa apoya al Distrito de Santiago de

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

Cali desde 2020 brindando capacidades técnicas y recursos en áreas como Infraestructura, Comunicaciones, Análisis de datos, Fiscalización y Control. Su colaboración sigue siendo vital para que la Secretaría de Movilidad estableciera las bases para la actualización del Plan Local de seguridad vial con base en los principios ya presentados, identificando las acciones de mejora respecto al antiguo Plan y los ajustes necesarios para adoptar un nuevo Plan con enfoque de sistema seguro (Ver Anexo 1: Informe Final PLSV 2018 – 2021). En el año 2022 se consolidó el balance final con la propuesta del Plan en el primer Comité Local de Seguridad Vial, el cual se buscaron las observaciones finales por parte de las dependencias que serán responsables de la implementación de este nuevo y renovado Plan Local.

*Ilustración 5. Primer Comité Local de Seguridad Vial del año 2022.*



*Fuente: Secretaría de Movilidad.*

Figura 13. Talleres para la Formulación de la Actualización del Plan Local de Seguridad Vial



Fuente: Secretaría de Movilidad.

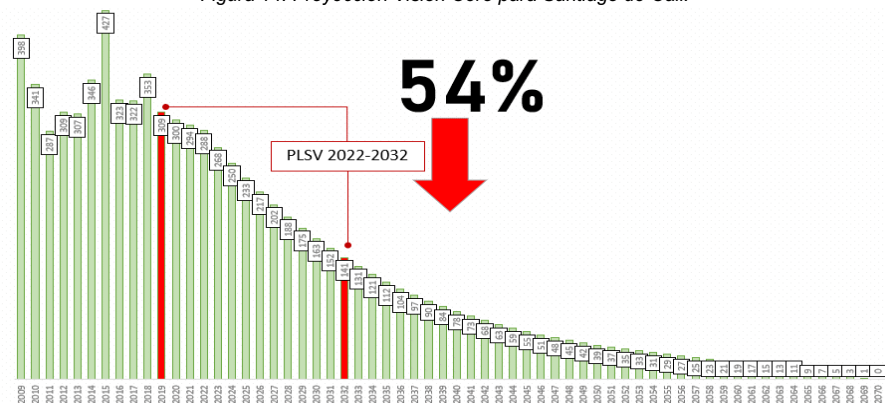
#### 5.4. Proyección de Visión Cero para Santiago de Cali.

Como se mostró en los antecedentes con los resultados que ha mostrado la Visión Cero a nivel global, el éxito en las ciudades de diferentes contextos sociales, económicos y culturales y los resultados en reducciones de fatalidades en dichas ciudades han demostrado que la implementación de la Visión Cero es una buena práctica para el desarrollo de la seguridad vial en una región, además es adaptable a ciudades colombianas y a contextos como los del distrito de Santiago Cali.

Se aspira que al 2032, la ciudad deberá reducir los muertos en las vías en alrededor de un 54%. Lo anterior equivale a una **reducción del 7% anual en la siniestralidad.** (Ver

Figura 14 y Figura 3).

Figura 14. Proyección Visión Cero para Santiago de Cali.



Fuente: OMSSV – Cali.

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

Tabla 8. Propuesta de reducción de cero muertes para el año 2070 para Santiago de Cali.

Item	Año	Muertes	Reducción total sobre línea base	% de reducción por año	% reducción frente a línea base
Línea Base	2019	309			
final periodo de gobierno	2023	268	41	7%	13%
5 años	2026	217	92	7%	30%
10 años	2032	141	168	7%	54%
20 años	2041	73	236	8%	76%
30 años	2051	37	272	8%	88%
40 años	2061	17	292		94%
50 años	2070	0	309		100%

Fuente: OMSSV – Cali.

#### Recomendaciones:

- Usar solo fatalidades para objetivos del plan, objetivos de lesionados solo se puede cuando se tenga estandarizado la captura de lesionados de la ciudad. No obstante, se esperan resultados directos e indirectos de las acciones del plan en la reducción de lesionados.
- Si se requiere por alguna razón determinante en lo estructural o presupuestal de implementación del plan, poner un porcentaje de reducción menor, es necesario correr la línea de tiempo de la visión cero.

## 6. VIGENCIA DEL PLAN

El periodo definido para desarrollar el Plan Local de Seguridad Vial comprende desde el año 2022 al año 2032, es decir 11 años de vigencia en los cuales se consideran temporalidades para cumplimiento de las acciones. Estas temporalidades están alineadas con las administraciones municipales, buscando una fuerte articulación institucional y presupuestal que permita implementar el Plan Local de Seguridad Vial a través de los Planes de Desarrollo y demás políticas públicas derivadas. A saber: corto plazo 2022-2023, mediano plazo 2024-2027 y largo plazo 2028-2032. En estos cortes temporales se harán revisiones estructurales al PLSV 2022-2032.

Finalmente se realizó un complemento al decreto 4112.010.20.0512, que, a partir de la recopilación en el seguimiento al antiguo plan local (2018-2021), se encontraron modificaciones como incluir dependencias como agentes responsables dado que sus actividades implican acciones, programas e incluso los pilares que se han establecido en el nuevo Plan local de Seguridad vial. Se anexa este complemento y su decreto a este documento (Ver Anexo 2: Decreto 4112.010.20.0512 de 2018 Comité Local de Seguridad Vial y Anexo 3: ).

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

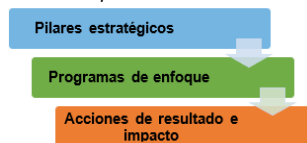


## 7. PILARES ESTRATÉGICOS, PROGRAMAS Y ACCIONES DEL PLSV 2022-2032

Los pilares estratégicos son construidos siguiendo enfoques de visión cero y sistemas seguros de transporte que tiene como objetivo a largo plazo llegar a cero muertes por siniestros viales.

Para comprender la estructura del PLSV se presenta el orden jerárquico de la información que agrupa y detalla las medidas de acción que componen el Plan:

Figura 15. Jerarquización del PLSV.



Fuente: Secretaría de Movilidad.

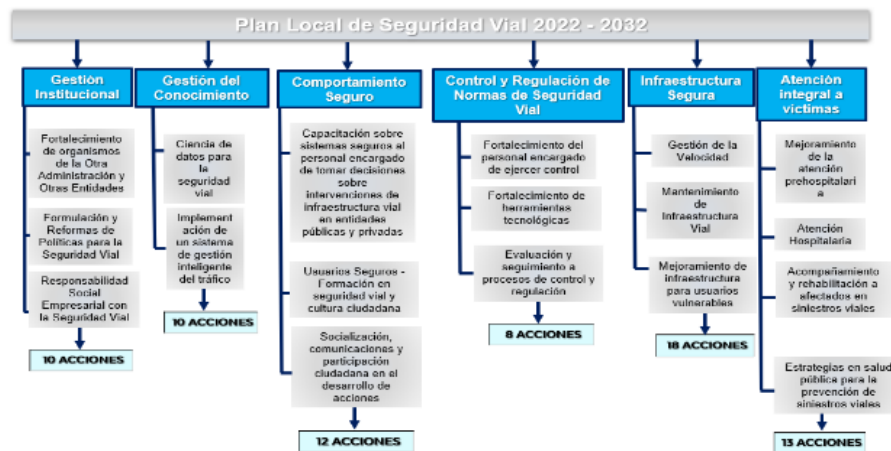
Los pilares estratégicos se fundamentan según los ejes de acción de la OMS para la segunda década de acción para la seguridad vial y los lineamientos fijados en el Plan Nacional de Seguridad Vial para la vigencia 2022 – 2031. Estos pilares se revisaron y ajustaron con base en la experiencia del Plan local de seguridad vial 2018-2021 y atendiendo estos nuevos lineamientos, cuyo objetivo es disminuir la siniestralidad con víctimas en el municipio de Santiago de Cali.

Así, el PLSV consta de seis (6) pilares estratégicos. Estos pilares son:

1. Gestión institucional
2. Gestión del conocimiento
3. Comportamiento seguro
4. Control y regulación de normas de seguridad vial
5. Infraestructura segura
6. Atención integral a víctimas

Figura 16. Pilares y programas del Plan Local de Seguridad Vial 2022 - 2032





Fuente: Secretaría de Movilidad.

Tabla 9. Cantidad de programas y acciones.

Pilares	Programas	Acciones
6	18	71

Fuente: Secretaría de Movilidad.

Con base en los recursos, capacidades y necesidad de actuar frente a distintos temas para mejorar la seguridad vial y, tal como se indicó, con el objetivo de alinear la implementación del plan con los Planes de Desarrollo de la ciudad, se establecieron tres temporalidades: corto, mediano y largo plazo, así como acciones que deben ser adelantadas de manera continua.

Tabla 10. Periodos de implementación y costos estimados.

PERIODO ESTIMADO DE IMPLEMENTACIÓN	
Clasificación	Detalle
Corto plazo	2022-2023
Mediano plazo	2024-2027
Largo plazo	2028-2032
Continua	Se desarrolla hasta la culminación del plan

Fuente: Secretaría de Movilidad.

**Nota:** Los valores de costos estimados deberán modificarse anualmente, de acuerdo a las cuantías de contratación que defina el Distrito de Santiago de Cali.

### **7.1. Gestión Institucional**

Este pilar es esencial porque cuenta con los principios de gobernanza que permiten reafirmar el liderazgo e institucionalidad de la Administración Municipal, además de la coordinación de la Secretaría de Movilidad y la articulación con las diferentes entidades y dependencias de carácter público y privado relacionadas con la seguridad vial, lo cual es de gran importancia para el cumplimiento de las acciones encaminadas al objetivo de Visión Cero y sistemas seguros, garantizando recursos económicos y profesionales por medio de inversión a largo plazo, teniendo en cuenta la inclusión o reforma de políticas públicas que permiten la sostenibilidad en el tiempo de las medidas planteadas.

Las entidades gubernamentales tienen la responsabilidad de diseñar un sistema de movilidad seguro, pero el rol del sector privado, academia y otros actores no estatales también son corresponsables en la consolidación del sistema seguro con su respaldo, liderazgo y recursos disponibles.

Tabla 11. Estructura Pilar Estratégico Gestión Institucional.

PILAR ESTRATÉGICO GESTIÓN INSTITUCIONAL									
<b>PROGRAMA 1. Fortalecer los Organismos que componen la Administración Distrital de Santiago de Cali y promover alianzas con otras entidades públicas o privadas para desarrollar acciones de seguridad vial.</b> Este programa recoge acciones que buscan fortalecer la gestión institucional de tal manera que la articulación entre distintos organismos y entidades se alinee en pro de materializar acciones concretas de seguridad vial. Uno de sus elementos más importantes tiene que ver con darle competencias al Comité de Seguridad Vial para que a través de él se coordinen las gestiones necesarias para hacer un adecuado y oportuno seguimiento al Plan.									
Acción	Descripción Acción	Responsables	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea Base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
1.1. Gestionar recursos financieros y recursos técnicos para el desarrollo de acciones y proyectos de seguridad vial que se propongan adelantar en la ciudad.	Buscar diferentes fuentes de financiación y gestión de recursos técnicos para cumplir los objetivos propuestos del PLSV. Consiste en generar una articulación con entidades públicas, privadas o de cooperación internacional comprometidas con la seguridad vial y que puedan aportar conocimiento, competencia tecnológica o capacidad logística.	<b>Lídera:</b> - Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - Secretaría de Gobierno - Oficina de relaciones y Cooperación - Departamento de Gestión Jurídica - Departamento Administrativo de Planeación Municipal - Departamento Administrativo de Contratación Pública	Implementación continua	Declaración de los recursos gestionados para la seguridad vial Número de convenios nuevos o cartas de intención	COP Número de convenios suscritos, con metas y recursos definidos y gestionados	1 fuente de financiación	2 a 5 fuentes de financiación	50 fuentes de financiación	Anual

**PILAR ESTRATÉGICO GESTIÓN INSTITUCIONAL**

**PROGRAMA 1. Fortalecer los Organismos que componen la Administración Distrital de Santiago de Cali y promover alianzas con otras entidades públicas o privadas para desarrollar acciones de seguridad vial.**

Este programa recoge acciones que buscan fortalecer la gestión institucional de tal manera que la articulación entre distintos organismos y entidades se alinee en pro de materializar acciones concretas de seguridad vial. Uno de sus elementos más importantes tiene que ver con darle competencias al Comité de Seguridad Vial para que a través de él se coordinen las gestiones necesarias para hacer un adecuado y oportuno seguimiento al Plan.

