



MUNICIPIO CHAPARRAL DEPARTAMENTO DEL TOLIMA

**PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL
DEL MUNICIPIO DE CHAPARRAL**

LEIDY CONSTANZA BAUTISTA
Directora Instituto de Tránsito del Municipio de Chaparral

Chaparral Tolima
2024

TABLA DE CONTENIDO

ITEMS	DESCRIPCION	PAG.
	INTRODUCCIÓN	5
	GENERALIDADES	6
	MARCO METODOLÓGICO	7
	FASE PREVIA	7
	FASE DIAGNOSTICA	7
	FASE DE FORMULACIÓN	7
	FASE DE PUESTA EN MARCHA	7
	FASE DE SEGUIMIENTO	7
	ANTECEDENTES	8
	OBJETIVO GENERAL	9
	PILARES DE ACCIÓN	9
	FASE PREVIA	10
	ORGANIZACIÓN PARA LA ELABORACIÓN	10
	GRUPOS INTERNOS DE TRABAJO DEL COMITÉ DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	11
	FASE DIAGNÓSTICA	12
	INFORMACIÓN SECUNDARIA	12
	HISTÓRICO DE ACCIDENTALIDAD VIAL	13
	ACCIONES ANTERIORES DE SEGURIDAD VIAL	13
	CARACTERIZACIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD	14
	ANÁLISIS TEMPORAL DE LA ACCIDENTALIDAD	14
	ANÁLISIS ESPACIAL DE LA ACCIDENTALIDAD	15
	ANÁLISIS ANTERIORES DE SEGURIDAD VIAL	16
	INFORMACIÓN DE INSTITUCIONES DE APOYO Y PLAN LOCAL DE EMERGENCIAS	17
	INVENTARIO DEL PARQUE AUTOMOTOR	17
	INVENTARIO DE INFRAESTRUCTURA DE SEGURIDAD	18
	INFORMACIÓN PRIMARIA	18
	DIAGNOSTICO	19
	NATURALEZA	19
	GEOGRAFIA	19
	LIMITES Y ACCESO	20
	VIAS DE ACCESO	21
	VIAS DE ACCESO	21
	VIAS DE ACCESO	22
	DIVISION POLITICA ADMINISTRATIVA	23
	AREA URBANA	23
	AREA RURAL	24
	AREA RURAL	25

AREA RURAL	26
POBLACION	27
TAZA BRUTO DE MORTABILIDAD	30
CATEGORIZACION DE VIAS	31
CATEGORIZACION DE VIAS	32
CATEGORIZACION DE VIAS	33
CATEGORIZACION DE VIAS	34
CATEGORIZACION DE VIAS	35
MAPA TRAZO DE RUTAS URBANAS MUNICIPIO DE CHAPARRAL	36
ANALISIS CONCENTRADO EN LAS NECESIDADES DE INTERVENCIO	37
MATERIAL FOTOGRAFICO	42
ACCIDENTABILIDAD	60
ACTOR VIAL PREDOMINANTE	60
ANALISIS DE LOS FACTORES DE RIESGO IDENTIFICADO	61
CARACTERISTICAS DE LA MOVILIDAD	62
ANALISIS DOFA DE LA SEGURIDAD VIAL	63
ANALISIS DOFA DE LA SEGURIDAD VIAL	64
ANALISIS DOFA DE LA SEGURIDAD VIAL	65
CARACTERIZACION DE LA SITUACION ACTUAL	66
JERARQUIZACION DE PROBLEMAS	66
IMPLMENTACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL	69
IMPLMENTACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL	70
FORMULACION	71
MISION	71
VISION	71
OBJETIVOS	72
OBJETIVO GENERAL	72
ESTRUCTURA DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL	73
DEFINICIÓN DE ESTRUCTURA	73
ACCIONES SUGERIDAS	74
PLANES DE ACCION	74
PILARES DE ACCION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL	75
PILARES DE ACCION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL	76
PILARES DE ACCION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL	77
PILARES DE ACCION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL	78
PILARES DE ACCION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL	79
PILARES DE ACCION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL	80
PRESUPUESTO	81
COSTOS Y FUENTES DE FINACIACION	82
BIBLIOGRAFÍA	83

	GLOSARIO	84
	GLOSARIO	85
	GLOSARIO	86
	RECOMENDACIONES	87
	CONCLUSIONES	88
	ANEXOS	89

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Integrantes comité de seguridad vial	10
Tabla 2. Lista de campañas educativas	16
Tabla 3. Información instituciones de apoyo y plan local de emergencias	17
Tabla 4. Inventario de infraestructura vial	18
Tabla 5. División política	23
Tabla 6. población	27
Tabla 7. Causas probables de mortabilidad	30
Tabla 8. Caracterización de las vías	31
Tabla 9. Tabla de diagnostico	37
Tabla 10. Actor predominante	59
Tabla 11. Matriz dofa	64
Tabla 12. Implementación y evaluación del plan local	66
Tabla 13. Planes de acción	75
Tabla 14. Presupuesto	80

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Gráfico grupos de trabajo de comité de movilidad y seguridad	11
Figura 2. Gráfico de caracterización del municipio	13
Figura 3. Gráfico personas fallecidas	14
Figura 4. Grafica de jurisdicción de accidentalidad	15
Figura 5. Imagen campañas educativas	16
Figura 6. Grafica parque automotor	17
Figura 7. Grafica inventario de señalización	18
Figura 8. Imágenes de puntos críticos de accidentalidad	19
Figura 9. Imágenes de puntos críticos de accidentalidad	20
Figura 10. Grafica de población	28
Figura 11. Grafica tasa bruta de motabilidad	30
Figura 12. Imágenes del diagnostico	42
Figura 13. Grafica análisis de los factores de riesgo	60
Figura 14. Grafica implementación del plan	68
Figura 15. Grafica pilares de acción del plan	74

INTRODUCCIÓN

Con la formulación o generación del Plan Local de Seguridad Vial se pretende que sea un documento compuesto por cuatro capítulos que corresponden a: generalidades, fase previa, fase diagnóstica y formulación, el cual fue desarrollado por el equipo de personal profesional técnico en la materia de Seguridad Vial que se ha convertido en un reto a nivel internacional, nacional y local.

El documento será una guía para la implementación de estrategias y programas que permitan promover hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, que logren generar a su vez ambientes seguros, para el tránsito de los habitantes del municipio de Chaparral Tolima y que en efecto se logre reducir la accidentalidad de la jurisdicción.

Para la formulación del Plan Local de Seguridad Vial del Municipio de Chaparral Tolima, se implementó una estrategia participativa; fundamentada en la realización de encuestas dirigidas a los diferentes actores viales de la población.

El Plan Local de Seguridad Vial del Municipio de Chaparral Tolima, corresponde a los principios del “Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV)”, donde su finalidad es reducir el número de víctimas fatales y no fatales a nivel nacional, también se hace enfoque en la estrategia de la Visión Cero, cuya iniciativa principal es reducir a cero el número de víctimas o heridos graves en accidentes viales.

GENERALIDADES

La “Organización Mundial de la Salud (OMS)”, ha catalogado los accidentes de tránsito como un problema grave de salud pública que afecta a todo el mundo, pero especialmente a los países en vía de desarrollo como Colombia. A través de su “Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial (2018)” ha indicado que anualmente hasta 50 millones de personas sufren traumatismos y 1,35 Millones fallecen en accidentes de tránsito, siendo la octava causa de muerte en todas las edades y la primera en niños y jóvenes adultos de 5 a 29 años, Adicionalmente las muertes en países de bajos ingresos, son tres veces mayores a los de altos ingresos.

La comunidad internacional ha sumado esfuerzos para reducir estas cifras, y una de las acciones más importantes que se tomaron fue la consagración del periodo comprendido entre los años 2011 - 2020, como la década para la acción que tenía como finalidad reducir en un 50% las mortalidades derivadas de los accidentes de tránsito en el mundo, en consecuencia en 2015 la “Organización de las Naciones Unidas (ONU)”, creó los Objetivos de desarrollo sostenible “3.6 - Para 2020 reducir a la mitad el número mundial de muertes y lesiones por accidentes de tráfico y 11.2 - 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, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”.

A pesar de los esfuerzos invertidos durante la última década y los avances que se han conseguido, aún queda mucho por hacer. La reducción a la mitad del número de víctimas mortales y heridos graves en accidentes de tránsito, no se han cumplido en el 2020. Por esta razón mediante la resolución “A/RES/74/299 de la ONU”, se proclama el periodo 2021-2030 como el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Aunque la cantidad de muertes por accidentes de tránsito sigue en aumento, la relación de muertes por número de habitantes se ha estabilizado, y se ha reducido en relación a la cantidad de vehículos.

Globalmente, según el informe de la OMS de 2018, peatones y ciclistas representan el 26% de las muertes, los motociclistas comprenden otro 28%, los ocupantes de carro componen el 29% y el 17% restantes son usuarios indefinidos de la vía.

Por lo anterior, el Gobierno de Colombia ha definido como una prioridad y una Política de Estado la Seguridad Vial, razón por la cual, el Ministerio de Transporte mediante el decreto 1430 del 29 julio 2022, se ha establecido un “Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV 2022-2031)”, que se estructura fundamentalmente tomando la experiencia internacional y las recomendaciones que sobre la materia han formulado diversos organismos multilaterales, especialmente la OMS.

Mediante estos lineamientos el Municipio de chaparral Tolima , consciente de la problemática de seguridad vial del territorio nacional y asociada a eventos de accidentalidad y a la causalidad de lesiones violentas y daños como consecuencia de condiciones inseguras de la infraestructura y actos inseguros de conductores o terceros, se vincula al compromiso nacional enmarcado en el PNSV, exigido mediante el decreto 1430 del 29 julio 2022, se ha establecido un “Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV 2022-2031), se planifica la implementación de un “Plan Local de Seguridad Vial (PLSV)”, basado en la “Guía Metodológica para la Elaboración de Planes de Seguridad Vial Distritales, Municipales y Departamentales”, desarrollada por el Ministerio de Transporte como instrumento de apoyo para orientar en su diseño y formulación mediante la ley 2251 del 14 julio del 2022.

MARCO METODOLÓGICO

Para la elaboración del “Plan Local de Seguridad Vial del Municipio de chaparral Tolima (PLSV)”, se tomó como insumo principal el documento “Guía Metodológica para la Elaboración de Planes de Seguridad Vial: Distritales, Municipales y Departamentales” desarrollado por el Ministerio de Transporte mediante la ley 2251 del 14 julio del 2022 y el “Plan Estratégico de Seguridad Vial del Municipio de chaparral de decreto 1430 del 29 julio 2022, se ha establecido un “Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV 2022-2031)”. Bajo este enfoque se estableció un Plan de trabajo sistemático en cinco etapas consecutivas, como estructura lógica para su desarrollo, las cuales se describen a continuación.

FASE PREVIA

Previo al inicio de actividades para el diagnóstico y formulación del PLSV, y con el fin de establecer un grupo de trabajo a través del cual se representarán de manera adecuada las necesidades de cada uno de los sectores y de la comunidad en general del municipio de chaparral, se conformó un Comité, denominado “Comité de Movilidad y Seguridad Vial (CMSV)”, cuyo objetivo es coordinar de manera integral las problemáticas relacionadas con la Movilidad y la Seguridad Vial del Municipio de chaparral.

FASE DIAGNÓSTICA

Como punto de partida para determinar la situación actual en materia de Seguridad Vial del Municipio de Chaparral, se hizo necesaria la recopilación de información secundaria, la cual permitió obtener una caracterización de ello, tomando como referencia lo contenido en la estadística de accidentalidad vial que se tiene en el instituto de tránsito municipal; así mismo, se obtuvo información primaria producto de inspecciones de campo para identificar problemas en las zonas de mayor vulnerabilidad, cuestionario, encuestas y actividades realizadas con CMSV, para la definición de problemas y estrategias.

FASE DE FORMULACIÓN

A partir de los resultados de la fase anterior y en el desarrollo de la segunda etapa del modelo de planeación estratégica de la Seguridad Vial, se procede a formular la misión, visión, objetivos, estrategias y metas a enmarcar en el PLSV, que posteriormente serán adoptadas por la Administración Municipal e implementadas a través de los diferentes planes, proyectos y programas acorde a los tiempos (corto-mediano-largo plazo).

FASE DE PUESTA EN MARCHA

Con la carta de navegación generada en la fase anterior, la el municipio de chaparral tendrá la autonomía para desarrollar las estrategias y programas, de acuerdo con los presupuestos asignados, factibilidad de ejecución y las sinergias institucionales promovidas por la entidad y el CMSV.

FASE DE SEGUIMIENTO

Durante esta fase se llevará a cabo la puesta en marcha de lo contenido en el PLSV y tendrá como propósito principal, la validación y monitoreo de las actividades establecidas, a partir del cumplimiento de los indicadores de resultado, que evidencien la eficacia de la gestión en seguridad vial de la Administración Municipal de chaparral.

ANTECEDENTES

Teniendo en cuenta las disposiciones establecidas por la normatividad vigente mediante la ley 2251 del 14 julio del 2022 para los municipios y demás entes públicos territoriales y departamentales, donde se exige el desarrollo del PLSV, la Alcaldía de chaparral Tolima en principios del presente año, con el fin de dar cumplimiento a lo referido anteriormente en la presente ley por parte del instituto de tránsito de chaparral se direcciono la realización e implementación del presente plan de seguridad vial para el municipio de chaparral.

Así mismo, y con el fin de fortalecer los diferentes procesos, en especial lo relacionado con movilidad y seguridad vial, en el año 2024 el instituto de tránsito municipal de chaparral INTRAC direcciono e incremento su planta orgánica interna para la implementación de agentes de tránsito en la actividad operativa,

En el año 2018 mediante el acuerdo 00010 por medio del cual se crea el instituto de tránsito del municipio de chaparral Tolima se establece y adopta el Manual de funciones, la estructura orgánica del instituto de tránsito, con el propósito general de planear, dirigir y evaluar la gestión administrativa integral en materia de regulación, control del tránsito, transporte público municipal de pasajeros, modos de transporte y el mejoramiento de las condiciones de Movilidad y Seguridad Vial.

Para el año 2020, se logró el inicio de operación del instituto de Tránsito Municipal, asumiendo la totalidad de trámites y servicios en materia de tránsito, con el fin de brindar de manera oportuna servicios de calidad.

En conjunto se puso en marcha el cuerpo operativo de Tránsito, responsable de desarrollar las funciones en los temas relacionados con control y vigilancia al cumplimiento de las normas de tránsito en el municipio por parte de la ciudadanía.

Por consiguiente, dentro de las acciones de ejecución del Plan de Desarrollo 2024 -2027 del Municipio de chaparral Tolima, se ha previsto dentro del Programa “**CHAPARRAL AVANZA Y TRANSFORMA**”, reducir los índices de accidentalidad vial, a través de la promoción de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, así como la implementación de señalización horizontal y vertical, medidas de pacificación del tráfico, que contribuya a mitigar los conflictos vehiculares y peatonales.

En este sentido, se tienen como punto de partida para el presente plan local de seguridad vial la intervención en la seguridad vial, se obtiene desde un punto de vista de la sensibilización a actores viales y de ajustes en la infraestructura; Sin embargo, dichas acciones son muy puntuales; por cuanto no obedecen a un esquema estructurado, construido interinstitucional e intersectorialmente, razón que justifica la formulación del presente Plan.

OBJETIVO GENERAL

Fortalecer el desarrollo de acciones en materia de Seguridad Vial, las cuales permitan mejorar las condiciones de movilidad para cada uno de los actores viales, buscando la articulación de las mismas con las políticas nacionales, en pro de la generación de una cultura de prevención vial, fundamentado en seis pilares (Institucional, Humano, Vehículos, Infraestructura, Atención a Víctimas y Gestión de la Velocidad).

PILARES DE ACCIÓN

El alcance del PLSV 2021-2024, toma como punto de partida los pilares establecidos en el PNSV 2022 – 2031, en el Resolución Número 20223040040595 del 12 de julio de 2022 y la ley 2251 del 2022 bajo los siguientes lineamientos:

- **Institucional:** Promocionar y aumentar alianzas, campañas, convenios y acuerdos Nacionales y Departamentales, que tengan capacidad para gestar estrategias, acciones y metas en materia de Seguridad Vial, con el fin de concretar las recopilaciones e investigaciones y poder dirigir su ejecución de forma oportuna.
- **Humano:** Promover programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios en las vías, mediante una observancia permanente de comportamientos, para contrarrestar el aumento significativo de los accidentes viales.
- **Vehículo:** Fomentar y promover la fabricación y equipamiento de vehículos más seguros y más respetuosos, con el fin de prevenir los accidentes viales y la contaminación ambiental a causa de factores vehiculares.
- **Infraestructura:** Aumentar las construcciones, mantenimientos y acondicionamientos en las mallas viales, esto para el beneficio de todos los usuarios, especialmente de los más vulnerables. A fin de prevenir los accidentes de tránsito y limitar sus repercusiones.
- **Atención a Víctimas:** Aumentar la capacidad de atención a las emergencias provocadas por los accidentes viales y mejorar los estándares de servicios de los sistemas de salud y otras índoles responsables, con el motivo de ofrecer a los involucrados el mejor procedimiento posible.

Adicional a ello, y con el objetivo de Reducir la cantidad de fatalidades y heridos de accidentes viales causados por la velocidad se creó un sexto pilar que denominaremos **Gestión de la Velocidad**

FASE PREVIA

ORGANIZACIÓN PARA LA ELABORACIÓN

Se realizó una fundamentación inicial sobre la normatividad vigente y la importancia de la Gestión en Seguridad vial para el Municipio, producto de ello, se integró y adoptó el Comité de Movilidad y Seguridad Vial del municipio de Chaparral Tolima

INTEGRANTES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

NRO.	DEPENDENCIA	NOMBRE Y APELLIDO
1	ALCALDE MUNICIPAL	HELVER GONZALEZ MORA
2	SECRETARIO(A) DE GOBIERNO	ADRAINA PATRICIA TRIANA CARVAJAL
3	DIRECTORA INSTITUTO DE TRANSITO	LEIDY CONSTANZA BAUTISTA CARDENAS
4	SECRETARIO DE PLANEACION, INFRAESTRUCTURA Y DESALLORO	JUAN CARLOS CULMA RAMIREZ
5	DIRECTOR LOCAL DE SALUD	JORSE ISAIAS CARVAJAL ALDANA
6	SECRETARIO EJECUTIVA CON FUNCIONES DE EDUCACIÓN	SANDRA LILIANA URBANO JOVEN
7	SECRETARIO DE HACIENDA	RODRIGO GUTIERREZ CASTRO
8	SECRETARIO DE DESARROLLO RURAL	JHONNATAN PERDOMO LOZANO
9	COMANDANTE DE BOMBEROS	ANDRES FELIPE BERNATE
10	INSPECCION DE POLICIA	VALENTINA CASTRO
11	COMANDANTE DE ESTACION DE POLICIA	JUAN PABLO PEÑA
12	COORDINADORA DEFENSA CIVIL	MARISOL LEZAMA

GRUPOS INTERNOS DE TRABAJO DEL COMITÉ DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

En concordancia con el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 (PNSV)”, y con el propósito de buscar una mayor participación interinstitucional para tratar cada uno de dichos pilares, se conformaron grupos internos de trabajo con participantes claves para la autoevaluación de la Gestión de seguridad vial en cada una de estas dimensiones.

En este sentido, los actores intervinientes para la ejecución del PLSV están principalmente constituidos por:



ROL	FUNCIÓN
Los pilares enunciados corresponden a los ejes de acción a desarrollar a lo largo del PLSV, sin embargo, los roles para los diferentes actores, 5- pilares de acción del presente documento.	
Responsables	Ejecutar las acciones y medidas planteadas en la formulación de los diferentes pilares del Plan Local de Seguridad Vial (PLSV) verificando su debido cumplimiento.
Colaboradores	Apoyar a los responsables del Plan Local de Seguridad Vial en la ejecución de las acciones y medidas planteadas en la formulación de los diferentes pilares, desde sus respectivos campos de acción y competencias.

FASE DIAGNOSTICA

INFORMACIÓN SECUNDARIA

Para el diseño del presente PLSV del municipio de Chaparral, se tuvo en cuenta el documento denominado “El Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031 PNSV”, en el cual se tomó en referencia para la implementación en las Áreas de acción de la estrategia nacional del PNSV 2022 – 2031, conforme a los Planes de Acción. Adicionalmente se contó con información de fuentes del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses del municipio de Chaparral

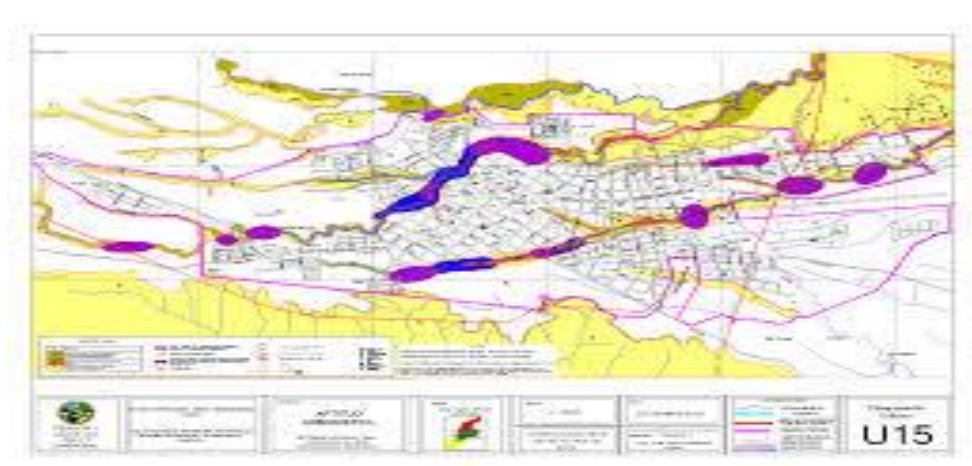
HISTÓRICO DE ACCIDENTALIDAD VIAL

CARACTERIZACIÓN ACCIDENTALIDAD DEL MUNICIPIO

De acuerdo con la información dada por parte del instituto de tránsito de Chaparral Tolima del cual se obtiene información de estadística de siniestrabilidad vial de los años 2022, 2023, se pudo identificar que las muertes y personas lesionadas en accidentes de tránsito en el municipio de Chaparral, han presentado una tendencia a el incremento de accidentes de tránsito en los últimos años debido a los factores humanos, mecánicos, falta de señalización vial entre otros que has conllevado que este indice de accidentalidad en el municipio vaya en aumento y seguido a este el mal comportamiento en la violación de la norma de tránsito por los actores viales.



Fuente propia INTRAC



CARACTERIZACIÓN ACCIDENTALIDAD DEL MUNICIPIO

Se procede a realizar una primera revisión de las bases de datos disponibles del municipio, donde se tiene información de los accidentes de tránsito, esto con el propósito de efectuar un análisis más detallado de la tendencia que refleja el histórico de estos eventos; y con esto poder determinar los riesgos más representativos que vienen afectando la Seguridad Vial del municipio.

Para la caracterización, se dispuso de la información histórica de los accidentes de tránsito desde el año 2022 al 2023, registrada en los datos que reposan en el instituto de tránsito municipal Chaparral, esto con el propósito de ahondar en la tipificación de los eventos y encontrar tendencias correspondientes a los análisis de la información más relevante y completamente diligenciada.

El desarrollo de la metodología anteriormente descrita generó los hallazgos que se describen a continuación.

ANÁLISIS TEMPORAL DE LA ACCIDENTALIDAD:

Analizando el comportamiento anual de la accidentalidad del municipio desde de la fecha del 2022 hasta 2023, se observa una tendencia a la reducción de estos eventos en lo que respecta al año 2023 tanto en lesionados como en fallecidos, lo que es relevante e invita a analizar en detalle las posibles causas que estén detonando estas situaciones.



Fuente propia de INTRAC

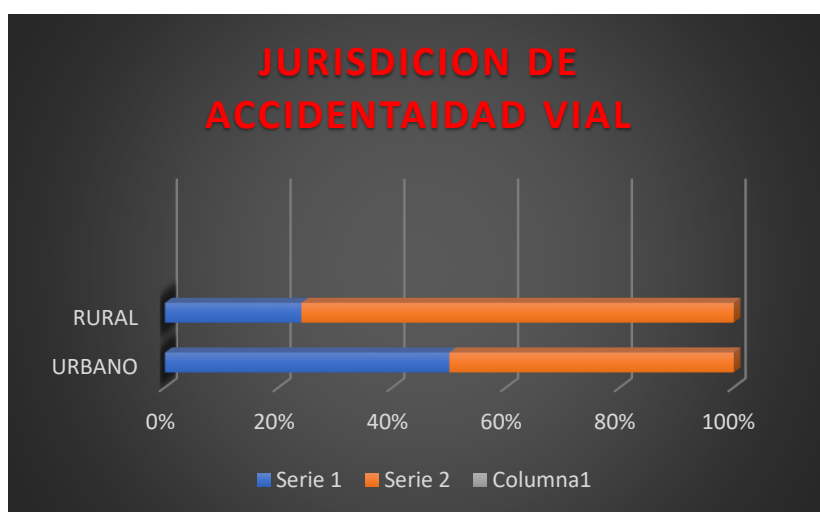
FOTOGRAFIAS DE SINIESTROS VIALES



ANÁLISIS ESPACIAL DE LA ACCIDENTALIDAD

Para realizar el análisis de sitios de alta accidentalidad, se toma como fuente de información la base de datos de accidentalidad que llevan los agentes de tránsito del municipio durante el año 2023 donde se han presentado más recurrentes los siniestros viales en el municipio.

De esta manera, se ubican los puntos críticos de accidentes con el que se pueden identificar los corredores viales y puntos críticos de accidentalidad



Fuente propia INTRAC

FOTOGRAFIAS DE SITIOS DE ALTA PELIGOSIDAD DE ACCIDENTALIDAD VIAL



Fuente Propia

ACCIONES ANTERIORES DE SEGURIDAD VIAL

Teniendo en cuenta la importancia que le ha dado la alcaldía Municipal de Chaparral a la Seguridad Vial en la jurisdicción, desde la puesta en marcha del Plan de Desarrollo de gobierno, y con el fin de dar continuidad a la directrices enmarcadas por el gobierno nacional a través de sus planes, se ha logrado consolidar el propósito de reducir los índices de accidentalidad a través del mejoramiento en la seguridad vial con la realización de campañas ciudadanas enfocadas a la cultura vial, la implementación de la señalización vial, que contribuya a mitigar las congestiones vehiculares que se presentan en los puntos críticos; igualmente basados en una óptima planeación de la movilidad del Municipio, permitiendo ejecutar acciones tendientes a regular, controlar, organizar todo el sistema de Transporte en el Municipio.

De tal manera, que se han obtenido metas significativas en cuanto a la promoción de la Educación Vial en el Municipio, de acuerdo con los resultados presentados a continuación:

CAMPAÑAS EDUCATIVAS			
ITEM	AÑO 2022	AÑO 2023	AÑO 2024
Beneficiarios	Comunidad en general	Comunidad en general	Comunidad en general
N° campañas	21	32	25

Es importante resaltar las actividades preventivas con campañas educativas donde al consolidar y ejecutar actividades de impacto en el Municipio de Chaparral se efectuaron con actividades de participación de los actores viales efectuándose acciones enfocadas a la reducción de los siniestros viales:



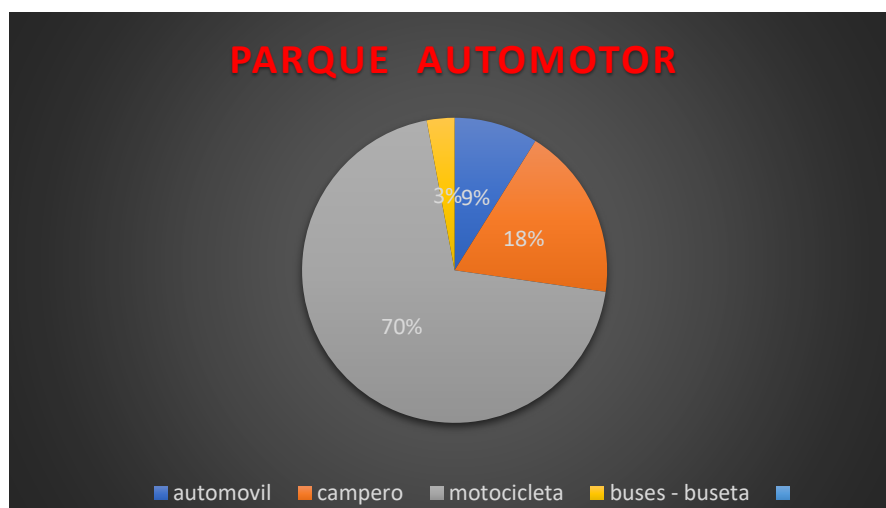
INFORMACIÓN DE INSTITUCIONES DE APOYO Y PLAN LOCAL DE EMERGENCIAS

Algunas entidades de apoyo a la seguridad vial con que cuenta el municipio se identifican a continuación:

INSTITUCION	DIRECCION	CONTACTO	CLASE
San Juan Bautista		2460077 – EXT 116	Hospital
Estación de Policía		3213946848	Policía
Instituto de transito		3212119065	Intrac
Cuerpo de Bomberos		3226602409	Emergencia
Cruz Roja Nacional			Emergencia
Defensa Civil		3232284737	Emergencia

INVENTARIO DEL PARQUE AUTOMOTOR

Según la información de matrículas realizadas en el Instituto de Tránsito Municipal INTRAC, a corte 30 de mayo de 2024, el municipio de chaparral cuenta con un total **4.049** vehículos matriculados, distribuidos de la siguiente manera:



Fuente propia INTRAC

En cuanto a la tasa de vehículos clase motocicletas, es preciso mencionar que para el año 2024, la tasa general equivalía a un 70% y para el año 2024 generando con esto un incremento.

De acuerdo con lo anterior, cabe resaltar que el crecimiento significativo está dado por la puesta en marcha del instituto de Tránsito Municipal, el cual, a partir diciembre de 2020, asumió las competencias directas

para la operación de la totalidad de trámites de movilidad, y por consiguiente fue viable aplicar unos beneficios, descuentos e incentivos los cuales generaron un panorama atractivo para los habitantes del municipio y sus alrededores en la utilización de los servicios.



INVENTARIO INFRAESTRUCTURA DE SEGURIDAD

El Municipio de Chaparral ha implementado infraestructuras seguras para los diferentes actores viales, por cuanto ha enfocado parte de sus acciones en la planeación y ejecución de labores de señalización sobre las diferentes vías del municipio, para lograr mayor impacto de señalización vial, desde creación del instituto de tránsito municipal se llevó a cabo inventario de infraestructura de seguridad vial basado en la resolución 1885 del 2015 Manual de señalización vial e indicando el total de señalización y demarcación vial del municipio así:

SEÑALIZACION HORIZONTAL			SEÑALIZACION VERTICAL		
AÑO	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	AÑO	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD
2024	M2	42.5	2024	UNIDADES	117

Fuente propia INTRAC

INFORMACIÓN PRIMARIA

Siguiendo el orden metodológico propuesto, se adelanta un levantamiento de la información primaria que permita acotar las problemáticas para estructurar el panorama actual de la seguridad vial en el municipio de Chaparral, a través del uso de varias técnicas como: Inspecciones de campo, entrevistas, talleres y mesas de trabajo.

FOTOGRAFIAS DE SITIOS DEL INVENTARIO DE SEÑALIZACION VIAL



DIAGNÓSTICO INICIAL

1.1. CARACTERÍSTICAS DEL MUNICIPIO:

Tabla 1. Generalidades

Nombre de la compañía	Municipio de Chaparral
Ubicación Geográfica	3°43'25"N 75°29'05"O / 3.7236111111111, -75.484722222222
Departamento	Tolima
ALCALDE ACTUAL	HELVER GONZÁLEZ MORA (2024-2027)
CATEGORIA	SEIS (6)

NATURALEZA

CHAPARRAL, es un Municipio Colombia ubicado en el departamento de Tolima, cuyo nombre hispánico fuera **Medina de las Torres del Chaparral de los Reyes**. Se sitúa aproximadamente a 163 kilómetros de Ibagué, la capital del departamento, y aproximadamente a 250 kilómetros del Bogotá. Su nombre es gracias a la gran cantidad de plantas que reciben el nombre de Chaparros en donde está el municipio.