Acción	Descripción Acción	Responsables	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea Base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
<b>1.2.</b> Hacer seguimiento al Comité de Seguridad Vial y comité técnico.	Hacer seguimiento al cumplimiento de las decisiones establecidas en el comité técnico de seguridad vial y comité de coordinación. Este Comité tiene además la función de monitorear la implementación del PLSV entre todas las entidades responsables.	<b>Lidera:</b> -Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - Comité de Seguridad Vial - Departamento Administrativo de Planeación Municipal	Implementación continua	Número de tareas finalizadas y presupuestas del número de comités realizados	Número	4 comités locales y 2 comité técnicos	4 comité Local y 2 Comité Técnicos	40 comité Locales y 20 comité Técnicos	Trimestral
<b>1.3.</b> Fortalecer la gestión con municipios circunvecinos y el gobierno departamental, para consolidar acciones de seguridad vial.	Conformar una mesa de seguridad vial donde participen los organismos de tránsito y movilidad de los municipios y la gobernación.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - Secretaría de Gobierno	Implementación continua	Acciones definidas y ejecutadas	Número	2 mesas de trabajo	1 a 3 mesas de trabajo	30 mesas de trabajo	Periodicidad que se defina en la mesa de trabajo

**PILAR ESTRATÉGICO GESTIÓN INSTITUCIONAL**

**PROGRAMA 1. Fortalecer los Organismos que componen la Administración Distrital de Santiago de Cali y promover alianzas con otras entidades públicas o privadas para desarrollar acciones de seguridad vial.**

Este programa recoge acciones que buscan fortalecer la gestión institucional de tal manera que la articulación entre distintos organismos y entidades se alinee en pro de materializar acciones concretas de seguridad vial. Uno de sus elementos más importantes tiene que ver con darle competencias al Comité de Seguridad Vial para que a través de él se coordinen las gestiones necesarias para hacer un adecuado y oportuno seguimiento al Plan.

Acción	Descripción Acción	Responsables	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea Base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
<b>1.4.</b> Fortalecer la gestión con entidades y autoridades nacionales para consolidar las acciones de Seguridad Vial.	Fortalecer instancias de coordinación y cooperación con otras entidades a nivel nacional, que desde sus responsabilidades misionales apoyen, gestionen y dinamicen el cumplimiento de acciones del PLSV. Articulación con campañas masivas en medios de comunicación para emitir en espacios institucionales de la alcaldía	<b>Lídera:</b> - Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - Ministerio de Transporte - Policía Nacional - ANI - ANSV - INVIAS - Superintendencia de Transporte	Implementación continua.	Indicador de seguimiento	Número	2 instancias	1 a 4 instancias	20 instancias	Periodicidad que se defina en la mesa de trabajo
<b>1.5.</b> Apoyar proyectos del PIMU relacionados con seguridad vial.	Implementar los proyectos relacionados con estrategias de Seguridad Vial. Estas estrategias son: de regulación, control y gestión inteligente del tráfico para la eficiencia de la movilidad y la seguridad vial)	<b>Lídera:</b> - Departamento Administrativo de Planeación Municipal <b>Articulación con:</b> - Secretaría de Movilidad - Secretaría de Infraestructura - Secretaría de Vivienda Social y Hábitat	Largo plazo	Número de Proyectos Implementados	Número (metros, metros cuadrados, etc. según corresponda con el proyecto)	No aplica	Por definir	Por definir	Anual

*Fuente: Secretaría de Movilidad.*

Tabla 12. Estructura Pilar Estratégico Gestión Institucional. Programa 2.

<b>PILAR ESTRATÉGICO GESTIÓN INSTITUCIONAL</b>									
<b>PROGRAMA 2. Formulación y reformas de políticas para la seguridad vial.</b>									
Se busca con este programa formular y adoptar los planes y demás instrumentos necesarios para viabilizar la implementación de programas y acciones de seguridad vial durante la vigencia del PLSV 2022-2032.									
<b>Acción</b>	<b>Descripción Acción</b>	<b>Responsable</b>	<b>Plazo</b>	<b>Indicador</b>	<b>Unidad de medida</b>	<b>Línea base 2021</b>	<b>Meta Anual</b>	<b>Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)</b>	<b>Periodo de seguimiento</b>
<b>2.1.</b> Adoptar el Plan Local de Seguridad Vial.	Adoptar mediante acto administrativo el Plan Local de Seguridad Vial (Decreto 4112.010.20.0512 de 2018 ACTA N°02 CLSV Adopción PLSV 30 nov 2018)	<b>Lidera:</b> - Comité Local de Seguridad Vial	Corto plazo	Adoptado	Número	4 comité Local y 2 Comité Técnicos	4 comité Local y 2 Comité Técnicos	40 comité Locales y 20 comité Técnicos	Primer semestre del año 2022
<b>2.2.</b> Formular e implementar el Plan de Seguridad Vial para Motociclistas.	Adoptar mediante acto administrativo el Plan de Seguridad Vial para Motociclistas.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad	Corto plazo	Adoptado	Determinada según el instrumento legal que se quiera adoptar	Se realizó un diagnóstico	Uno	Uno	Primer semestre del año 2023
<b>2.3</b> Adoptar instrumentos legales y de política pública para promover la seguridad vial.	Adoptar mediante actos administrativos instrumentos legales y de política pública alineados con el enfoque de Visión Cero para abordar la seguridad vial.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad	Mediano plazo	Número	Número de actos administrativos adoptados	Actualización del Plan Local de Seguridad Vial 2022 - 2032	Por definir	Por definir	Anual

Fuente: Secretaría de Movilidad.

Tabla 13. Estructura Pilar Estratégico Gestión Institucional. Programa 3.

PILAR ESTRATÉGICO GESTIÓN INSTITUCIONAL									
PROGRAMA 3. Responsabilidad social empresarial con la seguridad vial.									
Este programa se concibe a partir de la necesidad de involucrar al sector privado y a los operadores del transporte público y especial en el mejoramiento de la seguridad vial, a partir de capacitaciones y generar compromisos concretos.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
3.1. Fortalecer el compromiso del sector privado en materia de seguridad vial.	Realizar reuniones, convalidar con los Planes de Manejo de Tránsito de afianzar con capacitaciones e invitar a los foros y talleres que se realicen en la Secretaría de Movilidad a los entes del sector privado.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - Oficina de Relaciones y Cooperación	Largo plazo	Indicador de seguimiento	Porcentaje	No aplica	Por definir	Por definir	Periodicidad que se defina en la mesa de trabajo
3.2. Capacitar y generar compromisos en materia de seguridad vial con el gremio del transporte público y especial.	Quién los capacita, cada cuánto y cómo medir avances.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - Oficina de Relaciones y Cooperación	Largo plazo	Indicador de seguimiento	Porcentaje	No aplica	1 a 3 capacitaciones	10 capacitaciones	Periodicidad que se defina en la mesa de trabajo

Fuente: Secretaría de Movilidad.

## 7.2. Gestión del Conocimiento

Este pilar tiene como fin gestionar el conocimiento como base para la toma de decisiones por medio de investigaciones, estudios y sistemas inteligentes. Ampliar la recolección de información que permita describir y conocer más el evento a partir de

investigaciones y análisis e implementar un sistema robusto de recolección de datos en tiempo real que permita el procesamiento de grandes cantidades de datos y su divulgación.

Tabla 14. Estructura Pilar Estratégico Gestión Del Conocimiento. Programa 1.

PILAR ESTRATÉGICO GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO									
PROGRAMA 1. Ciencia de datos para la seguridad vial.									
Las acciones que recoge este programa están pensadas en fortalecer la recopilación y análisis de la información con el fin de que las medidas de seguridad vial estén sustentadas en datos y estudios técnicos, teniendo presente el enfoque de género. De esta manera, será factible ahondar en la problemática de la siniestralidad vial y actuar sobre los elementos donde puede haber más impacto para mejorar la seguridad vial.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
1.1. Realizar investigaciones en materia de seguridad vial en asociación a los factores de riesgo.	Emprender investigaciones en temas relacionados a la seguridad vial que permitan caracterizar la siniestralidad y derivar en acciones concretas. Adelantar análisis con enfoque de género.	Lidera: - Secretaría de Movilidad	Implementación continua	Investigaciones realizadas	Número	2 investigaciones	1 a 3 investigaciones	30 investigaciones	Anual
1.2. Evaluar el impacto de las estrategias de seguridad vial desarrolladas.	Realizar estudios de impacto de las estrategias desarrolladas en el PLSV, y determinar continuidad o modificaciones.	Lidera: - Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> -Comité Local de Seguridad Vial - Comité Técnico de Seguridad Vial	Implementación continua	Evaluaciones de impacto realizadas a las estrategias desarrolladas del PLSV	Número	1 estudio	1 a 4 estudios	35 estudios	Bianual



PILAR ESTRATÉGICO GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO									
PROGRAMA 1. Ciencia de datos para la seguridad vial.									
Las acciones que recoge este programa están pensadas en fortalecer la recopilación y análisis de la información con el fin de que las medidas de seguridad vial estén sustentadas en datos y estudios técnicos, teniendo presente el enfoque de género. De esta manera, será factible ahondar en la problemática de la siniestralidad vial y actuar sobre los elementos donde puede haber más impacto para mejorar la seguridad vial.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
1.3 Realizar análisis periódicos de la siniestralidad vial.	Realizar un seguimiento constante del comportamiento de siniestralidad en la ciudad, segregados por tipo de actor y tipo de vía.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad	Implementación continua	Boletines de siniestralidad publicados	Número de boletines	12 seguimientos	12 seguimientos	120 seguimientos	Mensual
1.4 Realizar estudios sobre aspectos de seguridad vial que deben considerarse al implementar vehículos limpios en vehículos de energías limpias.	Realizar un seguimiento sobre aspectos de seguridad vial que deben considerarse al implementar vehículos limpios (patinetas eléctricas, bicicletas de pedaleo asistido, buses eléctricos, motos eléctricas, entre otros).	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - METRO CALI S.A.	Mediano plazo	Investigaciones realizadas	Número de estudios realizados	No aplica	1 a 4 seguimientos	40 seguimientos	Anual
1.5 Hacer seguimiento y evaluación a la operación del transporte público en lo referente a seguridad vial.	Hacer seguimiento a la operación del transporte público mediante visitas de inspección y cumplimiento de listas de chequeo que permitan mejorar la seguridad vial de las empresas prestadoras de servicios de transporte de pasajeros. Adelantar análisis con enfoque de género.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad	Implementación continua	Empresas transportadoras que cumplan con requerimientos de seguridad vial	Número	No aplica	1 a 4 seguimientos	35 seguimientos	Anual

PILAR ESTRATÉGICO GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO									
PROGRAMA 1. Ciencia de datos para la seguridad vial.									
Las acciones que recoge este programa están pensadas en fortalecer la recopilación y análisis de la información con el fin de que las medidas de seguridad vial estén sustentadas en datos y estudios técnicos, teniendo presente el enfoque de género. De esta manera, será factible ahondar en la problemática de la siniestralidad vial y actuar sobre los elementos donde puede haber más impacto para mejorar la seguridad vial.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
1.6 Recolección y almacenamiento de datos estratégicos de movilidad sostenible y seguridad vial	Adquirir a través APIs, ETLs, FTP u otro tipo de mecanismo; datos de diferentes fuentes (internas y externas), almacenarlos y procesarlos OnPremise y en Cloud (AWS, GCP, entre otros mediante convenios con DATIC – EMCALI), estructurarlos y consultarlos por medio de un sistema gestor de bases de datos.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - CDAV - DATIC	Implementación continua	Base de datos consolidada	Porcentaje	No aplica	Por definir	Por definir	Anual
1.7 Implementación de una bodega de datos de movilidad sostenible y seguridad vial	Disponer de los servicios adquiridos en la alianza estratégica AWS - Emcali - Datic, mediante la cual se dotará de infraestructura, servicios y herramientas AWS (Amazon Web Services) a los diferentes organismos de la Administración Municipal, a fin de crear la línea base de la inteligencia de negocios de la dependencia.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - DATIC	Implementación continua	Bodega de datos consolidada	Porcentaje	No aplica	Por definir	Por definir	Anual

Fuente: Secretaría de Movilidad.