GEOGRAFÍA:

Descripción Física: El municipio de Chaparral se encuentra localizado al suroccidente del departamento del Tolima a 4° 55' Latitud Norte y 75° 07' de Longitud Oeste; es un importante centro estudiantil y de vocación agropecuaria, destacándose la caficultura como el pilar de su economía que lo ubica como un gran productor de café en el contexto departamental.

Está, además, llamado a ser un Centro de Desarrollo Regional del Sur del Tolima en consideración a la jerarquía poblacional, de servicios, al liderazgo natural y tradicional que siempre ha mantenido y la posición geográfica dentro de la misma.

Hace parte del Macizo Colombiano, considerado como Parque Nacional Natural lo cual le imprime grandes potencialidades para el fomento y desarrollo de proyectos orientados hacia el Ecoturismo por la diversidad de paisajes y la exuberancia de la flora y faunas allí predominantes. Es éste un centro productor de agua; pues en él nacen importantes afluentes hídricos como los ríos Amoyá, Mendarco, Irco, Ambeima, entre otros.

LÍMITES Y ACCESO:

Los límites municipales, de acuerdo a las Ordenanzas que lo erigieron como Municipio y la que le cercenó el espacio que hoy define al Municipio de Rioblanco son:

Al Norte: con los Municipios de Roncesvalles, San Antonio y Ortega

Al Oriente: limita con los municipios de Coyaima y Ataco

Al Sur: con los municipios de Rioblanco y Ataco

Al Occidente: con los municipios de Tuluá, Buga, Cerrito y Pradera localizados en el departamento del Valle del Cauca.

Limita con los territorios vecinos de la siguiente manera: Con el municipio de Roncesvalles (Noroccidente). Partiendo de la confluencia de las quebradas La Miranda sobre el río Chile, lugar de concurso de los municipios de San Antonio, Rovira, Roncesvalles por el río Chile, aguas arriba hasta la quebrada la Marranera; de la cuchilla La Macarena hasta encontrar la cuchilla Tolda Nueva divisoria de aguas la Palmera en dirección Norte - Sur hasta encontrar el nacimiento de la quebrada la Chiquita y de ahí hacia abajo hasta encontrar la quebrada Aguas Claras y de allá hacia arriba hasta encontrar el Cerro de Recreo Alto. Por éste en dirección occidental hasta encontrar la quebrada el Cidral y aguas abajo hasta el río Cucuana de allá, aguas arriba hasta llegar al valle de Normandía y los nacimientos del río Tetúan, hasta encontrar el salto de San Jorge, lugar de concurso de los territorios del municipio de San Antonio, Roncesvalles y Chaparral.

En el municipio de Chaparral (Sur) partiendo del alto de San Jorge y por la cuchilla del mismo nombre, hasta el nacimiento de la quebrada el Salado, de ahí aguas abajo hasta el río Tetúan, y aguas abajo hasta la quebrada el Cural. Luego por esta agua arriba hasta su nacimiento que se encuentra en la serranía de Calarma, sigue en dirección norte hasta el nacimiento de la quebrada Chípalo, lugar de concurso de los territorios del municipio de San Antonio, Chaparral y Ortega. Con el municipio de Ortega (Oriente). De la quebrada Chípalo en dirección al nacimiento de la quebrada la Balsa y de ahí aguas abajo al río Cucuana, hasta encontrar la confluencia de la quebrada Guadualito, lugar de concurso de los municipios de San Antonio, Ortega y Rovira. Con el municipio de Rovira (Nororiente) partiendo de la confluencia del río Guadualito en el río Cucuana, por esta agua arriba en dirección norte, hasta el nacimiento de la quebrada la Miranda, de ahí aguas abajo hasta la confluencia del río Chile lugar de concurso de los municipios de Rovira y Roncesvalles.

Extensión total: 2.124 Km² correspondiente al 9,5% del territorio departamental

Extensión área urbana: 6,28 Km² cabecera Municipal

Extensión área rural: 2.117,72 Km²

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 854 mt

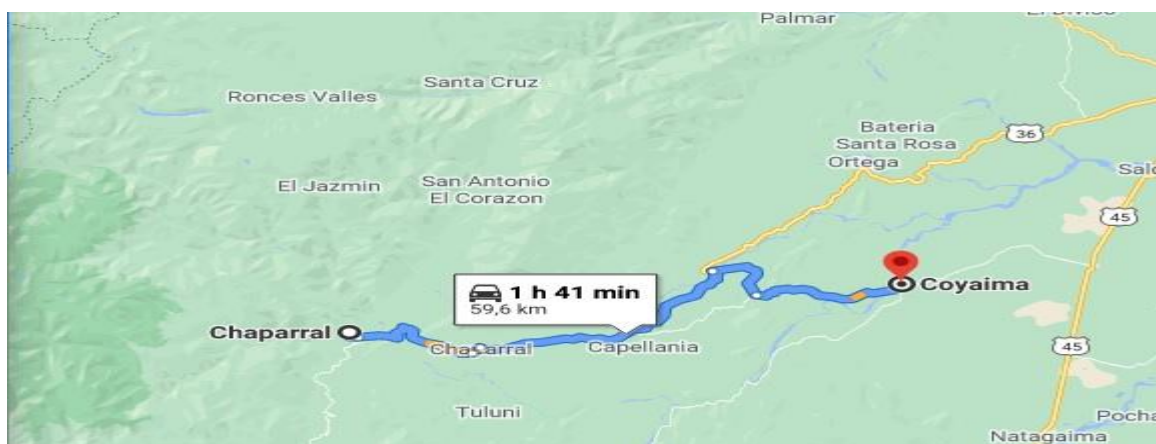
Temperatura media: 24 grados °C

Distancia de referencia: 153 km.

VIAS DE ACCESO



A Chaparral se puede llegar de diferentes formas partiendo desde Bogotá por vías pavimentadas en su totalidad en un recorrido de 220 km (Bogotá – Ortega - Chaparral), o bien por sectores parcialmente pavimentados (de Bogotá - Coyaima - Chaparral).



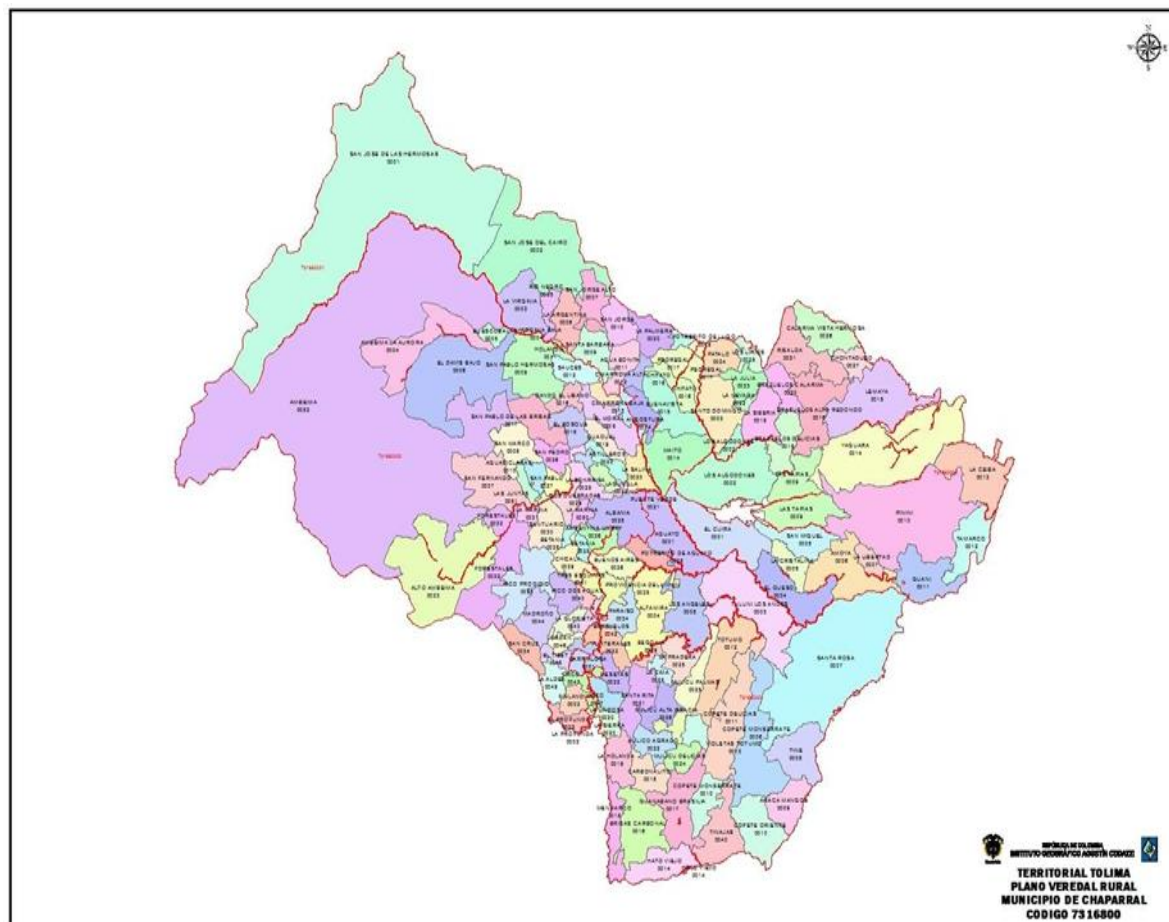
De
igual

manera se articula con Ibagué mediante un carreteable pavimentado de buenas características en un recorrido de 151 Km; por la troncal que de Ibagué conduce al Guamo y desviándose de éste hacia la localidad de Ortega en una distancia de 67 km; en el sitio conocido como el cruce, localizado sobre la

margen izquierda se desprende un ramal que se comunica con la cabecera municipal de Chaparral pasando por el sitio conocido como Olaya Herrera.



2 h 48 min (152,6 km) por Guamo-Ortega





DIVISIÓN POLÍTICO – ADMINISTRATIVA

El área urbana del municipio de Chaparral, está conformada por 37 barrios, y el área rural por 151 veredas y 5 Corregimientos.

ÁREA URBANA.

El área urbana de Chaparral está dividida en 37 barrios como se muestra en la siguiente tabla.
Tabla . Chaparral. Barrios del área urbana.

Barrios del área urbana					
1	Ambeima	14	Las Brisas	27	La Primavera
2	Beltrán	15	Los Algodones	28	Los Fundadores
3	Divino Niño	16	Pueblo Nuevo	29	Obrero
4	Edén	17	Rocío Parte Alta	30	Primero de Mayo
5	La Loma	18	San Fernando	31	Salomón Umaña
6	Las Cabañas	19	San Juan Bautista	32	Santa Helena
7	Libertador	20	Veinte de Julio	33	Santofimio
8	Los Laureles	21	Versalles	34	Tuluní
9	Santa Luisa	22	Villa del Rocío	35	Urbanización Villa del Carmen
10	Villa Café	23	Américas	36	Villa del Triunfo
11	Villa María	24	Carmenza Rocha	37	Villa Esperanza
12	El Paraíso	25	Castañal		
13	José María Melo	26	El Jardín		

Fuente: Alcaldía Municipal de Chaparral.

ÁREA RURAL.

El área rural del municipio de Chaparral está integrada por 5 Corregimientos (Amoyá, Calarma, El Limón, La Marina y Las Hermosas), además de las 151 veredas, como se observa a continuación.

TABLA. CHAPARRAL. VEREDAS DEL ÁREA RURAL.

Veredas del área rural					
1	Amoyá	52	Pedregal	103	Dos Quebradas
2	Aracamangas	53	Potrero de Agua	104	El Bosque
3	Brisas Carbonal	54	Potrero de Lugo	105	El Cauchal
4	Brisas Totumo	55	Potrero de Lugo Bajo	106	El Guadual
5	Carbonalito	56	Risalda Calarma	107	Espíritu Santo Albania
6	Copete Delicias	57	Santo Domingo	108	Espíritu Santo Balcones
7	Copete Monserrate	58	Talaní	109	Florestal Ambeima
8	Copete Oriente	59	Vista Hermosa	110	Horizonte
9	El Queso	60	Yaguará	111	La Granja Ambeima
10	Guanábano Brasília	61	Altamira	112	La Ilusión
11	Guaní	62	Argentina Linday	113	La Marina
12	Hato Viejo	63	Bruselas	114	La Primavera
13	La Begonia	64	Buenos Aires	115	La Sonrisa
14	La Ceiba	65	Calibío	116	Lagunilla
15	La Cima	66	Chicalá	117	Las Juntas
16	La Cortés	67	El Jordán	118	Pando El Líbano

17	La Cristalina	68	El Limón	119	San Fernando
18	La Pradera	69	El Prodigio	120	San Marcos
19	Las Tapias	70	El Tíber	121	San Pablo Ambeima
20	Los Ángeles	71	El Viso	122	San Pedro Ambeima
21	Mesa de Puracé	72	Finlandia	123	Santuario
22	Mulicu Altagracia	73	Guayabal Cuirá Adentro	124	Agua Bonita
23	Mulicu Delicias	74	Helechales	125	Alemania
24	Mulicu El Agrado	75	Icarco	126	Alto Waterloo
25	Mulicu Jardín	76	Irco dos Aguas	127	Angostura



Veredas del área rural					
26	Mulicu Las Palmas	77	La Aldea	128	Argentina Hermosas
27	Pipini	78	La Barrialosa	129	Aurora Hermosas
28	San Alfonso	79	La Florida	130	Davis Janeiro
29	San Miguel	80	La Germania	131	El Cairo
30	Santa Rosa Buenavista	81	La Glorieta	132	El Escobal
31	Tamarco	82	La Holanda	133	El Moral
32	Tine	83	La Jazminia	134	El Porvenir Hermosas
33	Tuluní	84	La Lindosa	135	Holanda Hermosas
34	Unión Coronillo	85	La Profunda	136	La Cimarrona
35	Violetas Totumo	86	La Sierra	137	La Cimarrona PA
36	Alto Redondo	87	Las Mesetas	138	La Salina
37	Brazuelos Calarma	88	Madroño	139	La Virginia
38	Brazuelos Delicias	89	Mendarco Carbonal	140	La Virginia PA
39	Buenavista	90	Mesa de Aguayo	141	Los Sauces
40	Calarcá Tetuán	91	Mesón Betania	142	Rionegro Hermosas
41	Chitato	92	Paraíso	143	San Jorge
42	Chontaduro	93	Potrero de Aguayo	144	San Jorge PA
43	La Julia	94	Providencia	145	San José de Las Hermosas
44	La Nevada	95	Punerales	146	San Pablo Hermosas
45	La Palmera	96	Santa Cruz	147	San Roque
46	La Siberia	97	Santa Rita	148	Santa Bárbara
47	Lemayá	98	Tres Esquinas	149	El Jardín

			Banqueo		
48	Los Lirios Calarma	99	Aguas Claras	150	Vega Chiquita
49	Los Planes	100	Alto Ambeima	151	El Recreo
50	Maito	101	Astilleros		
51	Pataló	102	Brisas San Pablo Ambeima		

Fuente: Alcaldía Municipal de Chaparral.

POBLACIÓN

POBLACIÓN TOTAL.

Según el DANE, se entiende como cabecera de un municipio al área más densamente poblada del municipio y lugar donde funciona la sede de la Alcaldía Municipal. Su área geográfica está definida por un perímetro urbano, cuyos límites se establecen por acuerdos del Concejo Municipal. Mientras que el resto del municipio corresponde al área que está por fuera del perímetro urbano de la cabecera municipal. Puede estar constituido por centros poblados y población dispersa

Tabla Chaparral. Población según zonas.