Tabla 15. Estructura Pilar Estratégico Gestión Del Conocimiento. Programa 2.

PILAR ESTRATÉGICO GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO									
PROGRAMA 2. Implementación de un sistema de gestión inteligente del tráfico.									
Implementar sistemas inteligentes de gestión de tráfico que mejoren la circulación vehicular y prioricen los modos más sostenibles, que lleguen de una manera ágil al usuario a través del uso de nuevas tecnologías depende, en particular, del uso de paradigmas tecnológicos vanguardistas. Este programa se enfoca en dotar a la Entidad de las capacidades, infraestructura, recursos y herramientas modernas para lograr este propósito.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
2.1. Implementar una plataforma de gestión de Sistemas Inteligentes de Transporte	La función de la plataforma será almacenar los datos capturados por los sensores Wifi, Bluetooth, entre otros dispositivos instalados en vía; procesarlos, analizarlos y mapearlos para la toma de decisiones, automáticas o manuales en pro de mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - Cali Inteligente	2022-2023	Plataforma en su versión inicial operando	Número	No aplica	1 plataforma	1 plataforma	Anual
2.2. Implementar un sistema de información sobre movilidad urbana al usuario, basada en aplicaciones móviles y web (Si)	El sistema de información proporcionará al ciudadano datos sobre transporte público (SITM / TPC), zonas de estacionamiento, integración con bici pública, conductores y taxis, tráfico, obras, mapas, entre otros.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - Cali Inteligente	2022-2023	Aplicación en su versión inicial operando	Número	No aplica	1 sistema	1 sistema	Anual
2.3. Implementar un Sistema Semafórico Inteligente	Modernización del Sistema de Semaforización Inteligente implementando infraestructura física (obras civiles y adecuaciones) arquitectura tecnológica (solución adaptativa, dispositivos, sensores, comunicaciones, entre otros).	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - Cali Inteligente - DATIC	2022-2023	Intersecciones en el sistema de semaforización inteligente implementadas	Número	No aplica	1 sistema	1 sistema	Anual

Fuente: Secretaría de Movilidad.

### 7.3. Comportamiento Seguro

Este pilar busca promover cambios en el comportamiento de las personas que interactúan sobre la vía, en su rol de usuarios viales, partiendo de la base de que, si las personas reconocen los factores de riesgo vial, podrían evitar situaciones de riesgo

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

asociadas a sus desplazamientos. Teniendo en cuenta, además, la importancia de la vinculación de la ciudadanía en la toma de decisiones en las distintas etapas de los proyectos y estrategias de participación, o en su rol de diseñadores y tomadores de decisiones, fortaleciendo sus capacidades profesionales para la gestión de una movilidad segura.

Tabla 16. Estructura Pilar Estratégico Comportamiento Seguro. Programa 1.

PILAR ESTRATÉGICO COMPORTAMIENTO SEGURO									
PROGRAMA 1. Capacitación sobre sistemas seguros al personal encargado de tomar decisiones sobre intervenciones de infraestructura vial en entidades públicas y privadas.									
Este programa se sustenta en la necesidad permanente de fortalecer las capacidades técnicas de los técnicos y demás funcionarios en temas de seguridad vial que están vinculados en la planificación, diseño, supervisión y revisión de proyectos viales y de transporte, así como en crear competencias y capacidades que permitan mejorar los procesos continuos sobre las vías existentes con el fin de evitar siniestros									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
1.1. Fortalecer el recurso humano calificado para la gestión de la movilidad segura.	Capacitar al personal encargado de gestionar la movilidad en temas de seguridad vial con enfoque en sistemas seguros. Realizar una autoevaluación de la metodología de capacitaciones mediante encuestas de satisfacción. En organismos como Infraestructura, Planeación, Metro Cali S.A., dirigidos a quienes planean y ejecutan acciones en esta materia. (tratemos de integrar estos dos objetivos, el indicador solo mide el primero)	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - Departamento Administrativo de Planeación Distrital - Secretaria de Infraestructura	Implementación continua	Capacitaciones realizadas	Número	No aplica	50 a 200 personas	2000 personas	Trimestral
1.2 Formar a los diseñadores del sistema.	Capacitar al personal encargado de diseñar infraestructura vial en sistemas seguros, gestión de la velocidad, cruces seguros, infraestructura peatonal, ciclista y temas afines. Realizar una autoevaluación de la metodología de capacitaciones mediante encuestas de satisfacción.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad	Implementación continua	Capacitaciones realizadas	Número	No aplica	5 a 50 personas	500 personas	Trimestral

Fuente: Secretaría de Movilidad.

Tabla 17. Estructura Pilar Estratégico Comportamiento Seguro. Programa 2.

PILAR ESTRATÉGICO COMPORTAMIENTO SEGURO									
PROGRAMA 2. Usuarios Seguros - Formación en seguridad vial y cultura ciudadana.									
Este programa se sustenta en la necesidad permanente de sensibilizar a los distintos usuarios viales en temas de seguridad vial, crear competencias y capacidades que permitan mejorar el comportamiento en vía y evitar siniestros. Además, tienen un enfoque poblacional lo que permitirá diseñar herramientas formativas específicas según su rol: estudiantes, docentes, operadores del transporte público, de ambulancias, etc. Las acciones de este programa deben incluir las responsabilidades derivadas del CONPES 4080 de 2022 sobre equidad de género.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
2.1. Realizar capacitaciones en seguridad vial a conductores de servicio público, ambulancias y transporte escolar.	Realizar capacitaciones de conductores de servicio público, ambulancias y transporte escolar, para desarrollar conductas seguras y aumentar su conciencia respecto a los riesgos que implica la conducción de vehículos. Realizar una autoevaluación de la metodología de capacitaciones mediante encuestas de satisfacción.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - Metro Cali S.A. - Secretaria de Educación - Secretaria de Salud Pública	Implementación continua	Capacitaciones realizadas	Número	5 capacitaciones	5 a 10 capacitaciones	50 capacitaciones	Trimestral
2.2. Evaluar y fortalecer metodología del curso de infractores tránsito.	Realizar auditorías para evaluar la metodología del curso de infractores (SICIDUV) y aplicar las recomendaciones pertinentes. Los cursos a infractores están regulados por la Ley 769 de 2002, y la Resolución 11355 de 2020 (Min. Transporte), se realizan auditorías de control interno (2 por año), auditorías de certificación en ISO 9001 (2 de seguimiento una por año, y una de certificación), además de auditoría de certificación en la R.11355/2020, bajo el mismo esquema, esto con organismos regulados por la ONAC.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad	Implementación continua	Implementar recomendaciones de auditorías SICIDUV	Número	No aplica	Por definir	Por definir	Trimestral

PILAR ESTRATÉGICO COMPORTAMIENTO SEGURO									
PROGRAMA 2. Usuarios Seguros - Formación en seguridad vial y cultura ciudadana.									
Este programa se sustenta en la necesidad permanente de sensibilizar a los distintos usuarios viales en temas de seguridad vial, crear competencias y capacidades que permitan mejorar el comportamiento en vía y evitar siniestros. Además, tienen un enfoque poblacional lo que permitirá diseñar herramientas formativas específicas según su rol: estudiantes, docentes, operadores del transporte público, de ambulancias, etc. Las acciones de este programa deben incluir las responsabilidades derivadas del CONPES 4080 de 2022 sobre equidad de género.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
2.3. Fortalecer en conocimientos en temas de seguridad vial y prevención a estudiantes de educación básica, técnica, tecnológica y universitaria.	Capacitar en seguridad vial a estudiantes de educación básica, técnica, tecnológica y universitaria. Articular con proyecto de Semilleros de Cultura	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Educación - Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - Secretaría de Paz y Cultura Ciudadana - Secretaría de Salud Pública	Implementación continua	Número de estudiantes sensibilizados	Número	10 capacitaciones	10 a 25 capacitaciones	200 capacitaciones	trimestral
2.4. Realizar activaciones en vía para instruir a los usuarios viales sobre comportamiento seguro en la vía.	Promover experiencias atractivas, generar conciencia y apoyo público a través de educación y campañas.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad	Implementación continua	Usuarios viales sensibilizados en seguridad vial	Número	120 activaciones	100 a 150 activaciones	1500 activaciones	Trimestral
2.5. Capacitar docentes en educación vial, de los niveles de preescolar, básica y media.	Capacitar a docentes de los niveles de preescolar, básica y media, con base en las orientaciones en Movilidad segura, entregadas por el Ministerio de Educación. Según ley 1503/2012 como responsable se debe incluir la mesa técnica de integración de la secretaria de educación y salud para la calidad educativa	<b>Lidera:</b> - Secretaria de Movilidad - Secretaría de Educación Distrital <b>Articulación con:</b> - Secretaria de Salud Pública	Implementación continua	Total capacitaciones a docentes realizados	Número	35 capacitaciones	50 a 100 capacitaciones	1000 capacitaciones	Trimestral

Fuente: Secretaría de Movilidad.

PILAR ESTRATÉGICO COMPORTAMIENTO SEGURO									
PROGRAMA 2. Usuarios Seguros - Formación en seguridad vial y cultura ciudadana.									
Este programa se sustenta en la necesidad permanente de sensibilizar a los distintos usuarios viales en temas de seguridad vial, crear competencias y capacidades que permitan mejorar el comportamiento en vía y evitar siniestros. Además, tienen un enfoque poblacional lo que permitirá diseñar herramientas formativas específicas según su rol: estudiantes, docentes, operadores del transporte público, de ambulancias, etc. Las acciones de este programa deben incluir las responsabilidades derivadas del CONPES 4080 de 2022 sobre equidad de género.									
2.6. Implementar un mecanismo que fomente la movilidad activa	Adoptar la política pública mediante programas institucionales en especial el programa de PEDALEAVE (complementando con cicloparqueaderos, con cicloparqueaderos planes de movilidad escolar, entre otros) Se complementa con la Política Pública de Soberanía y Seguridad Alimentaria Nutricional el cual garantiza la buena alimentación a todos los estudiantes, en especial a los beneficiarios del programa.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad - Secretaría de Educación Distrital <b>Articulación con:</b> - Secretaría de Salud Pública	Media no plazo	Número de actores viales beneficiados	Número	250 beneficiarios	270 estudiantes beneficiados (programa trimestral) distribuidos en 3 instituciones educativas	2700 estudiantes y 30 instituciones educativas	Anual

Fuente: Secretaría de Movilidad.

Tabla 18. Estructura Pilar Estratégico Comportamiento Seguro. Programa 3.