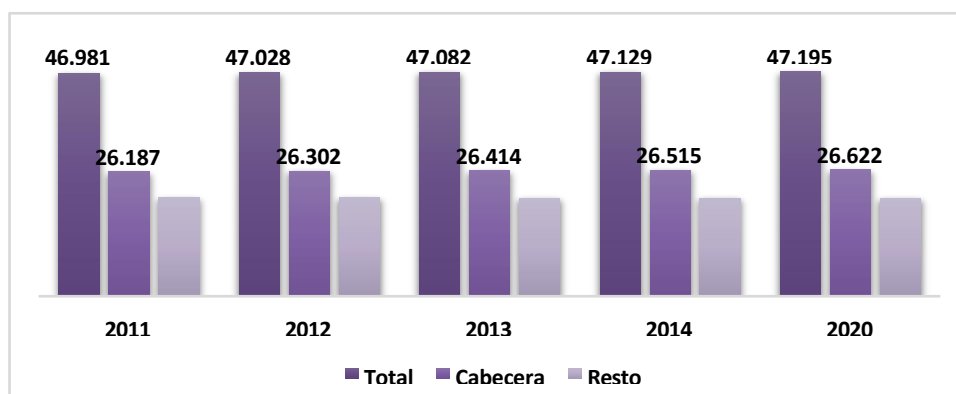
Población según zonas					
Años	Total	Cabecera	%	Resto	%
2005	46.712	25.338	54,24%	21.374	45,76%
2011	46.981	26.187	55,70%	20.794	44,30%
2012	47.028	26.302	55,90%	20.726	44,10%
2013	47.082	26.414	56,10%	20.668	43,90%
2014	47.129	26.515	56,30%	20.614	43,70%
2015	47.195	26.622	56,40%	20.573	43,60%

Fuente: DANE – Proyecciones de población con base al Censo de 2005.

De acuerdo con la información recolectada a partir del último censo realizado en Colombia por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), Chaparral contaba en el año 2005 con un total de 46.712 habitantes. La evolución de la población y su distribución urbano - rural para los años 2011 - 2020, permanece sin cambios representativos.

La evolución del total de la población en el Municipio de Chaparral muestra que pasó de 46.981 personas en 2011 a 47.195 en el 2020, evidenciando un crecimiento de 0,46%, según las proyecciones del DANE. Por su parte, la población ubicada en la zona de cabecera, pasó de representar un 55,70% del total de la población en el 2011 a 56,40% en el 2020, mientras que la zona rural o resto pierde participación, de un 44,30% que habitaba en el 2011, permanecen el 43,60% para el 2020.

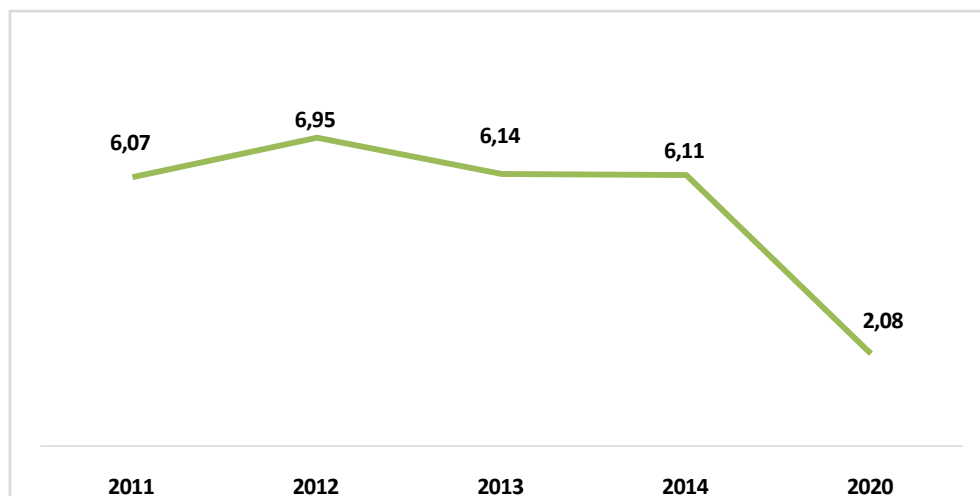
- **Gráfica . Chaparral. Población según zonas. 2011 - 2020.**



Fuente: Elaboración propia a partir de estadísticas del DANE – Proyecciones de población con base al Censo de 2005.

Población por grupos de edad. 2020			
Grupos de edad	Año 2020		
	Total	Hombres	Mujeres
0-4	5.401	2.762	2.639
5-9	5.127	2.623	2.504
10-14	4.980	2.550	2.430
15-19	4.849	2.467	2.382
20-24	4.384	2.203	2.181
25-29	3.589	1.744	1.845
30-34	2.274	1.086	1.188
35-39	2.366	1.114	1.252
40-44	2.213	1.067	1.146
45-49	2.321	1.143	1.178
50-54	2.313	1.160	1.153
55-59	2.019	1.022	997
60-64	1.563	798	765
65-69	1.256	640	616
70-74	996	500	496
75-79	720	347	373
80 o más	824	381	443
Total	47.195	23.607	23.588

TASA BRUTA DE MORTALIDAD. 2011 - 2020*.



Fuente: Elaboración propia a partir de estadísticas vitales del DANE. *Preliminar.

En general, se tiene una tendencia inestable en la tasa de mortalidad de la población para el periodo total analizado, dado que pasó de 6,07 en 2011 a 6,11 en 2014 y 2,08% para el primer trimestre de 2015.

En general, el análisis del componente demográfico del Municipio, muestra una tendencia regresiva poblacional en su conjunto, evidenciando bajas tasas de natalidad con altas tasas de mortalidad, con predominio de la población adulta y anciana, con importante incidencia también en los menores de 1 año. Se percibe un aumento de la concentración poblacional en los grupos de edad más avanzados, lo que sugiere un envejecimiento de la población pues en 5 años aumentó la participación relativa de los grupos de edad de 15 a 64 años y mayores de 65 sobre el total, mientras que disminuyó la de los grupos poblacionales que abarcan los menores de 15 años.

Mortalidad por causas.

Las causas de mortalidad por enfermedad son las que prevalecen en el Municipio. De hecho, las que se destacan son: las enfermedades transmisibles (causadas por agentes infecciosos específicos); Neoplasias (tumores) y, las enfermedades cerebro vasculares (anomalías referentes a la disfunción focal del tejido cerebral por un desequilibrio entre el aporte y los requerimientos de oxígeno y otros substratos).

Tabla . Chaparral. Mortalidad por causa. 2011 –2020.

Causas de mortalidad en el Municipio				
Indicador	2011	2012	2013	2020
Enfermedades transmisibles	15	11	19	21
Tasa de mortalidad X enfermedades transmisibles	0,3	0,2	0,4	0,4
Neoplasias (tumores)	41	49	47	36
Tasa de mortalidad X neoplasias (tumores)	0,9	1,0	1,0	0,8

Enfermedades del sistema circulatorio	113	149	109	101
Tasa de mortalidad X enfermedades del sistema circulatorio	2,4	3,2	2,3	2,1
Ciertas afecciones originadas en el periodo perinatal	3	5	3	3
Tasa de mortalidad X ciertas afecciones originadas en el periodo perinatal	0,1	0,1	0,1	0,1
Causas externas	62	59	42	45
Tasa de mortalidad X causas externas	1,3	1,3	0,9	1,0
Todas las demás causas	48	52	65	76
Tasa de mortalidad X todas las demás causas	1,0	1,1	1,4	1,6

Fuente: Estadísticas vitales. DANE. Recuperado en agosto de 2020.

Todas las demás causas se han convertido, en la causa de muerte, más representativa en el municipio de Chaparral, al obtener una tasa de variación entre el 2011 y el 2020, de 68,33%, seguido de las enfermedades transmisibles, con un incremento del 40,00% en el mismo periodo de tiempo. Por su parte, las causas externas han decrecido en un 27,42% y las enfermedades neoplasias decrecieron en un 12,20% para 2020, teniendo en cuenta esta tabla podemos identificar que el componente de mortalidad asociada a accidentes de tránsito, no constituye una de las principales causas de fallecimiento, sin dejar de ser un factor de importancia para su intervención.

CATEGORIZACION DE LAS VIAS EN CHAPARRAL

Para la correspondiente categorización de las vías en el municipio nos remitimos a la RESOLUCIÓN NÚMERO 20213040007165 de 23-02-2021, donde una vez elaborada la mesa técnica se determinó su correspondiente categorización por tramos y sectores del municipio de Chaparral, así:

TABLA-

CODIGO	NOMBRE DE LA VÍA	CLASIFICACIÓN
CHA01	PANDO- ALEMANIA HERMOSAS	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA02	EL VISO- CHISPIADERO	VÍA DE TERCER ORDEN
CODIGO	NOMBRE DE LA VÍA	CLASIFICACIÓN
		ORDEN
CHA03	SALADO - EL ESCOBAL	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA05	P.VERDE-PANDO EL LIBANO- EL RECREO	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA06	BOSQUE- JARDIN-SAUCES	VÍA DE TERCER ORDEN

CHA08	BERLIN-VDA. AGUA BONITA-VIA TORRES	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA09	HAMBURGO -WATERLO	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA10	CHAPARRAL-POTRERITO DE AGUAYO	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA11	BETANIA ANGOSTURA	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA12	PUENTE ROJO-GUAYABAL	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA13	BETANIA -ARGENTINA LINDAY	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA15	BETANIA - BUENOS AIRES	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA16	TRES ESQUINA -LA CABAÑA	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA18	LIMON-SANTA CRUZ	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA19	LIMON-ALTAMIRA	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA20	ICARCO-SANTA RITA	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA21	MESON-LA HOLANDA	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA23	IRCO DOS AGUAS-EL PRODIGIO	VÍA DE TERCER ORDEN

CHA25	LA MARINA -AGUAS CLARAS	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA26	LA MARINA -FLORESTAL -ESCUELA FLORESTAL	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA28	BOSQUE-ALSACIA-ESCUELA	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA29	EL TUNAL-SAN PABLO AMBEIMA	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA31	LAGUNILLA-LA ILUSION	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA33	ALTO REDONDO-CHONTADURO	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA34	CORROSCO -SIBERIA	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA36	LOS MANGOS -LEMAYA	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA37	CRUCE DE MAITO - SANTO DOMINGO	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA38	POTRERITO DE LUGO BAJO- POTRERITO	VÍA DE TERCER
CODIGO	NOMBRE DE LA VÍA	CLASIFICACIÓN
	DE LUGO ALTO-LA PALMERA	ORDEN
CHA40	POTRERITO AGUA-PUENTE ROJO	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA41	PARADERO BULUCA- RIO TETUAN	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA42	RISALDA - MIRAMAR	VÍA DE TERCER ORDEN

CHA44	PUENTE LA LOPEZ-EL QUESO	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA45	LAS TAPIAS -MADROÑAL	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA46	TULUNI- LA BEGONIA	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA47	LINEA DIAMANTE - MULICU DOS AGUAS	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA49	LA MEDROZA-LA VICTORIA	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA50	BASURERO- VDA. GUAINÍ	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA51	SAN MIGUEL -LA CRISTALINA	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA52	MADROÑAL - PIPINI	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA53	AMOYA - ARACAMANGAS	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA60	CHAPARRAL- PUENTE ATACO- ARROCERAS	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA61	BEGONIA-TRES PORTONES	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA62	SANTO DOMINGO-PATALO	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA63	POTRERITO DE AGUAYO- ESCUELA	VÍA DE TERCER ORDEN

CHA64	EL SALADO -LA VIRGINIA	VÍA DE TERCER ORDEN
CHA65	CHAPARRAL- RISALDA	VÍA DE TERCER ORDEN

Fuente: RESOLUCIÓN NÚMERO 20213040007165 de 23-02-2021

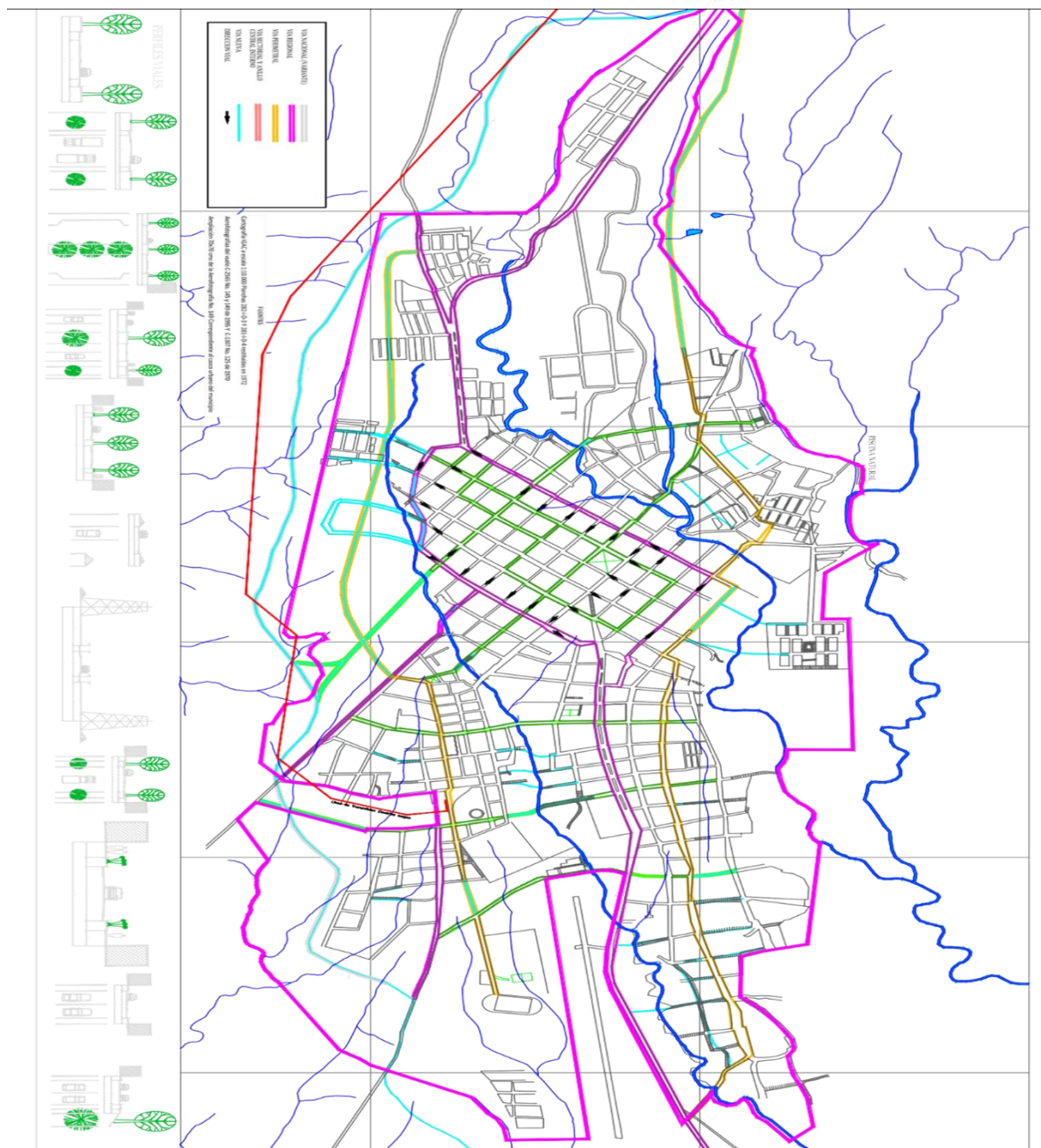
ARTÍCULO 2º. La presente Resolución para la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional no modifican las competencias establecidas en la Ley 105 de 1993, respecto a las vías categorizadas en la presente Resolución.

ARTÍCULO 3º. El presente acto administrativo adopta la categorización de las vías mencionadas en el artículo primero, de acuerdo con la información reportada por el ente territorial, como herramienta de planeación e información, y no constituye ningún tipo de autorización por parte de este Ministerio para intervenciones que se hayan realizado o que se realicen sobre dichas vías.

MAPA TRAZADO VIAL RUTAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE CHAPARRAL

ANÁLISIS CONCENTRADO EN LAS NECESIDADES DE INTERVENCIONES Y MANTENIMIENTO DE LAS VÍAS.