<b>PILAR ESTRATÉGICO COMPORTAMIENTO SEGURO</b>									
<b>PROGRAMA 3. Socialización, comunicaciones y participación ciudadana en el desarrollo de acciones.</b>									
Parte del éxito de las acciones de seguridad vial encaminadas en intervenir sobre factores de riesgo vial, consiste en establecer adecuados y pertinentes procesos para construir participativamente las propuestas, socializar las medidas y comunicar los riesgos y los beneficios de actuar en mejora de la seguridad vial. Las acciones de este programa deben incluir las responsabilidades derivadas del CONPES 4080 de 2022 sobre equidad de género.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
<b>3.1.</b> Diseñar un plan estratégico de socialización y divulgación de las acciones del Plan Local de Seguridad Vial.	Realizar actividades de socialización y divulgación del PLSV tanto en sector público como sociedad civil.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad - Comité Local de Seguridad Vial <b>Articulación con:</b> - Secretaria de Desarrollo Territorial y Participación Ciudadana	Implementación continua	Actividades de socialización y divulgación del PLSV	Número	4 actividades	1 plan estratégico \ 6 actividades	1 plan estratégico \ 60 actividades socialización y divulgación	Anual
<b>3.2.</b> Diseñar e implementar estrategias de comunicación para informar y generar conciencia sobre los peligros de los principales factores de riesgo de seguridad vial.	Informar a la comunidad sobre los principales factores de riesgo de la seguridad vial. Programa de Identidad Caleña de Secretaria de Paz y Cultura.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - Comité Local de Seguridad Vial - Secretaría de Paz y Cultura - Secretaria de Educación -Secretaria de Bienestar Social	Implementación continua	Cantidad de estrategias desarrolladas	Número de estrategias implementadas y número de personas intervenidas	5 estrategias	5 a 10 estrategias	5 a 10 estrategias	Bianual

Fuente: Secretaría de Movilidad.



PILAR ESTRATÉGICO COMPORTAMIENTO SEGURO									
PROGRAMA 3. Socialización, comunicaciones y participación ciudadana en el desarrollo de acciones.									
Parte del éxito de las acciones de seguridad vial encaminadas en intervenir sobre factores de riesgo vial, consiste en establecer adecuados y pertinentes procesos para construir participativamente las propuestas, socializar las medidas y comunicar los riesgos y los beneficios de actuar en mejora de la seguridad vial. Las acciones de este programa deben incluir las responsabilidades derivadas del CONPES 4080 de 2022 sobre equidad de género.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
3.3. Promover la participación ciudadana, con relación a la seguridad vial.	Promover acercamientos e intervención de la comunidad para la planeación, seguimiento y vigilancia de los resultados del PLSV.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad - Comité Local de Seguridad Vial <b>Articulación con:</b> - Oficina de Comunicaciones	Implementación continua	Cantidad intervenciones de participación ciudadana (foros, socialización, mesas de trabajo)	Número	15 intervenciones	50 a 100 intervenciones	1000 intervenciones	Anual
3.4. Diseñar e implementar estrategias de comunicación para promover el mantenimiento de la revisión técnico mecánica.	Concientizar a la comunidad sobre la importancia de realizar mantenimientos preventivos y correctivos.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - Oficina de Comunicaciones	Implementación continua	Cantidad de estrategias desarrolladas	Número	No aplica	Por definir	Por definir	Anual

Fuente: Secretaría de Movilidad.

#### 7.4. Control y Regulación de Normas para la Seguridad Vial

Este pilar consiste en adelantar medidas de control y regulación para garantizar el cumplimiento y entendimiento de las normas de tránsito por parte de los usuarios y de la autoridad a cargo de su cumplimiento, con el fin de desarrollar comportamientos seguros sobre la vía. Para ello, es indispensable contar con mecanismos de sanciones que permitan alcanzar tal fin, y así mismo fortalecer tanto como las capacidades del personal encargado de ejercer control, así como la tecnología empleada para el control y monitoreo de los siniestros viales.

Tabla 19. Control y regulación de normas para la Seguridad Vial. Programa 1.

PILAR ESTRATÉGICO CONTROL Y REGULACIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD VIAL									
PROGRAMA 1. Fortalecimiento del personal encargado de ejercer control.									
Parte esencial de las acciones en materia de seguridad vial está en fortalecer las capacidades humanas del personal a cargo del control del tránsito. Este programa se enfoca en mejorar las competencias y habilidades del cuerpo de agentes de la ciudad.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
1.1. Implementar programa de capacitación técnica permanente dirigido a agentes de tránsito.	Realizar capacitaciones técnicas y normativas dirigidas a agentes de tránsito.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad <b>Articulada con:</b> - Departamento Administrativo de Desarrollo e Innovación Institucional (DADII) - Departamento Administrativo de Desarrollo e Innovación Institucional (UAG)	Implementación continua	Capacitaciones realizadas	Número	5 capacitaciones	5 a 10 capacitaciones	100 capacitaciones	Anual
1.2. Diseñar programa de capacitación en buenas prácticas, seguridad ciudadana, habilidades blandas dirigido a agentes de tránsito enfocadas en la interacción con la ciudadanía.	Realizar capacitaciones en temas de habilidades blandas dirigido a agentes de tránsito con el fin de generar estrategias para recuperar el respeto a la autoridad de tránsito.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad	Mediano plazo	Programa de capacitaciones diseñadas y realizadas	Número	5 capacitaciones	5 a 10 capacitaciones	100 capacitaciones	Semestral

Fuente: Secretaría de Movilidad.

Tabla 20. Control y regulación de normas para la Seguridad Vial. Programa 2.

PILAR ESTRATÉGICO CONTROL Y REGULACIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD VIAL									
PROGRAMA 2. Fortalecimiento de herramientas tecnológicas.									
Una de las claves para convertir a una ciudad en Smart City es la transformación digital de procesos optimizados y automatizados, la transparencia, la gestión inteligente de recursos, los datos abiertos y, sobre todo, en la toma de decisiones basadas en datos. Este programa se enfoca en fortalecer a la Entidad en estos aspectos.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
2.1. Fortalecer la tecnología aplicada al monitoreo y control sistemático de la operación del sistema de movilidad.	Fortalecer y optimizar tecnología para fiscalizar con precisión el cumplimiento de normas de tránsito para garantizar movilidad segura y eficiente (comparenderas electrónicas, radares para control de velocidad, entre otros).	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad	Largo Plazo	Implementación de herramientas tecnológicas	Porcentaje	No aplica	Por definir	Por definir	Anual
2.2. Crear herramientas tecnológicas para facilitar, optimizar, medir y controlar proceso internos y externos.	Construir productos mínimos viables (PMV) para IPAT Digital, Seguimiento a las empresas de transporte público individual de pasajeros, registro de los Planes de Manejo de Tránsito, herramienta de gestión de incidentes para la asignación y monitoreo de actividades de mantenimiento de la red semafórica, herramienta de asignación, ejecución y registro de actividades de levantamiento de aforos, herramienta para consulta, almacenamiento y análisis de datos basados en APIs externas para construir indicadores de Matriz Origen-Destino, Análisis de tráfico, velocidades y longitudes de cola.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad	Largo plazo	Porcentaje de avance sobre los Productos Mínimos Viables del sistema de información	Porcentaje	No aplica	Por definir	Por definir	Semestral
2.3 Almacenamiento a partir de la guía de inspección de auditorías	Desarrollar herramienta de almacenamiento y consulta de las inspecciones y auditorías realizadas creando una base de datos para los proyectos presentados a la Secretaría de Movilidad	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad	Medio plazo	Producto Mínimo Viable del sistema de información	Número	No aplica	Por definir	Por definir	Anual

Fuente: Secretaría de Movilidad.

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

Tabla 21. Control y regulación de normas para la Seguridad Vial. Programa 2.

PILAR ESTRATÉGICO CONTROL Y REGULACIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD VIAL									
PROGRAMA 3. Evaluación y seguimiento a procesos de control y regulación.									
Este programa tiene como objetivo fortalecer las herramientas técnicas y tecnológicas para monitorear los procesos de control y regulación del tránsito, con el fin de proveer de medidas cuantitativas de eficacia y eficiencia que permitan mejorar los procesos de manera continua y acertada.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
3.1. Diseñar e implementar un Plan para la Gestión de Control y Regulación de las normas de tránsito.	Desarrollar la metodología operativa para optimizar procesos de control y regulación que consideren fechas especiales (festividades, ferias, conciertos). Análisis geoespaciales que permitan mejorar la ubicación de retenes según problemáticas como cercanía a lugares de expendio de alcohol o zonas que requieran mayor control (estacionamiento en vía, transporte ilegal, entre otros).	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad	Largo plazo	Metodología operativa	Porcentaje	No aplica	Por definir	Por definir	Semestral
3.2. Realizar controles para todos los modos de transporte.	Fortalecer control y vigilancia de operación de transporte escolar, transporte público y privado.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad - Secretaria de Seguridad y Justicia. <b>Articulación con:</b> METRO CALI S.A.	Implementación continua	Controles de operación	Porcentaje	450 controles	250 a 500 controles	4000 controles	Semestral

PILAR ESTRATÉGICO CONTROL Y REGULACIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD VIAL									
PROGRAMA 3. Evaluación y seguimiento a procesos de control y regulación.									
Este programa tiene como objetivo fortalecer las herramientas técnicas y tecnológicas para monitorear los procesos de control y regulación del tránsito, con el fin de proveer de medidas cuantitativas de eficacia y eficiencia que permitan mejorar los procesos de manera continua y acertada.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
3.3. Promover y vigilar el cumplimiento de normas en torno a utilización de elementos de seguridad reglamentarios y uso de dispositivos electrónicos al conducir.	Exigir el uso de cinturones de seguridad, cascos para motociclistas, chalecos reflectivos. Restringir uso de equipos electrónicos mientras se conduce para evitar siniestros por mensajes de texto.	<b>Lidera:</b> Secretaría de Movilidad	Implementación continua	Puntos de control de agentes de tránsito	Porcentaje	1550 puntos de control	1500 a 2000 puntos de control	20000 puntos de control	Semestral

Fuente: Secretaría de Movilidad.

### 7.5. Infraestructura Segura

Este pilar incorporar criterios de seguridad vial a los procesos de planificación, diseño, ejecución y mantenimiento de infraestructura vial y de transporte para todos los usuarios viales, en particular, en usuarios vulnerables. Un factor de riesgo importante para el mejoramiento de la seguridad vial es la velocidad, dado que es uno de los factores de riesgo que más incide en la gravedad de los siniestros, es por esto que su gestión es de gran importancia tanto como medida reactiva o proactiva de seguridad vial, y se considera como uno de los programas fundamentales para alcanzar los objetivos de sistemas seguros que permite garantizar la movilidad de todos los actores viales priorizando los más vulnerables. Por otro lado, sobresalen también las Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial para identificar y atender problemas de seguridad tanto en proyectos que están en diseño como sobre vías existentes.

Tabla 22. Pilar Estratégico Infraestructura Segura. Programa 1.

PILAR ESTRATÉGICO INFRAESTRUCTURA SEGURA									
PROGRAMA 1. Gestión de la velocidad.									
El objetivo de este programa estriba en diseñar las acciones necesarias para intervenir sobre el factor de riesgo vial que más incide en la gravedad de los siniestros. Su acción prioritaria consiste en formular e implementar el Programa de Gestión de la Velocidad el cual tendrá incidencia en el diseño, operación y control de la infraestructura.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
1.1. Formular e implementar el Programa de Gestión de la Velocidad.	Fijar límites de velocidad apropiados para el tipo de vía, entorno y usuarios. Establecer estándares de diseño de calles y recomendar cruces con atención especial en seguridad de usuarios vulnerables.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - Secretaría de Gobierno - Departamento Administrativo de Planeación Distrital - Secretaría de Infraestructura - Metro Cali S.A.	Corto Plazo	Programa gestión de la velocidad formulado	Número	No aplica	1 programa	1 programa	Anual
1.2. Implementar medidas para la pacificación del tránsito.	Implementar medidas de pacificación vial y adecuación geométrica de calzadas viales.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - Secretaria de Infraestructura - Secretaria de Desarrollo Territorial y Participación Ciudadana - Departamento Administrativo de Planeación Distrital	Largo Plazo	Sitios intervenidos con medidas de pacificación del tránsito	Área	4 intervenciones	4 a 10 intervenciones	40 intervenciones	Anual

**PILAR ESTRATÉGICO INFRAESTRUCTURA SEGURA**

**PROGRAMA 1. Gestión de la velocidad.**

El objetivo de este programa estriba en diseñar las acciones necesarias para intervenir sobre el factor de riesgo vial que más incide en la gravedad de los siniestros. Su acción prioritaria consiste en formular e implementar el Programa de Gestión de la Velocidad el cual tendrá incidencia en el diseño, operación y control de la infraestructura.

Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
1.3. Redistribuir el uso de la sección vial para una mayor equidad en el uso del espacio público vial según necesidades de los usuarios viales.	Realizar acciones encaminadas a ampliar el ancho de las aceras peatonales y disminuir el ancho de los carriles para tráfico mixto existentes con el fin de reducir las velocidades del transporte motorizado y generar espacios en bicicarriles o zonas recuperadas para esparcimiento y estancia (parklets), etc.	<b>Lidera:</b> - Departamento Administrativo de Planeación Distrital <b>Articulación con:</b> - Secretaría de Movilidad - Secretaría de Vivienda Social y Hábitat	Largo Plazo	Tramos de redistribución de la sección vial.	KM por corredor (Indicador de efectividad en el uso de la Sección Vial)	No aplica	Por definir	Por definir	Anual
1.4. Realizar ordenamiento y gestión de estacionamientos.	Implementar zonas de estacionamiento en vía que permitan priorizar la movilidad de otros actores vulnerables, como apoyo para medidas de disminución del ancho de calzada, chicanas, segregación, entre otras.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - Departamento Administrativo de Planeación Distrital - Secretaría de Desarrollo Territorial y Participación Ciudadana	Largo Plazo	Zonas implementadas para estacionamiento en vía	Unidad Área o Metro lineal	1 ordenamiento	1 a 8 ordenamientos	4 ordenamientos	Anual

**PILAR ESTRATÉGICO INFRAESTRUCTURA SEGURA**

**PROGRAMA 1. Gestión de la velocidad.**

El objetivo de este programa estriba en diseñar las acciones necesarias para intervenir sobre el factor de riesgo vial que más incide en la gravedad de los siniestros. Su acción prioritaria consiste en formular e implementar el Programa de Gestión de la Velocidad el cual tendrá incidencia en el diseño, operación y control de la infraestructura.

Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
1.5. Diseñar e implementar zonas de baja velocidad en zonas escolares y de alto tránsito peatonal.	Priorizar intervenciones de infraestructura vial para zonas de baja velocidad en zonas escolares y de alto tránsito peatonal. Las intervenciones realizadas deben garantizar que los vehículos motorizados no excedan velocidades de 30 km/h, o menos si el entorno lo requiere, de manera que se brinde prioridad a los peatones.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - Secretaría de Infraestructura - Secretaría de Educación - Secretaría de Desarrollo Territorial y Participación Ciudadana.	Largo Plazo	Zonas de implementación de baja velocidad	km corredor o Área o puntos (intersecciones)	No aplica	Por definir	Por definir	Anual

Fuente: Secretaría de Movilidad.



Tabla 23. Pilar Estratégico Infraestructura Segura. Programa 2.

<b>PILAR ESTRATÉGICO INFRAESTRUCTURA SEGURA</b> <b>PROGRAMA 2. Mantenimiento de la infraestructura vial.</b>									
Conservar en buen estado la infraestructura vial es esencial para evitar siniestros viales, por tal razón, es necesario mejorar los planes con los cuales se priorizan y definen las intervenciones. Estas acciones deben estar no solo pensadas en conservar las vías arteriales por donde se concentra gran parte de la movilidad de la ciudad, sino también aquellas que brindan mayor accesibilidad, lo anterior teniendo presente aquellos sitios y corredores que presentan problemas de seguridad vial.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
2.1. Potencializar los planes de mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura vial existente para todos los actores de la movilidad.	Potencializar el plan de acción de mantenimiento correctivo y preventivo de la infraestructura vial para las entidades que componen la administración distrital. Potencializar planes de mantenimientos de pavimentos, drenaje, cajas de inspección, sumideros, señalización vertical y horizontal, semaforización, alumbrado e instalaciones eléctricas. Diseñar el plan de acción de mantenimiento correctivo y preventivo de la infraestructura vial para las entidades que componen la administración distrital. Diseñar planes de mantenimientos de pavimentos, drenaje, cajas de inspección, sumideros, señalización vertical y horizontal, semaforización, alumbrado e instalaciones eléctricas.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Infraestructura <b>Articulación con:</b> - Secretaría de Movilidad - Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos - Metro Cali S.A. - EMCALI	Corto Plazo	Plan de acción de mantenimiento formulado. Solicitud comunidad. Indicador de mantenimiento vial. Visitas de diagnóstico	Km	No aplica	Por definir	Por definir	Semestral
2.2. Implementar planes de arreglos de la infraestructura vial existente para todos los actores de la movilidad.	Implementar los planes de mantenimientos de la infraestructura vial priorizando zonas de mayor siniestralidad. Identificar los puntos críticos de siniestralidad y atacarlos, no solo con mantenimiento sino rediseñándolos.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Infraestructura <b>Articulación con:</b> - Secretaría de Movilidad - Metro Cali S.A. - EMCALI	Implementación continua	Indicador de seguimiento definido por cada dependencia	Por definir	No aplica	Por definir	Por definir	Semestral

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

PILAR ESTRATÉGICO INFRAESTRUCTURA SEGURA									
PROGRAMA 2. Mantenimiento de la infraestructura vial.									
Conservar en buen estado la infraestructura vial es esencial para evitar siniestros viales, por tal razón, es necesario mejorar los planes con los cuales se priorizan y definen las intervenciones. Estas acciones deben estar no solo pensadas en conservar las vías arteriales por donde se concentra gran parte de la movilidad de la ciudad, sino también aquellas que brindan mayor accesibilidad, lo anterior teniendo presente aquellos sitios y corredores que presentan problemas de seguridad vial.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
2.3. Actualizar el sistema de señalización vial de la ciudad.	Actualizar y reponer la señalización vertical según el Manual de Señalización Vial vigente. Mantenimiento de la Señalización Vial con base en los lineamientos del Manual de Señalización Vial Vigente.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad	Implementación continua	Puntos de señalización vertical y señalización horizontal, y puntos de construcción de reductores de velocidad en el Distrito de Cali.	Número / KM	1632 señales verticales	500 a 1000 señales verticales	100000 señales verticales	Anual
2.4. Realizar mantenimiento a zonas verdes, control de vegetación en las zonas adyacentes a las vías (calzadas, andenes y ciclorrutas).	Realizar mantenimiento a la vegetación como el control de las raíces que impidan la movilidad, ramas que sean de potencial riesgo por cercanía a redes eléctricas, poda de vegetación que impide la visibilidad, de señales, semáforos o cruces y/o tiene riesgo potencial en la circulación de vehículos (raíces y ramas). Rocería, desmonte, remoción de arbustos y poda de árboles.	<b>Lidera:</b> -DAGMA	Implementación continua	Número de intervenciones por comuna	Número	No aplica	Por definir	Por definir	Anual

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

PILAR ESTRATÉGICO INFRAESTRUCTURA SEGURA									
PROGRAMA 2. Mantenimiento de la infraestructura vial.									
Conservar en buen estado la infraestructura vial es esencial para evitar siniestros viales, por tal razón, es necesario mejorar los planes con los cuales se priorizan y definen las intervenciones. Estas acciones deben estar no solo pensadas en conservar las vías arteriales por donde se concentra gran parte de la movilidad de la ciudad, sino también aquellas que brindan mayor accesibilidad, lo anterior teniendo presente aquellos sitios y corredores que presentan problemas de seguridad vial.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
2.5. Promover intervenciones para incentivar la movilidad activa en las inmediaciones del transporte público, zonas escolares, zonas recreativas y días conmemorativos.	Promover o promocionar la intermodalidad, sistema de bicicletas públicas, y demás intervenciones que incentive la movilidad activa.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad - Secretaría del Deporte y la Recreación <b>Articulación con:</b> - Metro Cali S.A. - Secretaría de Infraestructura - Departamento Administrativo de Planeación Distrital - Secretaría de Seguridad y Justicia	Largo Plazo	Indicador Ligado a las Metas del Plan de Desarrollo.	Número \ Km	No aplica	1 a 7 Km	70 Km	Anual
2.6. Fortalecimiento y mejora de la red semafórica de la ciudad.	Ejecutar mantenimientos preventivos y correctivos de las intersecciones semafóricas de la ciudad con el objetivo de mantenerlas en operación y óptimo estado.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad	Implementación continua	Cantidad y tipo de mantenimientos llevados a cabo	Número	105 intersecciones semaforizadas	20 a 150 intersecciones semaforizadas	1500 intersecciones semaforizadas	Semestral

PILAR ESTRATÉGICO INFRAESTRUCTURA SEGURA									
PROGRAMA 2. Mantenimiento de la infraestructura vial.									
Conservar en buen estado la infraestructura vial es esencial para evitar siniestros viales, por tal razón, es necesario mejorar los planes con los cuales se priorizan y definen las intervenciones. Estas acciones deben estar no solo pensadas en conservar las vías arteriales por donde se concentra gran parte de la movilidad de la ciudad, sino también aquellas que brindan mayor accesibilidad, lo anterior teniendo presente aquellos sitios y corredores que presentan problemas de seguridad vial.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
2.7. Realizar control de residuos sólidos y remoción de elementos extraños en el espacio público, particularmente sobre calzada, andenes y ciclorrutas.	Realizar control de residuos sólidos y remoción de elementos extraños en el espacio público, priorizando zonas peatonales y cicloinfraestructura con alta siniestralidad.	<b>Lidera:</b> - Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos	Implementación continua	Porcentaje de intervenciones	Número	No aplica	Por definir	Por definir	Trimestral

Fuente: Secretaría de Movilidad.

Tabla 24. Pilar Estratégico Infraestructura Segura. Programa 3.

PILAR ESTRATÉGICO INFRAESTRUCTURA SEGURA									
PROGRAMA 3. Mejoramiento de infraestructura para usuarios vulnerables.									
En vista de que los usuarios vulnerables vienen siendo los más afectados por la siniestralidad con víctimas, es crucial intervenir en las infraestructuras que estos usuarios utilizan a partir de la implementación de medidas en pro de mejorar las condiciones de seguridad vial que estas infraestructuras proveen.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
3.1. Realizar auditorías e inspecciones de seguridad vial según estándares técnicos.	A partir de la guía de inspección y Auditorías de Realizar auditorías e inspecciones de seguridad vial según metodología y parámetros vigentes.	<b>Lídera:</b> - Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - Secretaria de Infraestructura - Departamento Administrativo de Planeación Distrital - Metro Cali S.A.	Implementación continua	Seguimiento por zonas de inspección o diseños auditados.	Número	1 auditorías e inspecciones	10 a 50 auditorías e inspecciones	450 auditorías e inspecciones	Semestral
3.2. Implementar el Plan de Movilidad Escolar.	Implementar adecuaciones de infraestructura vial que garanticen la movilidad segura sobre las rutas escolares. Articular con otras dependencias para brindar rutas seguras para los estudiantes en	<b>Lídera:</b> - Secretaría de Movilidad - Secretaría de Educación <b>Articulación con:</b> - Secretaría de Infraestructura	Implementación continua	Seguimiento por zonas de adecuación según perímetros escolares	Número	5 implementaciones	4 a 10 implementaciones	50 implementaciones	Anual

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

PILAR ESTRATÉGICO INFRAESTRUCTURA SEGURA									
PROGRAMA 3. Mejoramiento de infraestructura para usuarios vulnerables.									
En vista de que los usuarios vulnerables vienen siendo los más afectados por la siniestralidad con víctimas, es crucial intervenir en las infraestructuras que estos usuarios utilizan a partir de la implementación de medidas en pro de mejorar las condiciones de seguridad vial que estas infraestructuras proveen.									
Acción	Descripción Acción	Responsabl e	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimient o
	seguridad, iluminación, entre otros.	- Secretaría de Seguridad y Justicia - EMCALI - ANSV							
3.3. Realizar mejoramiento de la infraestructura peatonal de acuerdo a estándares de seguridad vial, de condiciones óptimas de accesibilidad universal.	Realizar mejoramiento de las redes peatonales (ampliar sendero, construir rampas, entre otros) en zonas críticas de siniestralidad. Mejorar el entorno e interior de las unidades deportivas a cargo de la SDR donde los deportistas y la comunidad; son la prioridad por encima del vehículo	Lidera: - Departament o Administrativ o de Planeación Distrital <b>Articulación con:</b> -Secretaria de Infraestructur a -Secretaría de Movilidad -Secretaría de Recreación y Deporte	Largo plazo	Kilómetro de infraestructu ra peatonal construidos y adecuados. Número de Escenarios deportivos con seguridad para el desplazamie nto de peatones	KM	No aplica	Por definir	Por definir	Anual

PILAR ESTRATÉGICO INFRAESTRUCTURA SEGURA									
PROGRAMA 3. Mejoramiento de infraestructura para usuarios vulnerables.									
En vista de que los usuarios vulnerables vienen siendo los más afectados por la siniestralidad con víctimas, es crucial intervenir en las infraestructuras que estos usuarios utilizan a partir de la implementación de medidas en pro de mejorar las condiciones de seguridad vial que estas infraestructuras proveen.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
3.4. Adecuar, construir y realizar mantenimiento a cicloinfraestructura a que cumpla con los estándares de diseño seguro.	Implementar cicloinfraestructura segura, los diseños deben garantizar la conectividad con la cicloinfraestructura existente y deben seguir criterios homogéneos en cuanto a colores y señales.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - Secretaría de Infraestructura - Departamento Administrativo de Planeación Municipal	Largo plazo	Kilómetros de cicloinfraestructura construidos y adecuados	Km	293 kilómetros de cicloinfraestructura <sup>1</sup>	30 a 100 km de cicloinfraestructura	500 km de cicloinfraestructura	Anual
3.5 Suministro e instalación de cicloparqueaderos para estimular el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo.	Instalar cicloparqueaderos en zonas de mayor atracción de viajes en bicicleta y optimizar la red de ciclo-infraestructura y los servicios asociados.	<b>Lidera:</b> -Secretaría de Movilidad <b>Articulación con:</b> - Departamento Administrativo de planeación municipal - Secretaría de Educación	Largo plazo	Unidad de cicloparqueaderos instalados.	Número	No aplica	50 unidades	500 unidades	Anual

<sup>1</sup> (PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA DE SANTIAGO DE CALI – VISIÓN 2030, 2020)

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

PILAR ESTRATÉGICO INFRAESTRUCTURA SEGURA									
PROGRAMA 3. Mejoramiento de infraestructura para usuarios vulnerables.									
En vista de que los usuarios vulnerables vienen siendo los más afectados por la siniestralidad con víctimas, es crucial intervenir en las infraestructuras que estos usuarios utilizan a partir de la implementación de medidas en pro de mejorar las condiciones de seguridad vial que estas infraestructuras proveen.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
3.6 Suministro e instalación del Sistema de Bicicletas Públicas del Distrito Especial de Santiago de Cali.	Instalación y operación del Sistema de Bicicletas Públicas del Distrito Especial de Santiago de Cali.	Lidera: -Secretaría de Movilidad	Largo plazo	Unidad de estaciones de Bicicletas Públicas instaladas y años de operación.	Número de estaciones con anclajes y años de operación.	No aplica	Instalación de 20 estaciones con mínimo 327 anclajes, y la operación del sistema.	SBP integral: 102 estaciones, 1.632 módulos de anclajes y 1.100 bicicletas, con la operación anual ininterrumpida.	Anual

Fuente: Secretaría de Movilidad.

## 7.6. Atención Integral a Víctimas

Este pilar tiene como finalidad atenuar las consecuencias de las lesiones en las víctimas de los siniestros de tránsito que se presentan en las vías urbanas y rurales del distrito de Santiago de Cali, buscando el restablecimiento integral de las condiciones físicas y psicosociales de las mismas y de sus familiares. Por tanto. Se garantizará el derecho a la atención prehospitalaria, hospitalaria y a la rehabilitación a nivel físico, mental y psicosocial, permitiendo la dignificación y la recuperación por los traumatismos causados por los siniestros viales.



Tabla 25. Pilar Estratégico Atención Integral a Víctimas. Programa 1.

PILAR ESTRATÉGICO ATENCIÓN A VÍCTIMAS									
<b>PROGRAMA 1. Mejoramiento de la atención prehospitalaria.</b> “Busca disminuir la morbilidad de las víctimas de traumas por accidentes asociados al tránsito, por medio de una atención adecuada, antes de ser trasladados al centro asistencial.” La atención prehospitalaria por siniestros viales cubre aspectos como su organización, el desarrollo de capacidades técnicas, la recolección de información y datos, el transporte, las comunicaciones, así como las consideraciones legales. Se busca una mejora para los afectados por siniestros viales, tener una pronta atención y prevenir que haya mortalidad por falta de una pronta atención.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
1.1 Realizar diagnóstico de los factores causales de discapacidad por siniestros viales.	Realizar diagnóstico de la carga de discapacidad de las personas que han sobrevivido por siniestros viales, así como la accesibilidad de servicios de rehabilitación.	<b>Lídera:</b> - Secretaría de Salud Pública	Mediano	Diagnóstico	Número	No aplica	Por definir	Por definir	Anual
1.2 Identificar los prestadores de servicio de transporte asistencial dentro del Sistema de Emergencias Médicas.	Contribuir al mejoramiento de la atención prehospitalaria a través de la identificación de las ambulancias en el Sistema de Emergencias Médicas, el cual realiza seguimiento del cumplimiento de los requisitos normativos priorizados en salud, orientados en la prestación de un servicio seguro.	<b>Lídera:</b> - Secretaría de Salud Pública	Mediano	Ambulancias habilitadas en Santiago de Cali identificadas mediante número SEM y código QR en el Sistema de Emergencias Médicas	Número	No aplica	Por definir	Por definir	Anual

**PILAR ESTRATÉGICO ATENCIÓN A VÍCTIMAS**

**PROGRAMA 1. Mejoramiento de la atención prehospitalaria.**

“Busca disminuir la morbilidad y mortalidad de las víctimas de traumas por accidentes asociados al tránsito, por medio de una atención adecuada, antes de ser trasladados al centro asistencial.” La atención prehospitalaria por siniestros viales cubre aspectos como su organización, el desarrollo de capacidades técnicas, la recolección de información y datos, el transporte, las comunicaciones, así como las consideraciones legales. Se busca una mejora para los afectados por siniestros viales, tener una pronta atención y prevenir que haya mortalidad por falta de una pronta atención.

Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
<b>1.3</b> Realizar seguimiento a la eficacia del funcionamiento del Centro Regulador de Urgencias y Emergencias (CRUE).	Aumentar la eficacia de la regulación de los casos ingresados al Sistema de Emergencias Médicas, a través de la asignación y despacho de las ambulancias para atender los requerimientos en salud ingresados.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Salud Pública	Implementación continua	Porcentaje de casos que ingresan al SEM que requieren ambulancia y que sean regulados por el CRUE.	Porcentaje	No aplica	Por definir	Por definir	Trimestral
<b>1.4.</b> Fortalecer la capacidad instalada en el rescate vehicular, incendios vehiculares, emergencias con materiales peligrosos en los incidentes viales.	Desarrollar un programa de fortalecimiento a nivel distrital de los grupos de rescate vehicular, incendios vehiculares e incidentes viales con materiales peligrosos.	<b>Lidera:</b> -Secretaría de Gestión del Riesgo de Desastre. <b>Articulación con:</b> - DAGMA - Secretaría de Seguridad y Justicia - Secretaría de Movilidad	Implementación continua	Porcentaje de casos intervenidos	Porcentaje	No aplica	Por definir	Por definir	Trimestral
<b>1.5.</b> Crear e Implementar el mando y control de incidentes.	Establecer un sistema de gestión estandarizado para atención de los incidentes viales y eventos operativos.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Gestión del Riesgo de Emergencias y Desastres	Implementación continua	Porcentaje de casos intervenidos	Porcentaje	No aplica	Por definir	Por definir	Trimestral

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

PILAR ESTRATÉGICO ATENCIÓN A VÍCTIMAS									
<b>PROGRAMA 1. Mejoramiento de la atención prehospitalaria.</b> “Busca disminuir la morbilidad y mortalidad de las víctimas de traumas por accidentes asociados al tránsito, por medio de una atención adecuada, antes de ser trasladados al centro asistencial.” La atención prehospitalaria por siniestros viales cubre aspectos como su organización, el desarrollo de capacidades técnicas, la recolección de información y datos, el transporte, las comunicaciones, así como las consideraciones legales. Se busca una mejora para los afectados por siniestros viales, tener una pronta atención y prevenir que haya mortalidad por falta de una pronta atención.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
1.6. Fortalecer el programa de capacitación a personal de organismos de socorro, entidades de salud y organismos de movilidad, en especialidades de acuerdo a sus competencias, tales como Comando de Incidentes, APH, rescate vehicular, incendios vehiculares e incidentes con materiales peligrosos.	Mejorar la capacidad del talento humano, para atender coordinada y técnicamente los lesionados en incidentes de tránsito en el sitio del evento y durante el traslado a la institución de salud. Contar con la participación de instituciones certificadas para capacitar talento humano en temas de atención prehospitalaria, primeros auxilios, rescate, incendios e incidentes vehiculares con materiales peligrosos.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Gestión del Riesgo de Emergencias y Desastres	Implementación continua	Porcentaje personal u organismo capacitados	Porcentaje	No aplica	Por definir	Por definir	Semestral

PILAR ESTRATÉGICO ATENCIÓN A VÍCTIMAS									
<b>PROGRAMA 1. Mejoramiento de la atención prehospitalaria.</b> "Busca disminuir la morbilidad y mortalidad de las víctimas de traumas por accidentes asociados al tránsito, por medio de una atención adecuada, antes de ser trasladados al centro asistencial." La atención prehospitalaria por siniestros viales cubre aspectos como su organización, el desarrollo de capacidades técnicas, la recolección de información y datos, el transporte, las comunicaciones, así como las consideraciones legales. Se busca una mejora para los afectados por siniestros viales, tener una pronta atención y prevenir que haya mortalidad por falta de una pronta atención.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
1.7. Fortalecer el Programa de capacitación dirigido al primer respondiente.	Capacitar a la comunidad en temas que permitan responder en situaciones de emergencias, urgencias y desastres; dirigido a conductores, vendedores ambulantes, líderes comunitarios y personal que interactúa en la vía.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Salud Pública <b>Articulación con:</b> - Secretaría de Gestión del Riesgo de Desastre	Implementación continua	Personas capacitadas	Número	No aplica	250 personas de las cuales 50 deben ser jóvenes hasta los 28 años según políticas de juventudes. Comunas y corregimientos	2500 personas de las cuales 500 deben ser jóvenes hasta los 28 años según políticas de juventudes. Comunas y corregimientos	Anual

PILAR ESTRATÉGICO ATENCIÓN A VÍCTIMAS									
<b>PROGRAMA 1. Mejoramiento de la atención prehospitalaria.</b> "Busca disminuir la morbilidad y mortalidad de las víctimas de traumas por accidentes asociados al tránsito, por medio de una atención adecuada, antes de ser trasladados al centro asistencial." La atención prehospitalaria por siniestros viales cubre aspectos como su organización, el desarrollo de capacidades técnicas, la recolección de información y datos, el transporte, las comunicaciones, así como las consideraciones legales. Se busca una mejora para los afectados por siniestros viales, tener una pronta atención y prevenir que haya mortalidad por falta de una pronta atención.									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
1.8. Implementar herramienta tecnológica para la solicitud de ambulancias ante Siniestros Viales.	Desarrollar herramienta tecnológica para la solicitud de ambulancias por la comunidad para la atención de Siniestros Viales.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Salud Pública <b>Articulación con:</b> - Secretaría de Movilidad	Mediano	APP en funcionamiento	Número	No aplica	1 herramienta	10 herramientas	Anual
1.9. Realizar análisis periódicos de los Siniestros Viales ingresados al SEM.	Realizar un seguimiento a los casos gestionados por el CRUE frente a los eventos de Siniestros Viales y la gestión de la prestación del servicio de transporte asistencial de estos eventos.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Salud Pública. <b>Articulación con:</b> - Secretaría de Movilidad	Corto	Boletines de gestión del CRUE frente Siniestros Viales	Número	No aplica	1 a 2 seguimientos	20 seguimientos	Semestral

Fuente: Secretaría de Movilidad.