Teniendo en cuenta lo enmarcado en la resolución 001885 de 17 de junio de 2015, por el cual se adopta



“MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL”, dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en las calles, carreteras y ciclo rutas de Colombia, se realizó el recorrido por la zona urbana del municipio identificando necesidades y debilidades en torno a la movilidad segura encontrando falencias del orden de señalización vial, en cuanto a ausencia, deterioro, mal estado o la necesidad de ubicar dispositivos propios y adecuados a la misma norma a fin de atender fallas de comportamiento y hábitos en los actores viales, se registró la siguiente información, como apoyo a la revisión del sistemas de vías internas de la ciudad, así:

TABLA DE DIAGNOSTICO

NRO	TRAMO O SECTOR	OBSERVACIONES
1	Calle 10 con carrera 5 barrio obrero - estación de servicio cointrasur 1	Comportamiento vial inseguro, no uso de EPP, observancia de las normas de tránsito
2	Calle 10 con carrera 4 y 3 barrio obrero diagonal escuela la Gabriela	Señalización, ausencia de dispositivos verticales y horizontales, se requiere la instalación de señalización tipo vertical SP -25A
3	Calle 10 con carrera 5 barrio primero de mayo Semáforo vuelta del cacho	Semáforo en mal estado, falta de mantenimiento y señalización vertical, se requiere la instalación de señalización tipo vertical SP-23 en ambos costados de la vía.
4	Intersección calle 9 con calle 11 barrio san juan bautista	Se requiere la instalación de señalización horizontal y vertical de tipo reglamentario SR-01
5	Carrera 9 con calle 10 Juzgados barrio san juan bautista	Señalización en mal estado, de deterioro lamina retroluminiscente, no acorde a requerimiento técnico de medida y diseño, se proyecta la ubicación de 03 reductores de velocidad tipo plásticos albedriense al piso, se requiere la instalación de señalización tipo horizontal SR-01
6	Calle 4 con carrera 10 nro. 10-01 barrio libertador intercepción precoviveres	Proyección de ubicación de semáforo vehicular con ménsula para mejorar su observación, incorporar ciclo peatonal a su programación, se requiere la instalación de señalización tipo vertical SP-23
7	Carrera 10 con calle 1 barrio santa luisa	Comportamiento inseguro actores viales, y tramo en sentido contrario de la vía, se requiere señalización la instalación de señalización tipo horizontal y vertical tipo SR – 07 – SR – 14A – ubicación de

		bolardos plásticos para delimitar la vía, señal de tránsito tipo horizontal de demarcación vial,
8	Carrera 9 con calle 4 Ferre techos	Proyección de ubicación de semáforo vehicular con ménsula y ciclo peatonal, mejora la movilidad y reduce índices de accidentalidad, se requiere la instalación de señalización de tránsito tipo vertical SP-23
9	Carrera 9 con calle 6 Mi deposito	Se requiere señalización vertical y horizontal frente a los pasos peatonales, señalización tipo vertical para la calle 6 SR-01 – señalización tipo horizontal P-06 cebra o zona peatonal.
10	Carrera 7 con calle 6 Cootrasrio	Proyección de ubicación de semáforo vehicular con ménsula y ciclo peatonal, se requiere señalización horizontal y regulación de velocidad, zona con índice de aglomeración de personas por presencia de empresa de transporte” COOTRASRIO”. Se requiere la instalación de señales tipo vertical SP-23
11	Calle 10 con carrera 10	Se proyecta cambio de sentido vial único hacia el barrio 20 de julio, y la ubicación de señalización vertical de tipo reglamentario SR-03, proximidad a curva vertical descendente. Señalización tipo horizontal SR-03
12	Carrera 6 con calle 7 Plaza de mercado	Se requiere el mantenimiento de semáforo en mal estado, falta de mantenimiento la instalación de señalización vertical, se requiere la instalación de señalización tipo vertical SP-23. la instalación de señal de tránsito tipo horizontal sobre la carrera 6 y la calle 7 P-06 cebra o zona peatonal
13	Carrera 6 con calle 8 Plaza de mercado	Se requiere señalización horizontal y vertical de tipo reglamentario, adicional sobre la calle 8 la ubicación de dispositivos de resaltos plásticos ya que se trata de

		una zona concurrida y de alto tráfico, se requiere la instalación de señales de tránsito tipo vertical de SR.01 para la calle 8, señal de tránsito tipo horizontal sobre la carrera 5 y la calle 8 P-06 cebrada o zona peatonal
14	Carrera 5 con calle 7 Plaza de mercado	Se requiere señalización horizontal y vertical de tipo reglamentario la instalación de señales de tránsito tipo vertical de SR.01 para la carrera 5, señal de tránsito tipo horizontal sobre la carrera 5 y la calle 7 P-06 cebrada o zona peatonal
15	Carrera 5 con calle 8 Plaza de mercado	Se requiere señalización horizontal y vertical de tipo reglamentario la instalación de señales de tránsito tipo vertical de SR.01 para la calle 8, señal de tránsito tipo horizontal sobre la carrera 5 y la calle 8 P-06 cebrada o zona peatonal
16	Hospital San Juan Bautista	Comportamiento inseguro actores viales, y tramo sin señalización, se requiere demarcación en sardineles y vías de zona Hospitalaria, así como las respectivas señalizaciones de restricción y regulación de tipo vertical, se evidencia la necesidad de un reductor de velocidad pompeyano que conecte la estructura del hospital y su acera del frente teniendo en cuenta que se requiere movilizar pacientes y personas en condición de discapacidad.
17	Carrera 8 con calle 9 esquina iglesia parque principal	Semáforo vehicular fuera de servicio, la señalización o demarcaciones viales presentan deterioro o inexistencia causada por el tránsito vehicular y falta de mantenimiento, la instalación de señal de tránsito P-06 cebrada o zona peatonal sobre la calle 9 y carrera 8.
18	Calle 7 con cra 10 diagonal Institución Educativa Soledad Medina	Semáforo vehicular fuera de servicio, señalización vertical deteriorada, demarcaciones viales borradas o incompletas, no existen dispositivos de

		regulación de velocidad para zona escolar, se requiere la instalación de señales de tránsito P-06 cebra o zona peatonal sobre la calle 7 y carrera 10, instalación de señal de tránsito tipo horizontal y vertical de zona escolar SP-47
19	Carrera 10 nro. 7-16 Dislicores	Se requiere reemplazar reductor de velocidad averiado, reforzar la señalización vertical y horizontal garantizando pasos seguros a los peatones.
20	Barrio villa café Colegio Medalla Milagrosa	No existe señalización de ningún tipo, ni dispositivos de control de velocidad instalación de señal de tránsito SR-30A, se requiere demarcaciones viales de zona escolar, y señalización vertical acorde a la zona escolar, instalación de señal de tránsito tipo horizontal y vertical de zona escolar SP-47
21	Carrera 8 nro. 6-78 salida - Cointrasur	Se requiere señalización vial vertical y horizontal, así como las demarcaciones de canalización y achurado correspondiente
22	Calle 10 con cra 7	Semáforo en buen estado, no hay presente señalización vertical y horizontal, punto próximo al Hospital San JUAN BAUTISTA ESE. Se requiere demarcación de zona Hospitalaria y la ubicación de dispositivos de control de velocidad fijos
23	Calle 11 con cra 10 nro. 10-16 Versalles	Mantenimiento de Semáforo fuera de servicio, se requiere señalización vertical, demarcaciones horizontales de los pasos peatonales se requiere señal de tránsito P-06 cebra o zona peatonal sobre la calle 9 y carrera 8
24	Calle 10 con cra 4 Bomba Mendoza	Se requiere señalización vial vertical y horizontal, teniendo en cuenta el ingreso y salida de vehículos de la misma se deben utilizar dispositivos de canalización vehicular físicos y virtuales, así como achurado

		para la incorporación segura al tránsito vehicular
25	CARRERA 1 NRO. 8-44 escuela marco tulio alvira	Zona escolar sin demarcaciones viales ni señalización vertical, en el lugar se encuentra una señal SP-45 en mal estado, es de anotar que se debe revisar el tema de iluminación pública.
26	Barrios y periferia zona urbana del municipio.	En general se registró un déficit correspondiente a la señalización vial en todos sus componentes y clasificaciones, ya que se evidencio presencia de señales de tránsito no legales o con características técnicas de diseño consagradas en el manual de señalización vial vigente, así como un deterioro general en la maya vial, reparcheos irregulares y material de arrastre presente en vías sin mantenimiento.
27	Calle 10 con cra 4 avenida simón bolívar	Falta de mantenimiento de reductores en mal estado, de igual forma se requiere señalizacion tipo vertical SP-25
28	Calle 10 con cra 3 diagonal escuela Gabriela	Falta de mantenimiento de reductores en mal estado, de igual forma se requiere señalizacion tipo vertical SP-25.
29	Cra 7,8,8,10 entre calle 10,9,8,7 parque principal	Se evidencia en sector la violación de la norma en parqueo de vehiculos, por lo cual se establece tener en cuenta la implementación de las zonas ZER
30	Cra 6 y 5 entre calles 7 y 8 plaza de mercado	Se evidencia en sector la violación de la norma en parqueo de vehiculos, por lo cual se establece tener en cuenta la implementación de las zonas ZER

Una vez efectuada la revisión de los puntos críticos o de alta accidentalidad definida en la anterior tabla, se puede concluir que para el parámetro de vías seguras identificado en el enfoque seguro que debe alinear, el Plan local de seguridad Vial, se debe realizar una intervención conjunta del inventario vial actual del municipio, así como la revisión de los elementos de señalización presentes a los tramos de vía del municipio ya que algunos obedecen a actos administrativos o contratos celebrados en el orden departamental, por cuanto su soporte se debe ubicaren esa instancia, y debe unificarse con el correspondiente esquema de señalización y mantenimiento del mismo llevado por la administración municipal.

Por otra parte se pudo identificar varias señales de tipo vertical presentes en las vías sin ninguna especificación técnica para su ubicación, o diseño lo cual es uno de los focos del municipio realizar una actualización en la señalización de las vías municipales que garantice la legalidad, utilidad, mantenimiento y retiro de los dispositivos de señalización que no cuenten con sustento técnico en su ubicación o fabricación, como se encuentra debidamente regulado a través del manual de señalización vial resolución 1885 de 17 de junio de 2015.

MATERIAL FOTOGRAFICO RECOLECTADO



IMAGEN 1. Calle 9 entré cra 9 y 8 parque principal se evidencia señal de tránsito no reglamentaria **SR-28**



IMAGEN 2. Calle 9 entré cra 9 y 8 parque principal se observa la falta de señalización vial P-06 cebra o zona peatonal



IMAGEN 3. Calle 9 con cra 10 y 9 se evidencia la falta de señalización horizontal SR-01 y P-06 cebra o zona peatonal



IMAGEN 4. Calle 9 con cra 9 mal estado señalización de sentido vial



IMAGEN 5. En esta imagen se ilustra sobre la calle 10 con cra 9 la falta de señalizacio vial en el sector



IMAGEN 6. En esta imagen se observa la falta de señalización vial tipo horizontal SR-01 sobre la calle 10 con cra 9 sitio ede alta indice de accedentalida



IMAGEN 7. Calle 10 con cra 10 donde se observa la falta de señalización tipo horizonta SR -01 y P-06 cebra peatonal o paso petonal

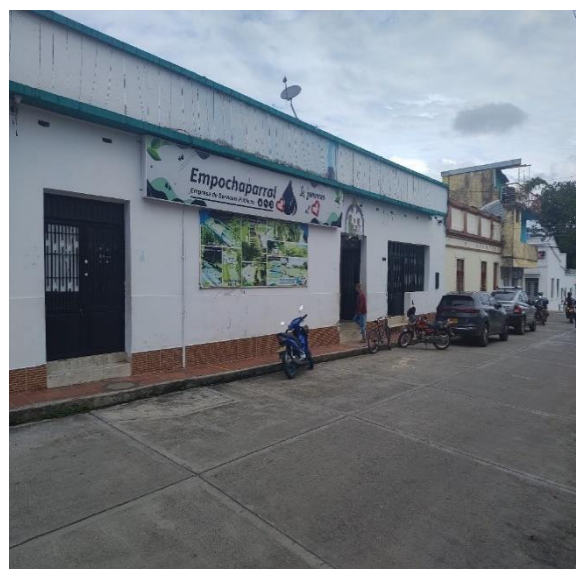


IMAGEN 8. Calle 10 entre cra 9 y 10 frente a oficinas de empochaparral



IMAGEN 9. calle 10 con cra 10 donde se evidencia la falta de señalizacion vial de sentido vial ya que es una via de alta peligrosidad por su caracteristica de penditne



IMAGEN 10. Cra 10 con calle 10 falta de señalizacion vial P-06 cebrá peatonal o zona peatonal



IMAGEN 11. En el sector de la calle 10 con cra 9 se ilustra la falta de señalización vial tipo horizontal SR-01, de igual forma se deberá instalar 03 reductores de velocidad plásticos con su señalización vial SP-25



IMAGEN 12. Se ilustra el sector de la calle 10 con cran9 intercepción y la falta de señalización vial



IMAGEN 13. Sobre la la calle 11 entre cra 8 y 9 se observa el mal estado de las señales de tránsito



IMAGEN 14. Se ilustra sobre la calle 11 con cra 10 diagonal al hospital la falta de señalización vial tipo horizontal y vertical SR -01 en el sector



IMAGEN 15. Sobre la cra 9 entre calles 11 y 12 observándose el mal estacionamiento de vehículos sobre el sector



IMAGEN 16. Sobre el sector de la calle 11 con cra 7 intercepción donde se evidencia la falta de señalización vial tipo horizontal SR-01



IMAGEN 17. Sobre la cra 8 con calle 9 se evidencia semaforo en al estado se requiere mantenimiento y puesta en funcionamiento, de igual forma falta de señalizacion vial tipo horizontal P-06 cebra peatonal o zona peatonal



IMAGEN 18. Sobre la calle 9 con cra 8 se evidencia semaforo en mal estado de funcionamiento, por lo cual se requiere mantenimiento, se requiere señal de transito P-06 cebre peatonal



IMAGEN 19. Sobre la calle 8 entre cra 8 y 9 evidenciandose la falta de señalizacion P – 06 SR-01



IMAGEN 20. Se evidencia sobre la calle 8 entre cra 9 y 10 la señalicacion en la estado SP 47

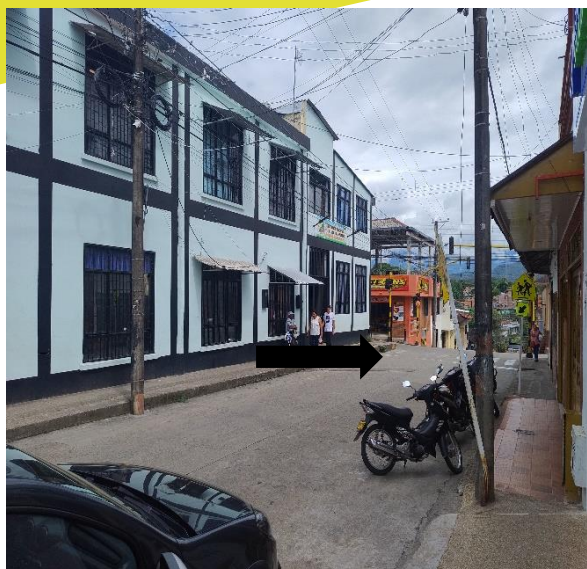


IMAGEN 21. Calle 8 entre cran 9 y 10 se observa la falta de señalización vial tipo horizontal P-06 cebra peatonal, zona escolar



IMAGEN 22. Calle 8 entre cra 9 y 10 se observa el mal estado de la señalización del sector



IMAGEN 23. Sobre la cra 10 con calle 8 se evidencia el mal estado de funcionamiento de los semáforos y la falta de señalización tipo horizontal P-06



IMAGEN 24. Se observa sobre la cra 10 con calle 8 el mal estado de funcionamiento de la red semafórica del sector.