Tabla 26. Pilar Estratégico Atención Integral a Víctimas. Programa 2.

PILAR ESTRATÉGICO ATENCIÓN A VÍCTIMAS									
PROGRAMA 2. Atención hospitalaria.									
“Está enfocado especialmente a la construcción, implementación y socialización de rutas en atención en salud de accidentes asociados al tránsito, con el objetivo de mejorar el pronóstico de las víctimas. de siniestros viales, por medio de un traslado oportuno y eficiente al centro asistencial” <sup>2</sup>									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea Base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
2.1 Definir e implementar la ruta para la atención de trauma por eventos de Siniestros Viales.	Construir la ruta de atención de trauma de pacientes por Siniestros Viales, para la regulación y asignación de IPS por el CRUE de acuerdo al nivel de complejidad y georreferencia.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Salud Pública	Largo	Porcentaje de cumplimiento de implementación. Tiempo promedio de espera para recibir atención prehospitalaria	Unidad	No aplica	Por definir	Por definir	Anual

Fuente: Secretaría de Movilidad.

Tabla 27. Pilar Estratégico Atención Integral a Víctimas. Programa 3.

<sup>2</sup> Plan Nacional de Seguridad Vial. Colombia 2011-2021

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

**PILAR ESTRATÉGICO ATENCIÓN A VÍCTIMAS**

**PROGRAMA 3. Acompañamiento y rehabilitación a afectados en siniestros viales.**

Configurar y coordinar una red integral de ámbito local de información y atención a las víctimas de siniestros viales y sus familiares, a través de las cuales se facilite el acceso de estos a los recursos existentes, se vele por sus derechos y se promueva la participación de las instituciones y las Administraciones locales y nacionales.<sup>3</sup>

Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea Base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
<b>3.1</b> Conformar una mesa de trabajo interinstitucional para crear una ruta de atención a los afectados en siniestros viales.	Crear una instancia de asistencia a los afectados de siniestros viales con el objetivo de brindar ayuda, orientación y asistencia a estas personas con equipos profesionales interdisciplinarios idóneos para reducir efectos negativos del siniestro.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Bienestar Social <b>En articulación:</b> - Secretaría de Movilidad	Largo	Metros de rutas generadas	Metros	No aplica	1 mesa de trabajo	1 mesa de trabajo	Anual
<b>3.2</b> Establecer programas educativos y de formación para el trabajo, el acceso a los programas de terapia ocupacional y oportunidades laborales de los afectados por traumatismos, relacionados con el tránsito e incidentes viales.	Promocionar programas educativos y de formación para el trabajo, articulándose con el SENA y entidades educativas que permitan condiciones favorables para víctimas de traumatismos por siniestros viales. Fortalecer y promover los mecanismos de acceso a los programas de terapia ocupacional a las víctimas de traumatismos relacionados con el tránsito. Desarrollar un programa con su evaluación y seguimiento para brindar empleabilidad a personas que han estado en siniestros viales.	<b>Lidera:</b> - Secretaría de Bienestar Social <b>En articulación:</b> - Secretaría de Educación	Largo	Programas Implementados	Unidad	No aplica	1 a 8 programas	50 programas	Anual

*Fuente: Secretaría de Movilidad.*

*Tabla 28. Pilar Estratégico Atención Integral a Víctimas. Programa 4.*

<sup>3</sup> (Unidad de atención a víctimas de siniestros de tránsito. Protocolo de actuación, 2018)

PILAR ESTRATÉGICO ATENCIÓN A VÍCTIMAS									
PROGRAMA 4. Estrategias en salud pública para la prevención de siniestros viales.									
"El sistema de vigilancia en salud pública es un conjunto de personas e instituciones integrantes del sistema general de seguridad social en salud, así como otras instituciones de interés distintas a este sector, en el cual se hacen intercambio de información para el conocimiento, abordaje y análisis de los problemas de salud."									
Acción	Descripción Acción	Responsable	Plazo	Indicador	Unidad de medida	Línea Base 2021	Meta Anual	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo de seguimiento
4.1 Desarrollar estrategias en salud orientadas a la prevención de siniestros viales.	Desarrollar estrategias que estén orientadas a la prevención de consumo responsable de alcohol y reducción de riesgos asociados.	Secretaría de Salud Pública	Corto	Estrategias en salud orientadas a la prevención de siniestros viales desarrolladas	Número	No aplica	Por definir		Anual

Fuente: Secretaría de Movilidad.



## 8. PRESUPUESTO

En la revisión realizada por la secretaría de movilidad, se concertó que los presupuestos manejados por otras dependencias en la ejecución en su plan misional, relacionados con las acciones del PLSV pueden ayudar a abarcar la ejecución del Plan Local de Seguridad Vial, no solo teniendo presente el presupuesto de la Secretaría de Movilidad, sino también las inversiones realizadas por las otras dependencias. En un trabajo de recopilación, la secretaría de movilidad logró reunir el presupuesto por cada dependencia relacionado con cada pilar logrando un costo total por la ejecución del PLSV al año. Se aclara que esto puede variar dado los presupuestos dentro del plan anual de adquisiciones y que se depende la distribución presupuestal dado por la entidad distrital encargada. A continuación, se presenta la tabla con el presupuesto por cada dependencia relacionado con cada pilar en el que tenga mayor relevancia, este se presenta por rangos y en la siguiente tabla:

Tabla 29. Convenciones de los rangos para el presupuesto.

Convenciones Presupuesto	
Rango Presupuesto	Rango Colores
\$ 0 - \$ 500.000.000	
\$ 500.000.000 - \$ 1.000.000.000	
\$ 1.000.000.000 - \$ 1.500.000.000	
\$ 1.500.000.000 - \$ 2.000.000.000	
\$ 2.000.000.000 - En adelante	

Fuente: Secretaría de Movilidad.

Tabla 30. Pilar Estratégico Atención Integral a Víctimas.

DEPENDENCIA / PILAR PLSV	PILAR ESTRATÉGICO GESTIÓN INSTITUCIONAL	PILAR ESTRATÉGICO GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO	PILAR COMPORTAMIENTO SEGURO	PILAR CONTROL Y REGULACIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD VIAL	PILAR INFRAESTRUCTURA SEGURA	PILAR ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS
SECRETARÍA MOVILIDAD						
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA						
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN						
SECRETARÍA DE SALUD PÚBLICA						
SECRETARÍA DE PAZ Y CULTURA						
SECRETARÍA DE SEGURIDAD Y JUSTICIA						
SECRETARÍA DE GESTIÓN DEL RIESGO						
SECRETARÍA DE DESARROLLO TERRITORIAL PARTICIPACIÓN CIUDADANA						

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

DEPENDENCIA / PILAR PLSV	PILAR ESTRATÉGICO GESTIÓN INSTITUCIONAL	PILAR ESTRATÉGICO GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO	PILAR COMPORTAMIENTO SEGURO	PILAR CONTROL Y REGULACIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD VIAL	PILAR INFRAESTRUCTURA SEGURA	PILAR ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS
SECRETARÍA DE VIVIENDA SOCIAL						
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL						
DAGMA						
METRO CALI S.A.						
SECRETARÍA DEL DEPORTE						
OFICINA DE COMUNICACIONES						
DEPARTAMENTO DE CONTRATACIÓN						
DEPARTAMENTO DE GESTIÓN JURÍDICA						
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE SERVICIOS						

Fuente: Secretaría de Movilidad.

Los presupuestos no aprobados, igualmente en estos se colocaron los proyectados que se realizaron teniendo como base el Plan de Desarrollo Territorial que vence en el 2023 y que a su vez sirven para la proyección a la vigencia del Plan que es de 10 años.

## 9. SEGUIMIENTO AL PLAN

Con el fin de monitorear sus avances, el Plan Local de Seguridad Vial 2022-2032 cuenta con diferentes indicadores de gestión, resultados e impactos. El objetivo de estos indicadores es realizar seguimiento al cumplimiento de las acciones, programas y pilares estratégicos, involucrando a las instituciones responsables de su ejecución. Del mismo modo, el avance en los indicadores podrá ser utilizados como insumos para realizar ajustes a las acciones, programas y pilares cuando sea necesario.

El monitoreo está compuesto por tres elementos:

- **Revisión del nivel de implementación de los indicadores de gestión por acción.** Cada acción cuenta con un indicador de gestión, con el cual se medirá su nivel de avance, teniendo en cuenta que cada indicador tiene una temporalidad diferente. La Secretaría de Movilidad se encargará de revisar y consolidar los avances en los indicadores trimestralmente, de manera que se pueda realizar seguimiento oportuno a la implementación de las acciones.
- **Revisión del avance en los indicadores de resultado.** Se encuentran asociados a los factores de influencia que se requieren para tener un sistema vial seguro. Inicialmente, estos indicadores serán medidos en los proyectos

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

implementados en el marco del Plan para medir su efectividad, recolectando información pertinente antes, durante y después de las intervenciones<sup>4</sup>. Sin embargo, a medida que los sistemas de información y los datos lo permitan, los indicadores de resultado podrán medirse y monitorearse a nivel ciudad.

- **Revisión del avance de los indicadores de impacto de reducción de la tasa de muertes en las vías.** Se espera que el número de muertes se comporte como se pretende en las proyecciones de Visión Cero para la ciudad: con una reducción continua de alrededor del 7% anual, para lograr cero muertes en las vías a 2070 en la ciudad. La línea base para la medición del impacto del Plan serán las fatalidades de 2019, en correlación con los eventos inusuales sucedidos en el 2002 por la emergencia sanitaria derivada del COVID 19 y lo eventos del estallido social del 2021, que modificaron sustancialmente el comportamiento de la movilidad en el distrito de Cali. Estos indicadores mostrarán el impacto general del Plan.
- **Revisión y modificación del Plan Local de Seguridad Vial a 5 años de su entrada en adopción.** Se realizará una revisión a profundidad del PLSV para analizar cada uno de los pilares, programas y en especial, las acciones para conocer como han avanzado en el cumplimiento de estas; las que más han aportado al cumplimiento como aquellas que su avance ha sido lento y que requiera de un cambio en la dependencia responsable o algún factor para que en los restantes 5 años para el término del plan, se pueda logran un avance óptimo para el cumplimiento de la meta del PLSV.

El monitoreo de los indicadores de gestión se realizará cada año, sin embargo, mientras no se tengan datos a nivel de ciudad, tendrá lugar cuando se implementen proyectos relacionados. Es importante establecer que como parte de las obligaciones que establece el comité local de seguridad vial, en el seguimiento del PLSV 2022-2032, se verificará la gestión y seguimiento trimestral del PLSV.