IMAGEN 25. Se observa el mal estado de funcionamiento de la red semaforica



IMAGEN 26. Sobre la cra 10 con calle 8 y 7 evidenciandose el mal estado de las señales de transito SP 47



IMAGEN 27. Sobre la cra 10 con calle 7 la Falta de señalizacion SR-01 y P-06 cebra peatonal



IMAGEN 28. Sobre la Calle 7 la Falta de señalizacion vial tipo vertical y horizontal SR-01, P-06 cebra peatonal



IMAGEN 29. Sobre la cra 9 con calle 10 falta de señalización vial tipo horizontal P.06 cebr peatonal



IMAGEN 30. Calle 10 con cra 8 y 9 se observa el mal funcionamiento de los semáforos del sector, la falta de señalización tipo horizontal P-06 cebr peatonal



IMAGEN 31. Se observa sobre la calle 7 con cra 8



IMAGEN 32. En este sector se observa el mal estado de las señales de tránsito tipo vertical y horizontal SR-01, se sugiere la instalación de 03 reductores de velocidad con su señalización vial



IMAGEN 33. en esta imagen se ilustra el sector de la calle 7 con cra 7, la falta de señalización vial en el sector



IMAGEN 34. Sector de la cra 7 con calle 7 diagonal fiscalia se evidencian la falta de señalización vial



IMAGEN 35. Calle 9 con cra 6 se observa el mal funcionamiento del semáforo y la falta de señalización vial en el sector SP-23, P-06 cebra peatonal



IMAGEN 36. Se observa sobre la Calle 9 con cra 6 la falta de señalización vial tipo horizontal P-06 zona peatonal

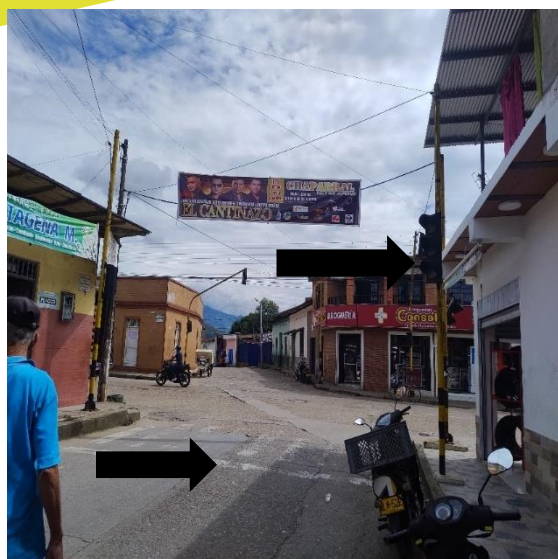


IMAGEN 37. Sobre la calle 11 con calle 10 se observa que los semáforos del sector se encuentran en mal funcionamiento, se requiere implementación de señal de tránsito SR-23 – P 06 zona peatonal



IMAGEN 38. Calle 10 con cra 3 falta de señalización vial en el sector



IMAGEN 39. Calle 10 falta de señalización vial de zona escolar



IMAGEN 40. Calle 10 con cra 2 sector de estación de servicio cointrasur



IMAGEN 41. Se evidencia sobre la calle 10 con cra 4 estación de servicio Mendoza la falta de señalización vial



IMAGEN 42. Calle 10 con cra 4 se evidencia falta de señalización vial



IMAGEN 43. Calle 9 con cra 4 barrio castañal se evidencia la falta de señalización vial sobre el sector zona escolar



IMAGEN 44. Calle 9 con cra 4 barrio castañal falta de señalización vial SR-01 – P-06 zona peatonal

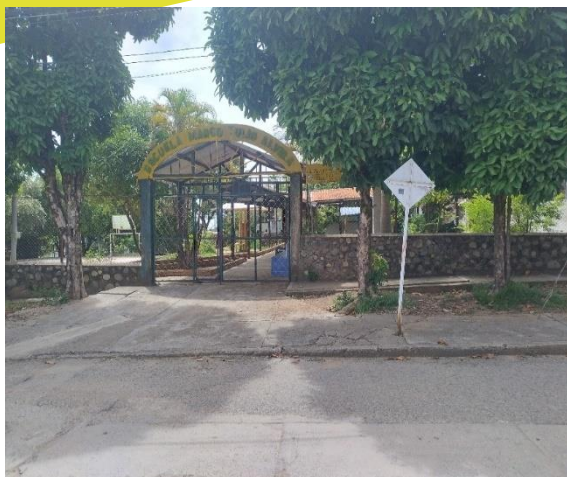


IMAGEN 45. Cra 4 barrio castañal zona escolar falta de señalización vial



IMAGEN 46. Se evidencia sobre la cra 10 con cale 5 barrio libertados la falta de señalización vial por lo cual la alta accidentalidad se debe instalar red de semáforos sobre el sector su debida señalización vial SR-23 – P 06 zona peatonal



IMAGEN 47. Cra 10 con calle 2 se puede evidenciar falta de señalización vial sobre el sector la cual el sitio es un punto de alta peligrosidad por la estructura de la vía, se requiere instalación de señales de tránsito verticales y horizontales P -06 zona peatonal



IMAGEN 48. Sobre la cra 10 sector de los celgios donde se evidencia la falta de señalización vial de zona escolar



IMAGEN 49. Se evidencia sobre el barrio villa café sector de los colegios se observa la falta de señalización vial tipo horizontal y vertical de zona escolar SP-47



IMAGEN 50. Sobre sector de los colegios falta de señalización vial de zona escolar SP-47



IMAGEN 51. Se observa el deterioro de las señalización vial tipo horizontal de SP -47 zona escolar.



IMAGEN 52. Se observa sobre la cra 10 avenida los estudiantes la falta de señalización vial SP-47 zona escolar

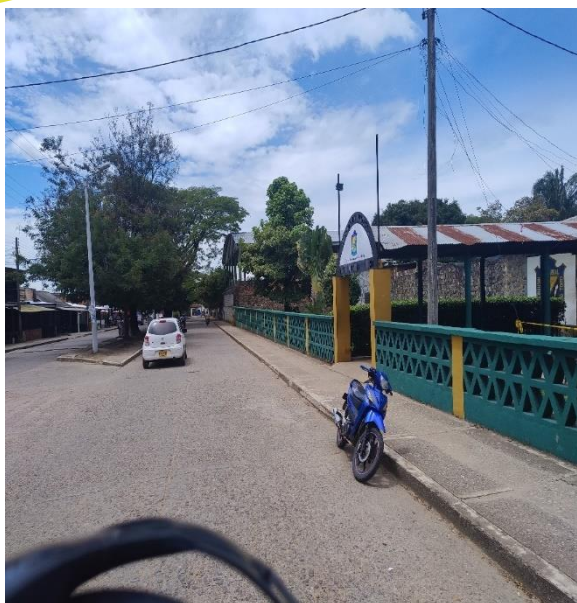


IMAGEN 53. Sobre la cra 10 sector de los colegios donde se evidencia la falta de señalización vial del sector SP-47 zona escolar

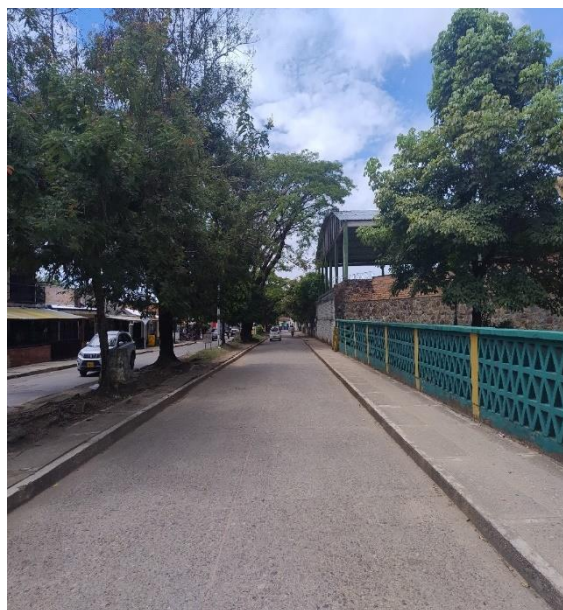


IMAGEN 54. Sector de la cra 10 sector colegios se evidencia falta de señalización vial SP-47



IMAGEN 55. Sector de la calle 3 con cra 9 donde se deberá instalar red semaforica por ser un sitio de alta peligrosidad con su respectiva señalización vial tipo horizontal y vertical



IMAGEN 56. Sector de la cra 9 con calle 3 intercepción se requiere la instalación de semaforo sobre dicho sector



IMAGEN 57. Sobre la cra 7 con calle 6 sector cootrasrio donde es un sitio de alta accidentalidad se debera instalar red semaforica par mejorar la movilidad con su repespectiva señalizacion vial



IMAGEN 58. Se observar sobre la calle 6 con cra 7 la falta de señalizacion vial tip horizontal y vertical de P-06



IMAGEN 59. Imagen de la calle 10 con cra 4 sector camellon donde se en cuentan instalados reductores de velocidad los cuales se en cuentan en al estado y no cuentan con señalizacion tipo vertical



IMAGEN 60. Sobre la calle 10 Avenida el camellon evidenciando el deterioro de los reductores de velocidad



IMAGEN 61. Sobre la calle 7 con cra 6 plaza de mercado donde se evidencia la falta de señalización vial tipo horizontal y vertical P-06 zona peatonal



IMAGEN 62. Sobre la calle 7 entre cra 6 y 5 observandose sitio de Salida de vehiculos de servicio publico de pasajeros donde no se cuenta con señales de transito



IMAGEN 63. Sobre el sector de la cra 5 con calle 7 y 8 evidenciandose la falta de señalización vial tipo horizontal y vertical SR-01 -P 06



IMAGEN 64. Calle 7 con cra 5 se evidencia sector donde funciona cuerpo de bomberos y no se cuenta con señalización vial



IMAGEN 65. Sobre el sector de la cra 10 avenida los colegios donde se observa sitio donde no se respeta el sentido vial por lo cual se deberá instalar bolardos plasticos en el sector con su respectiva señalizacion SR-06



IMAGEN 66. Sobre la cra 10 se evidencia falta de señalización vial tipo horizontal y vertical



IMAGEN 67. Se evidencia sobre cra 10 calle 2 barrio santa luisa, donde se evidencia el sitio de alta peligrosidad vial por la falta de cultura vial donde transitan en sentido contrario de la via por lo cual se requiere la instalación de señales de tránsito tipo horizontal y vertical SR-07 P-06 zona peatonal



IMAGEN 68. Sector de la cra 10 con calle 1 se instalara bolardos plasticos sobre el sector donde se limitara la via para transitar en un solo sentido vial instalando señales de tránsito reglamentarias sobre el sector

ACCIDENTALIDAD

EVENTO	AÑO 2022	AÑO 2023
ACCIDENTES DE TRANSITO	47	38
LESIONADOS	60	32
FALLECIDOS	06	05
TOTAL VICTIMAS	113	75

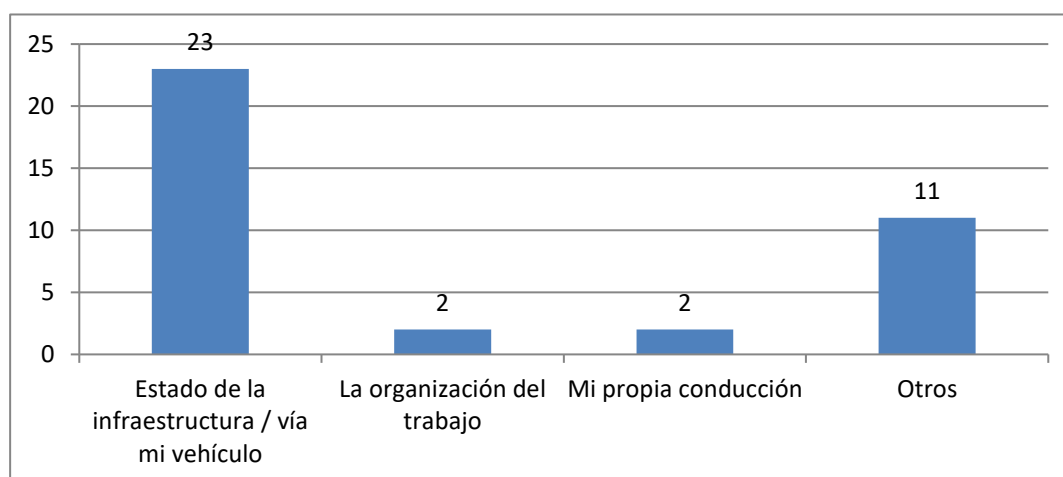
Fuente propia INTRAC

Realizando un análisis tendencial con la información incorporada en la tabla anterior se evidencia una disminución ostensible en la cifra de víctimas por accidentes de tránsito, frente a las personas lesionadas en comparación con el año anterior, pero un porcentaje estable frente a las víctimas fatales, por lo que si bien es cierto los lesionados son un porcentaje importante dentro del margen estadístico, el sostener una constante frente a los fallecidos, focaliza los esfuerzos en los que se estudia las ubicaciones, causa probable, actor vial predominante en cada hecho y se realiza la correspondiente ruta a seguir aplicando ciclo PHVA.

ACTOR VIAL PREDOMINANTE

MODALIDAD	2022	2023
MOTOCICLISTA	2854	2989
ACCIDENTALIDAD		
	48	23
ACTOR VIAL MAS ACCIDENTADO		
	MOTOCICLISTA	

Fuente propia INTRAC

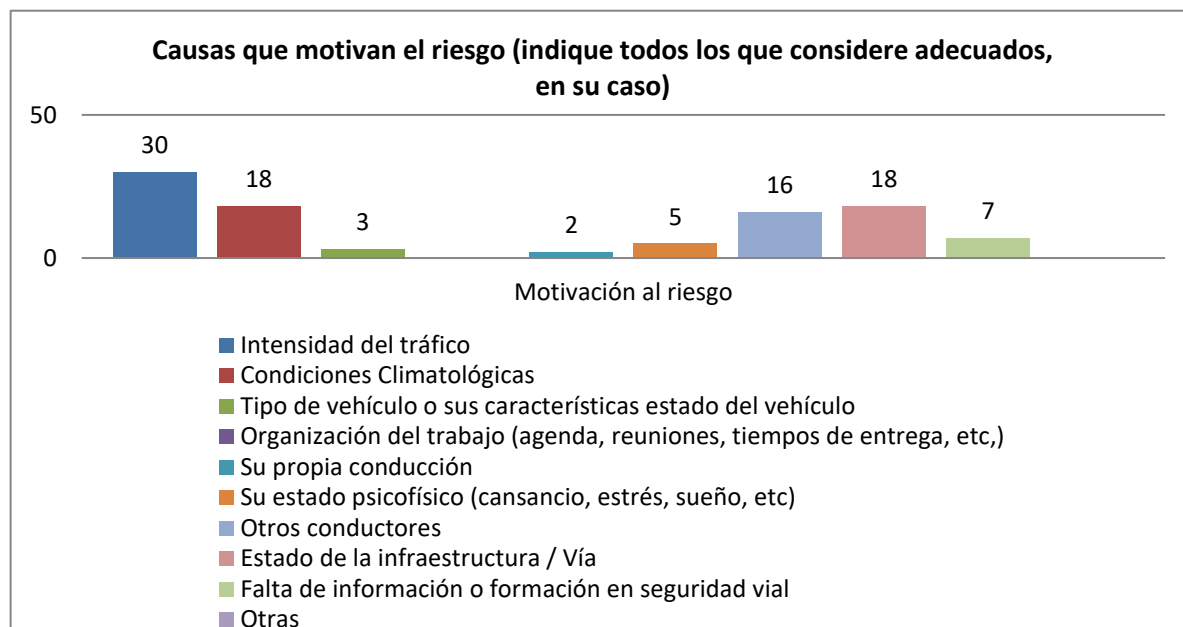


Fuente propia INTRAC

ANÁLISIS DE LOS FACTORES DE RIESGO IDENTIFICADOS POR LOS USUARIOS

EJEMPLO: Se verifica que el principal peligro se centra en el estado de la infraestructura/ vía debido a la decadencia que está presentando la misma, derivado del tránsito de automotores pesados. Se recomienda que la movilización se desarrolle de una manera tranquila y con mucha precaución para evitar sufrir incidentes o accidentes viales.

CAUSAS QUE MOTIVAN EL RIESGO



Fuente propia INTRAC

ANÁLISIS DE LAS CAUSAS QUE MOTIVAN EL RIESGO, IDENTIFICADOS POR LOS FUNCIONARIOS

EJEMPLO: La causa principal se centra en la intensidad del tráfico derivado del crecimiento de la compra de medio de movilización (vehículos, motos), seguida a esta se sitúan las condiciones climáticas y el estado de la infraestructura y posteriormente se posiciona la imprudencia de otros conductores, la falta de información en seguridad vial y el estado psicofísico entre las más relevantes

Para mitigar y eliminar estas situaciones, se recomienda conducir con precaución, estar atento a señales de se mencionan las siguientes las cuales reflejan la tendencia de los trabajadores:

Crear conciencia.

Capacitación sobre señales de tránsito y decretos actuales en seguridad vial.

Asignación de pico y placa para las motos.

Tener precaución al movilizarse.

Aumentar las ciclorrutas.

CARACTERÍSTICAS DE LA MOVILIDAD

PARQUE AUTOMOTOR

El municipio cuenta con un registro automotor vigente donde se cuenta con la siguiente información correspondiente a los vehículos tabulados con matrícula vigente así:

CLASE	CANTIDAD
CAMPERO	363
AUTOMOVIL	750
MOTOCICLETA	2850
CAMIONETA	06
BUS Y BUSETA	120
TOTAL VEHICULOS	4049

Fuente propia INTRAC

Se tiene un ponderado de vehículos flotantes que permanecen sobre el municipio sin estar matriculados en el mismo que alcanza la suma de 8350 vehículos, entre motocicletas, automóviles y camperos.

Así mismo se cuenta con transporte de pasajeros a través del funcionamiento de empresas de servicio público como son las empresas de COINTRASUR, COOTRANSRIO Y COOTRANSAL.

ANÁLISIS DOFA DE LA SEGURIDAD VIAL ETAPA 1

Corresponde a uno de los instrumentos de Diagnostico, el análisis de los campos de fuerzas, (Debilidades, Oportunidades, Fortalezas, Amenazas), optimizar y priorizar la búsqueda efectiva de alternativas de solución a los problemas, y que se consideran dentro de un marco de análisis tanto externo como interno.

El objetivo principal del análisis DOFA es Identificar a través de una matriz, los puntos fuertes y los puntos débiles de la Seguridad Vial en la institución y las oportunidades que el medio ambiente le ofrecerá a la Gestión en Seguridad vial de la Organización, como también las posibles amenazas. La identificación de estos componentes surge a partir del análisis externo e interno de cualquier organización.

El Análisis interno que se realizó en el DOFA se encuentra enfocado en determinar los factores que tienen influencia en la Movilidad y Seguridad Vial de acuerdo a lo siguiente:

- El análisis de desempeño
- La organización interna
- Hacen parte del Análisis Interno las Debilidades y Fortalezas del DOFA
- El análisis de los actores responsables
- La capacidad de respuesta de las personas

El análisis externo en el DOFA de Movilidad y Seguridad Vial tiene como primicia seleccionar las variables del ambiente externo y seleccionar la información desde fuente clave que permitan acotar las apreciaciones que se tienen en cuenta en el momento de definir las oportunidades y amenazas.

Dentro de las variables de análisis se encuentran:

- Económicas
- Tendencias
- Hechos que señalan cambios cercanos
- Sociales, Culturales, Demográficas y Geográficas
- Políticas, Gubernamentales y Jurídicas
- Tecnológicas
- Competitivas

En el siguiente gráfico se encuentra la explicación y definición de cada uno de los componentes de la matriz.



A continuación, se mencionan los elementos que se consideraron claves en el análisis realizado para la realización del PLSV.

DEBILIDADES

- Poca comunicación y coordinación
Ausencia de eventos y campañas de Movilidad y de seguridad vial.
- Deficiencia en el transporte público.
- Falta de verificación en los temas de señalización, demarcación vial
- Falta de instalación de señalización vial en el perímetro urbano y rural.
- Parte de la infraestructura no cuenta con conceptos adecuados de Seguridad Vial.
- Se evidencia una insuficiencia en cuanto al número de agentes para cubrir la totalidad

OPORTUNIDADES

- Implementación y socialización del Plan Local
- Gestionar apoyos y recursos con entidades
- Realizar reuniones con el Comité de Movilidad
- Incrementar campañas para el mejoramiento
- Articulación con las Instituciones educativas para el desarrollo de acciones tendientes a la seguridad vial.
- Desarrollar estudios y verificaciones con respecto al transporte público municipal.
- Crear estrategias de medida de control para la seguridad vial
- Realizar una planeación urbana conjunta y efectiva para el municipio de chaparral.

FORTALEZAS

- Entrada en operación del instituto de tránsito municipal.
- Proyección de metas específicas en Seguridad Vial en el Plan de Desarrollo actual.
- Seguimiento a los Planes de seguridad vial.
- Entrada en operación del modelo de las Zonas de Estacionamiento Regulado (Z.E.R) como estrategia de organización del espacio público.
- Se realizarán actividades de prevención de seguridad vial.

AMENAZAS

- Falta de recursos para la implementación y ejecución de actividades.
- Congestión vehicular latente.
- Aumento considerable del parque automotor
- Falta de mantenimiento en los mobiliarios
- Ausencia de una cultura por utilizar medios de transporte alternos, diferentes al automóvil.
- Aumento del transporte ilegal en la jurisdicción del municipio

CARACTERIZACIÓN SITUACIÓN ACTUAL

JERARQUIZACIÓN DE PROBLEMAS

Siguiendo la metodología establecida, una vez se han identificado las deficiencias de la situación actual en Seguridad Vial del municipio, se efectúa una priorización de los problemas detectados, a efectos de organizar la gestión de la administración. Para tal efecto se utilizaron las siguientes variables de calificación en la evaluación de cada uno de los problemas.

- **Alcance de Control:** Se refiere al nivel de injerencia que tiene el instituto de tránsito en la posible construcción de soluciones para dar alcance a la problemática. Se evaluará en la escala de 1 a 3; donde 1 representa un alcance bajo del instituto de tránsito sobre la problemática, 2: Alcance medio y 3: un Alcance completo para gestionar la problemática.
- **Presupuesto:** Tiene que ver con los recursos que demandarán las medidas que se llegasen a implementar para mitigar las problemáticas en función de su complejidad, la escala de evaluación será bajo la siguiente escala: 1: la Problemática demanda altos recursos, 2: recursos aceptables del presupuesto municipal y 3: no se necesitan mayores recursos para gestionar la solución.
- **Impacto en la comunidad:** Si la problemática tiene un alto impacto en la comunidad se calificará con 3, si el impacto medio se asigna 2 y si el impacto de la problemática no es muy notorio para la comunidad, se califica con 1.
- **Tiempo de Gestión:** Variable relacionada con el tiempo en que tomaría una posible solución para gestionar y mitigar la problemática dada su magnitud, calificando 3 si demandará poco tiempo su gestión, 2 si el tiempo es razonable dentro del cronograma de la administración y 1 si la posible solución demandará mucho tiempo, ya que involucra variables más complejas.
- **Impacto en el Riesgo:** Representa si el problema generador de riesgo se puede eliminar o reducir al aplicar un plan de acción se evalúa con 3, si el riesgo se logra controlar en unos niveles tolerables se califican con 2 y si se puede compartir o transferir sus efectos mediante alguna acción, se califica con 1.

Los resultados de la evaluación generados en función de las opiniones canalizadas por el CMSV se resumen a continuación:

IMPLEMENTACION DE EVALUACION

CONDICIÓN SITUACIÓN ACTUAL	ALCANCE DE CONTROL	PRESUPUESTO	IMPACTO COMUNIDAD	TIEMPO DE GESTIÓN	IMPACTO EN EL RIESGO	PROM
INSTITUCIONAL						
Inexistencia de un Plan de Movilidad Municipal Actualizado.	no		social	4 años	si	
Ausencia de un estudio de transporte de carga.	si		administrativo	6 meses	si	
Falta de un Plan de Ordenamiento Territorial.	si		Usuarios viales	4 años	si	
HUMANO						
Crecimiento poblacional elevado.	si		comunidad	4 años	si	
Falta de cultura y educación vial por parte de la ciudadanía.	si		Usuarios viales	4 años	si	
Uso innecesario del vehículo particular.	si		Comunidad	4 años	si	
Falta de un Plan de Ordenamiento Territorial.	si		Usuarios viales	4 años	si	
VEHICULO						
Crecimiento del parque automotor	si		Usuarios viales	4 años	si	
Deficiencia en operatividad para el control y vigilancia de dispositivos sonoros en los vehículos	si		Usuarios viales	4 años	si	
INFRAESTRUCTURA						
Escasa infraestructura vial.	No		Administración municipal	4 años	si	
Carencia de lineamientos transversales en materia de Seguridad Vial para la construcción de la infraestructura.	si		Administración municipal	4 años	si	
Ausencia de una terminal de transporte	si		Administración municipal	4 años	si	
ATENCION DE VICTIMAS						
Falta de un protocolo específico de	si		administración	4 años	si	

reacción ante accidentes de tránsito.						
Falta de fortalecimiento del equipo para la preparación y respuesta ante accidentes y emergencias.	si		administración	4 años	si	
Falta de difusión de los canales de atención de emergencias.	si		administración	4 años	si	

IMPLEMENTACION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE CHAPARRAL

Fuente: Tomado del PNSV 2022-2031



Las **velocidades seguras** se determinan y gestionan en función de las vías y las dinámicas de movilidad asociadas a estas, para evitar el tránsito de personas a velocidades excesivas (por encima de los límites establecidos) o inadecuadas (aquellas que, aunque dentro de los límites definidos son inseguras por las condiciones de movilidad imperantes en el entorno).

Los **vehículos seguros** son aquellos equipados con condiciones de seguridad que reducen la probabilidad de ocurrencia de un siniestro (seguridad activa) o la gravedad de las consecuencias si este ocurre, tanto a sus ocupantes como a las personas fuera del vehículo (seguridad pasiva). Así mismo, son vehículos a los cuales se les aplican pruebas integrales para verificar el cumplimiento de las condiciones de seguridad a lo largo de su vida.

La **infraestructura vial segura** es la que proporciona a través de su diseño (geométrico y de señalización), orientaciones a las personas usuarias para tomar decisiones adecuadas. Favorece la visibilidad, ofrece indicaciones claras, evita cambios significativos en la velocidad y en las direcciones de conducción, son indulgentes con el error humano, es decir que sus características o elementos previenen los siniestros viales o mitigan las lesiones graves cuando estos ocurren. Además, favorecen el desempeño de tecnologías en la vía, en los vehículos y su intercomunicación.

El **comportamiento seguro**, se refiere a la responsabilidad del ejercicio de la movilidad de las personas en las vías; está basado en el autocuidado, la conciencia social, el acato de las normas, el reconocimiento de la vulnerabilidad propia y de las personas que nos rodean en el contexto de la movilidad, especialmente de peatones, ciclistas y motociclistas. Requiere actitudes físicas y psicológicas adecuadas, habilidades en el ejercicio de la conducción, entre otras.

El **cumplimiento de las normas de seguridad vial** para una movilidad segura incluye el conocimiento de los actores sobre las normas, una estructura organizacional con capacidad de vigilancia y control y la aplicación de sanciones efectivas frente al desacato.

La **atención integral a víctimas** está orientada a reducir los impactos que genera la siniestralidad vial en las personas implicadas y en su núcleo familiar. Incluye la identificación y caracterización de víctimas, el establecimiento de protocolos de atención hospitalaria y psicológica, la gestión para el desarrollo de centros de acompañamiento, sistemas de monitoreo, programas de rehabilitación y reincorporación social y económica, el reconocimiento y en general la integralidad en la atención post siniestro.

La **gobernanza** contempla el ejercicio del fortalecimiento institucional y la construcción de capacidad técnica, para la formulación, implementación y evaluación de acciones articuladas con todos los actores estratégicos y con el enfoque del sistema seguro, asignación, priorización y uso de los recursos públicos de forma efectiva, y expedición de reglamentación que provea marco a dichas acciones.

Por último, la **gestión de conocimiento** tiene como fin crear y difundir datos e información que promueva la comprensión de la problemática, y movilice a los actores sociales al ejercicio de la corresponsabilidad. Incluye estándares de calidad de los datos para la toma de decisiones, análisis y visibilizarían de factores de riesgos, causas e impactos de la siniestralidad vial, vinculación de la academia en la investigación y formación de profesionales para el ejercicio de la seguridad vial, y evaluación de las acciones en torno a la mitigación de la problemática.⁷

FORMULACION

MARCO ESTRATÉGICO DEL PLAN

Como complemento a la información recopilada y a la caracterización realizada, se configura un marco estratégico preliminar sugerido, el cual se ajustó tomando como consideración los avances y las actividades presentadas en el Plan de Acción derivadas de las directrices del “Plan de Desarrollo 2024 - 2027 del Municipio de Chaparral Tolima, se ha previsto dentro del Programa **“CHAPARRAL AVANZA Y TRANSFORMA”**.

Dentro de la fase de formulación que se despliega está contemplado el marco estratégico que tiene como base fundamental los problemas y situaciones priorizadas en cada uno de los ejes temáticos del PLSV, que nos permiten tener un primer acercamiento al planteamiento lógico de las estrategias reales que requiere el Municipio en lo correspondiente a la Movilidad y la Seguridad Vial.

MISIÓN

La misión hace referencia a la razón fundamental y objetivo esencial que busca la política de seguridad vial del Municipio, allí se ve reflejada la prioridad que presenta la movilidad segura del Municipio.

Producto de la participación del comité y equipos de apoyo en las mesas de trabajo se han recopilado expectativas y necesidades que han marcado ideas claras bajo las cuales se puede desarrollar el presente Plan local de Seguridad vial y a partir de las cuales se integran en el planteamiento de la siguiente Misión:

“Reconocer la seguridad vial y el resguardo de la vida de todos los actores viales en el Municipio de Chaparral contribuyendo en el progreso de la cultura ciudadana y encaminada a mejorar las estrategias institucionales, humano, vehículo, infraestructura, atención a víctimas y gestión a la velocidad”.

VISIÓN

La visión hace referencia a la comprensión que se tiene en materia de seguridad vial y se encamina hacia el futuro, considerando que normalmente esta demarcada por un límite de tiempo; que se espera lograr en un futuro, donde involucra las metas y aspiraciones basadas en el panorama actual.

Dentro de las motivaciones que se tienen en el CMSV, producto de la encuesta de expectativas de las partes interesadas se determinó como fortaleza principal, la creación de cultura vial, como filosofía que motivará hacia una gestión de la administración en el desarrollo de acciones integrales encaminadas a la prevención y por consiguiente la disminución de impactos negativos generados por la accidentalidad vial.

El esfuerzo institucional está dirigido al compromiso total con la comunidad que contribuye a mejorar la situación de accidentalidad vial se enmarca en el siguiente planteamiento de visión del Plan Local de Seguridad Vial.

“Para el periodo comprendido entre 2024 y el 2034 el municipio de chaparral Tolima, quiere ser un municipio que le apueste a que todos los usuarios de la movilidad puedan moverse de forma segura, trabajando en mejorar sus condiciones, conductas y comportamientos articulado con el Plan de Desarrollo 2024 -2027 del Municipio de chaparral Tolima, se ha previsto dentro del plan de desarrollo **“CHAPARRAL AVANZA Y TRANSFORMA”**.

OBJETIVOS

Los objetivos se encuentran encaminados en la formulación de propuestas direccionadas al compromiso del Municipio de Chaparral frente a la problemática mostrada en la seguridad vial y así mismo están en línea de los documentos siguientes, Guía Metodológica para la Elaboración de Planes de Seguridad Vial: Distritales, Municipales y Departamentales” desarrollado por el Ministerio de Transporte mediante la ley 2251 del 14 julio del 2022 y el “Plan Estratégico de Seguridad Vial del Municipio de chaparral, decreto 1430 del 29 julio 2022, se ha establecido un “Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV 2022-2031)”. Bajo este enfoque se estableció un Plan de trabajo sistemático en cinco etapas consecutivas, como estructura lógica para su desarrollo, el alcance del PLSV 2021-2024, toma como punto de partida los pilares establecidos en el PNSV 2022 – 2031 y en el Resolución Número 20223040040595 del 12 de julio de 2022.