Adicionalmente, se realizan monitoreos a los avances del Plan Local de Seguridad Vial de manera general un año antes del fin de cada administración, con el fin de analizar su impacto y ajustar lo que sea necesario. Esta revisión permitirá articular las acciones que se realicen con las del Plan de Desarrollo, para garantizar los recursos necesarios para su implementación.

*Tabla 31. Indicadores de resultado.*

<sup>4</sup> Los datos necesarios para calcular los indicadores de resultado serán recolectados después de la intervención únicamente en las intervenciones permanentes. Para las intervenciones temporales únicamente es necesario tomar los datos antes y durante el proyecto.

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

Agente propietario	Indicador	Medición	Unidad De medida	Línea base 2021	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo Seguimiento
Secretaría de Movilidad	Porcentaje de vehículos que circulan por encima del límite de velocidad.	Número de vehículos que circulan por encima del límite de velocidad en un periodo de tiempo/número de vehículos que circulan en un periodo de tiempo *100.	Porcentaje	50% <sup>5</sup>	25% <sup>6</sup>	Anual
Secretaría de Movilidad	Promedio de la velocidad con que circulan los vehículos en la ciudad.	Número de velocidades promedios por cada tipología de vehículo	Número	40 km/h	30,5 km/h <sup>7</sup>	Anual
Secretaría de Movilidad	Kilómetros evaluados e implementados respecto a límites de velocidad establecidos a nivel.	km/calzada evaluados y analizados en cuanto a límites de velocidad.	km	Implementación 2 km Evaluado 50 km	50 km de vías evaluadas	Anual
Secretaría de Movilidad	Porcentaje de motociclistas que no usan correctamente el casco.	Número de motociclistas que no usan el casco correctamente en un periodo de tiempo/número de motociclistas que circulan en un periodo de tiempo *100.	Porcentaje	5,37% <sup>8</sup> de motociclistas que no usan el casco	Por definir	Anual
Secretaría de Movilidad	Porcentaje de conductores que manejan con bajo el efecto del	Número de conductores que manejan con bajo el efecto del alcohol o drogas en un periodo de tiempo/ número de	Porcentaje	Por definir	Por definir	Anual

<sup>5</sup> Dato analizado del DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE PARA LA REDUCCIÓN DE VELOCIDAD A 50 KM/H EN LACIUDAD DE SANTIAGO DE CALI (World Resources Institute, 2020), el cual especifica que un 50 % de vehículo en Cali transita por encima de la velocidad permitida.

<sup>6</sup> Dato analizado del DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE PARA LA REDUCCIÓN DE VELOCIDAD A 50 KM/H EN LACIUDAD DE SANTIAGO DE CALI (World Resources Institute, 2020), el cual establece que con la reducción de velocidades por jerarquización vial permitirá reducir un 5%. Se estima que la gestión de la velocidad muestre un resultado cada dos años después de implementada la gestión para reducir la velocidad.

<sup>7</sup> Dato analizado del DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE PARA LA REDUCCIÓN DE VELOCIDAD A 50 KM/H EN LACIUDAD DE SANTIAGO DE CALI (World Resources Institute, 2020), el cual establece que con la reducción de velocidades por jerarquización vial permitirá reducir un 3.5 Km/h y se estima para este indicador que se puede llegar a una velocidad promedio que cumpla con la seguridad vial del presente Plan Local de Seguridad Vial.

<sup>8</sup> Estudio observacional de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

Agente propietario	Indicador	Medición	Unidad De medida	Línea base 2021	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo Seguimiento
	alcohol o de drogas.	conductores que circulan en un periodo de tiempo *100.				
Secretaría de Movilidad	Número de reducción de siniestros viales en las zonas intervenidas con estrategias de infraestructura segura	Número de zonas críticas por siniestralidad intervenidas/Total de zonas críticas por siniestralidad identificadas en los análisis de siniestralidad*100.	Porcentaje	De 20 puntos inspeccionados, en 13 se redujeron los siniestros viales, el cual representa un 60% de efectividad en las intervenciones de la muestra	De los 40 puntos como meta que se intervendrán, siguiendo la visión cero, al año se reduciría la siniestralidad en un 7%, como meta sería el 70% al cumplimiento del plan a los 10 años	Anual
Secretaría de Salud	Tiempo promedio de respuesta entre el siniestro vial y la atención profesional inicial.	Promedio del tiempo de respuesta entre el siniestro vial y la llegada de la ambulancia.	Minutos	Por definir	Por definir	Anual
Secretaría de Salud	Tiempo promedio de espera para recibir atención hospitalaria para víctimas de siniestros viales.	Tiempo promedio de espera para recibir atención médica una vez llega la ambulancia al centro de salud.	Minutos	Por definir	Por definir	Anual

Fuente: Secretaría de Movilidad.

Tabla 32. Indicadores de impacto.

Agente propietario	Indicador	Medición	Unidad De medida	Línea base 2021	Meta al cumplimiento o del PLSV (10 años)	Periodo Seguimiento
Secretaría de Movilidad	Número de muertes en eventos tránsito.	Conteo. Suma de las fatalidades en el tránsito en el año considerado.	Unidades	294	54% <sup>9</sup>	Anual
Secretaría de Movilidad	Número de fatalidades con participación de conductores profesionales (conductores de transporte público, transporte de carga, transporte escolar, ambulancias, etc).	Conteo. Suma de fatalidades en las que haya estado involucrado un vehículo conducido por un conductor profesional, bien sea como víctima o como vehículo adicional involucrado	Unidades	Por definir	Por definir	Anual
Secretaría de Movilidad	Instituciones educativas que han formulado e implementado su Plan de Movilidad Escolar	Sumatoria de Instituciones de educación que han formulado e implementado su Plan de Movilidad Escolar	Unidades	5 instituciones	50 instituciones	Anual
Secretaría de Movilidad	Reducción en fatalidades en los puntos críticos intervenidos respecto al promedio antes de la intervención.	Promedio fatalidades ocurridas después de las intervenciones.	Unidades	Se redujo las fatalidades por 20 puntos intervenidos en un 30%	Siguiendo la visión cero, al año se reduciría la siniestralidad en un 7%, como meta sería el 70% al cumplimiento o del plan a los 10 años <sup>10</sup>	Anual
Secretaría de Movilidad	Reducción relativa de fatalidades en vías	En vías intervenidas: Fatalidades después de las intervenciones/	Unidades	Por definir	Por definir	Anual

<sup>9</sup> Ver capítulo 5.4. Proyección de Visión Cero para Santiago de Cali.

<sup>10</sup> Ver capítulo 5.4. Proyección de Visión Cero para Santiago de Cali.

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

Agente propietario	Indicador	Medición	Unidad De medida	Línea base 2021	Meta al cumplimiento del PLSV (10 años)	Periodo Seguimiento
	intervenidas respecto a vías no intervenidas.	<p>Promedio de fatalidades en los 3 años anteriores a las intervenciones*100 vs En vías no intervenidas: Fatalidades en el periodo de análisis/ Promedio de fatalidades en los 3 años anteriores al periodo de análisis*100.</p> <p>NOTA: en las vías no intervenidas, el periodo de análisis se entiende como el periodo en el cual se realizaron las intervenciones.</p>				
Secretaría de Movilidad	En intervenciones preventivas en ubicaciones con cero muertes, mantenimiento del número de fatalidades en cero.	Conteo. Número de fatalidades en la ubicación intervenida.	Unidades	Por definir	Por definir	Anual

Fuente: Secretaría de Movilidad.

## 10. RECOMENDACIONES

- Se deben de realizar los seguimientos por cada acción del plan con oficios enviados a las distintas dependencias para obtener los resultados y estos ser proyectados durante los Comité tanto técnico como local. Esto se logra gracias al decreto 4112.010.20.0512 de 2018 y su complemento, el cual es estricto y se deben de cumplir a cabalidad.
- Los indicadores se lograron con el apoyo del Observatorio de Movilidad de la secretaria de movilidad de Cali y es con esta herramienta es que se logrará la medición del cumplimiento del PLSV, por tal, se recomienda que el personal del observatorio lleve cada seguimiento en conjunto con el personal encargado de la recolección y seguimiento de cada acción del PLSV.
- Los aliados estratégicos como WRI, GDCI, ANSV y demás deben de estar apoyando en el cumplimiento del PLSV durante la vigencia del convenio o administración en el cual estén apoyando al distrito de Santiago de Cali.

## 11. BIBLIOGRAFÍA

© City of New York - 2022. All Rights Reserved. NYC is a trademark and service mark of the City of New York. (2022). *Vision Zero - Building a Safer City*. Obtenido de Vision Zero - Building a Safer City: <https://www1.nyc.gov/content/visionzero/pages/>

Alcaldía de Santiago de Cali. (2021 de 08 de 18). *Actualización del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) de Santiago de Cali*. Obtenido de El Plan Integral de Movilidad Urbana - PIMU 2030: [https://www.cali.gov.co/planeacion/publicaciones/103061/actualizacion\\_pimu\\_vision/](https://www.cali.gov.co/planeacion/publicaciones/103061/actualizacion_pimu_vision/)

ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI. (2018). *FORMULACIÓN PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DE SANTIAGO DE CALI 2018 - 2021*. SANTIAGO DE CALI: SECRETARIA DE MOVILIDAD.

DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2021 - 2030. (2021). *GLOBAL PLAN DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2021 - 2030*. DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2021 - 2030.

Equipo de la OMS - Safety and Mobility. (2021). *Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030*. Organización Mundial de la Salud.



GRUPO DE INVESTIGACIÓN EN TRÁNSITO, TRANSPORTE Y VÍAS - GITTV UNIVALLE. (2018). *PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DE SANTIAGO DE CALI 2018-2021*. Universidad del Valle.

Mayor of London. (2014). *Vision Zero for London*. Obtenido de TRANSPORT FOR LONDON: <https://tfl.gov.uk/corporate/safety-and-security/road-safety/vision-zero-for-london>

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL. SUBDIRECCION DE PLANIFICACIÓN DEL TERRITORIO. (2020). *PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA DE SANTIAGO DE CALI – VISIÓN 2030*. Cali: MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI.

ONU. (2021). *Objetivo 11—Las ciudades desempeñarán un papel importante en la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Obtenido de Crónica ONU: <https://www.un.org/es/chronicle/article/objetivo-11-las-ciudades-desempenaran-un-papel-importante-en-la-consecucion-de-los-objetivos-de>

Organización Mundial de la Salud. (2021). *CONTROL DE LA VELOCIDAD*. Geneva: WORLD HEALTH ORGANIZATION.

(2022). *Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031 Documento técnico de soporte*. Bogotá: © Agencia Nacional de Seguridad Vial.

(2018). *Unidad de atención a víctimas de siniestros de tránsito. Protocolo de actuación*. Buenos Aires: Cyan, Proyectos Editoriales, S.A.

World Resources Institute. (2022). *World Resources Institute*. Obtenido de World Resources Institute: <https://www.wri.org/>

World Health Organization. (2022). *Decade Of Action For Road Safety*. Obtenido de World Health Organization: <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

World Resources Institute. (2020). *DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE PARA LA REDUCCIÓN DE VELOCIDAD A 50 KM/H EN LA CIUDAD DE SANTIAGO DE CALI*. Bogotá: WRI.

WSP. (12 de Noviembre de 2020). *Alcanzando la visión cero de la seguridad vial*. Obtenido de <https://www.wsp.com/es-MX/insights/alcanzando-la-vision-cero-de-la-seguridad-vial>

## Anexos

Decreto 4112.010.20.0512 de 2018 Comité Local de Seguridad Vial

Ajuste Decreto 4112.010.20.0512

Anexo Siniestralidad 2019 – 2021

Este documento es propiedad de la Administración Central del Municipio de Santiago de Cali. Prohibida su alteración o modificación por cualquier medio, sin previa autorización del alcalde.

ACTA N°02 CLSV- Adopción PLSV 30 nov 2018 (Reglamento)