“Ley 2251 del 14 julio del 2022 y el “Plan Estratégico de Seguridad Vial del Municipio de Chaparral, decreto 1430 del 29 julio 2022 y Plan de Desarrollo “**CHAPARRAL AVANZA Y TRANSFORMA**” 2024 -2027 del Municipio de Chaparral Tolima, involucrando las posibles soluciones que van a contribuir al alcance de las metas establecidas en este instrumento.

Los resultados de todos los análisis efectuados para definir la situación actual de la seguridad vial del municipio de Chaparral Tolima, llevan a formular programas y acciones que permiten motivar cambios en el municipio frente a cada uno de los pilares de acción, las cuales serán fundamentales para la conformación de objetivos de acción orientados a la integración de esfuerzos alcanzables por dirección del instituto de tránsito municipal. Lo anterior permite definir el objetivo principal:

OBJETIVO PRINCIPAL:

“Construir e implementar un sistema de seguridad vial seguro a través de la planeación y ejecución de programas en pro de la Movilidad y la Seguridad vial, concurrente en la reducción en una meta del 10% en los índices de siniestralidad vial en el municipio de chaparral durante todo el cuatrienio”.

ESTRUCTURA DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD

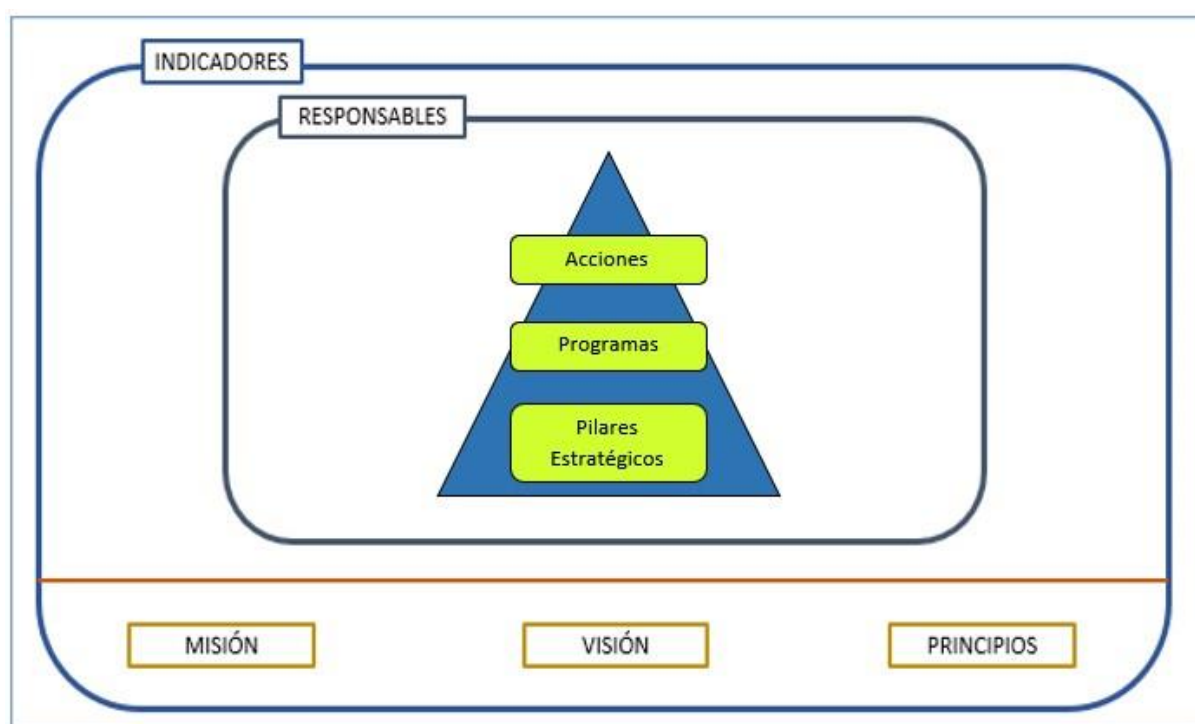
DEFINICIÓN DE ESTRUCTURA

Como resultado del establecimiento de una misión, visión, objetivos y de las informaciones obtenidas de la información primaria, secundaria y la caracterización de la situación actual; se coordina el desarrollo de la estructura para la ejecución de acciones estratégicas definidas en el plan de acción del PLSV, buscando que permitan una gestión organizada por parte de alcaldía Municipal e utilizando de base la determinación del árbol de problemas y soluciones, de la siguiente manera:

Pilar: Hace referencia a las bases o columnas con las cuales se soportan las intervenciones que se vayan a realizar entorno a la Seguridad Vial y que a su vez sirven de referencia para el desarrollo de todo el Plan.

Programa: concreta las líneas generales contenidas en el Plan Local de Seguridad Vial, que, para el caso, dichas líneas se llaman pilares y son concordantes con la política del decenio vigente de la Seguridad vial presentadas a nivel mundial.

Acciones: Es el desarrollo de un conjunto de actividades con tiempos, responsables y costos definidos, que buscan aportar el cumplimiento de los objetivos planteados.



ACCIONES SUGERIDAS

Conforme al enfoque definido para las acciones necesarias de implementación y seguimiento de las medidas adoptadas para el Plan Local de Seguridad Vial del Municipio de Chaparral y en concordancia con la estructura planteada.

En la fase del proyecto denominada “Planes de acción”, se establecen los lineamientos puntuales para la puesta en marcha del Plan local de seguridad vial.

DIAGNOSTICO DE LA MOVILIDAD

Dentro de un marco de referencia, realizadas las diferentes visitas de carácter técnico a las vías principales del casco urbano del municipio de Chaparral, se puede observar que la malla vial en general se encuentra en buen estado, son vías amplias y su estructura de soporte presenta fallas notorias en puntos determinados que limiten la movilidad, temas de parqueo vehicular e invasión de espacio público afecta de manera directa los diferentes desplazamientos.

PLANES DE ACCIÓN:

Se encuentran definidas las líneas de acción establecidas en el PLSV, planteando para cada uno de los seis pilares de acción sus respectivos programas, acciones y responsables.

Frente a este análisis realizado y teniendo como base los inconvenientes detectados se definen las posibles estrategias de solución planteados en los pilares estratégicos, de igual manera se realiza el estudio de posibles soluciones teniendo como base la información del municipio.

PILARES DE ACCION DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL



INSTITUCIONAL				
PROGRAMAS	ACCIONES Y MEDIDAS	INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	TENDENCIA DEL INDICADOR
Implementación, socialización y seguimiento del PLSV	Formular e implementar por Decreto Municipal el PLSV, con el fin de mejorar la Movilidad y la Seguridad Vial del Municipio de chaparral	Implementación del PLSV	Número	Incremento
	Presentar el PLSV a entidades de orden local, Regional y Nacional, para gestionar recursos en búsqueda de apoyo para su implementación.	Radicaciones del PLSV Presentados	Número	Incremento
	Establecer un cronograma para la realización del PLSV.	Cronograma Realizado	Número	Mantenimiento
	Socializar al CMLSV sobre la normatividad vigente nacional, departamental y municipal relacionada con la Movilidad y Seguridad Vial.	Socializaciones Realizadas	Número	Mantenimiento
	Realizar una reunión de manera trimestral con el CMLSV del Municipio de chaparral.	Reuniones a Realizar	Número	Mantenimiento
Análisis para el fortalecimiento del instituto de tránsito municipal	Analizar las necesidades de personal y equipo tecnológico para el fortalecimiento de los procesos del instituto de tránsito municipal de chaparral	Análisis a Realizar	Número	Incremento
Control y vigilancia sobre los PESV	Realizar un cronograma de visitas técnicas correspondientes a los PESV de las organizaciones que sean competentes del municipio de chaparral	Cronograma a Realizar	Número	Mantenimiento
Desarrollo de planes para mejorar la Movilidad y la Seguridad Vial	Actualizar de manera articulada el Plan de Movilidad del municipio de chaparral con los Planes de Movilidad de la región y Plan Maestro Departamental, para la construcción planificada de acciones en Seguridad Vial, Movilidad y Transporte.	Actualización a Realizar	Número	Mantenimiento
	Estructurar e implementar de forma anual un plan estratégico de control contra la ilegalidad en el transporte	Implementación del Documento	Número	Mantenimiento

	Participar en las mesas de trabajo para la actualización del POT del municipio, donde se desarrolle conjuntamente estrategias encaminadas a la Movilidad y la Seguridad Vial.	Participaciones Realizadas	Número	Mantenimiento
Articulación informativa orientadas a los actores viales	Generar boletines informativos de Movilidad y Seguridad Vial dirigidos a la comunidad en general.	Publicaciones Realizadas	Numero	Mantenimiento
	Desarrollar piezas publicitarias referentes a la Movilidad y Seguridad Vial de municipio	Publicaciones Realizadas	Numero	Mantenimiento
HUMANO				
PROGRAMAS	ACCIONES Y MEDIDAS	INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	TENDENCIA DEL INDICADOR
Eventos en materia de Seguridad Vial	Desarrollar reuniones de Movilidad y Seguridad vial con diferentes sectores públicos y privados, con el fin de recibir aportes para trabajar en favor de la cultura vial e identificar las necesidades comunes y posibles soluciones.	Reuniones a Desarrollar	Numero	Mantenimiento
	Realizar campañas de promoción de cultura vial dirigida a los diferentes actores de la vía en el cuatrienio de la administración municipal basada en el plan de desarrollo	Campañas a Realizar	Numero	Mantenimiento
	Sensibilizar a ciudadanos del Municipio de chaparral en pedagogía y formación en Cultura y Seguridad vial mediante la realización una semana de seguridad vial cada 6 meses.	Personas a Sensibilizar	Número de Persona	Mantenimiento
	Generar herramientas pedagógicas virtuales y/o presenciales en tema de Seguridad Vial, realizando su difusión a través de los medios digitales del instituto de tránsito municipal	Materiales Realizados	Numero	Mantenimiento
Estrategias y acciones con la comunidad escolar	Generar acercamientos con diversas instituciones educativas para promover la investigación en seguridad vial en el municipio.	Acercamientos a Realizar	Numero	Mantenimiento
	Analizar el entorno vial en materia de señalización vial en cada una de las instituciones educativas	Acciones a Ejecutar	Numero	Incremento

	Realizar un cronograma de implementación de señalización vial de los entornos escolares.	Cronogramas a Realizar	Numero	Incremento
	Promocionar eventos alusivos a la prevención vial, realizados para los colegios, en la Semana de la Seguridad Vial.	Eventos a Realizar	Numero -	Mantenimiento
Desarrollo de acciones con el cuerpo operativo de tránsito	Realizar acciones de vigilancia y control para reducir los comportamientos peligrosos y/o usos inadecuados por parte de los Actores Viales.	Puestos de Control	Numero -	Mantenimiento
	Implementar operativos de control donde se utilicen los equipos para la medición de los niveles de alcohol	Equipo Adquirido	Numero	Incremento
VEHICULO				
PROGRAMAS	ACCIONES Y MEDIDAS	INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	TENDENCIA DEL INDICADOR
Verificación y evaluación para un transporte más seguro	Realizar un inventario de los vehículos del transporte público, servicios individuales y colectivo competente del municipio.	Realizar inventario	Número	Mantenimiento
	Realizar informes mensuales de verificación en campo referentes a condiciones óptimas de operatividad de los vehículos del transporte público con radio de acción municipal e intermunicipal y veredal de la jurisdicción	I Realizar informes	Número	Mantenimiento
Vigilancia y control para un parque automotor	Generar puestos de control para la verificación al cumplimiento de la revisión técnico-mecánica de los vehículos que transitan en el municipio	Puesto de Control	Numero	Mantenimiento
	Generar puestos de control en cuanto a la verificación de los cambios y/o adaptaciones realizadas en las condiciones originales de los vehículos.	Puesto de control	Numero	Mantenimiento
Promoción de medidas de control efectivas	Realizar campañas con el fin de promover el uso de los sistemas de retención infantil en los vehículos, el uso del cinturón de seguridad y casco, las implicaciones	Realizar campañas	Numero	Mantenimiento

	negativas del alcohol en la conducción, el uso del celular durante la conducción.			
INFRAESTRUCTURA				
PROGRAMAS	ACCIONES Y MEDIDAS	INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	TENDENCIA DEL INDICADOR
Implementación y seguimiento de Seguridad Vial en la infraestructura vial	Determinar los puntos críticos de accidentalidad que representan riesgo a la Seguridad Vial en el Municipio de chaparral Tolima	Puntos Críticos Determinados	Numero	Mantenimiento
	Realizar un inventario de la señalización, demarcación vial y semaforización existente en el Municipio de chaparral	Realizar inventario	Numero	Mantenimiento
	Ejecutar las acciones de demarcación horizontal vial conforme a lo estipulado en el plan de acción	Acciones de Señalización a Ejecutar	Numero	Mantenimiento
	Realizar la instalación de señales verticales de tránsito conforme en el Plan de acción	Acciones de Señalización a Ejecutar	Numero	Mantenimiento
Fortalecimiento institucional para una infraestructura segura	Fortalecer el Plan Vial anual con conceptos y/o información técnica prioritaria de la infraestructura vial a desarrollar que permitan mitigar las problemáticas relacionadas con la Seguridad Vial.	Elaborar documento	Numero	Mantenimiento
	Realizar verificaciones de cumplimiento relacionados con la seguridad vial en los contratos de obras civiles y de transporte.	Verificaciones de Cumplimiento Realizados	Numero	Mantenimiento
GESTIÓN DE LA VELOCIDAD				
PROGRAMAS	ACCIONES Y MEDIDAS	INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	TENDENCIA DEL INDICADOR
Sistema de circulación de vehículos con velocidades seguras.	Determinar los puntos críticos de accidentalidad, en los cuales se evidencia el desarrollo de altas velocidades donde transitan las personas en sus vehículos	Determinar puntos críticos	Número	Mantenimiento

Sistema de circulación de vehículos con velocidades seguras.	Elaborar un mapa de límites de velocidad actuales del Municipio de chaparral Tolima	Elaborar mapa de velocidades	Número	Incremento
	Elaborar un listado de las intervenciones necesarias a efectuar en cada uno de los puntos identificados, a partir de los análisis de accidentalidad y velocidad.	Elaborar listado de intervenciones	Numero	intervención
	Realizar un análisis que permita establecer zonas 30 km/h sobre las vías locales en las que se considere pertinentes, de conformidad con los soportes técnicos que se requieran.	Realizar análisis	Número	Intervención
	Realizar campañas de divulgación y fortalecimiento del respeto por los límites de velocidad	Efectuar campañas educativas	Numero	Mantenimiento
ATENCIÓN A VÍCTIMAS				
PROGRAMAS	ACCIONES Y MEDIDAS	INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	TENDENCIA DEL INDICADOR
Fortalecimiento de las entidades de apoyo en relación con los accidentes de tránsito	Realizar charlas y/o capacitaciones a fin de analizar y mejorar la capacidad de respuesta para atención de emergencias.	Efectuar Charlas y/o Capacitaciones	Numero	Mantenimiento
	Realizar mesas de trabajo para definir mecanismos de coordinación, basados en la colaboración con otras entidades y el sistema de transporte.	Efectuar Mesas de Trabajos	Numero	Mantenimiento
Sistema de información unificada entre todas las entidades de emergencias	Realizar una consolidación de datos de los siniestros viales ocurridos en el Municipio de chaparral basados de datos estadísticos de medicina legal	Base de Datos Consolidadas	Numero	Mantenimiento
	Realizar un inventario de los vehículos de las entidades de emergencias y su cuerpo operativo que prestan sus servicios de emergencia en el Municipio de chaparral	Efectuar inventario	Numero	Mantenimiento
	Difundir los canales de atención de emergencia para conocimiento de la población en general	Efectuar di función de os canales	Numero	Mantenimiento

PRESUPUESTO

Presupuesto	
Pilares	Valor
Institucional	250.000.000
Humano	
Vehículo	
Infraestructura	1.500.000.000
Atención a Víctimas	
Gestión de la Velocidad	
Total:	1.750.000.000

Los valores requeridos al presupuesto establecido en el presente plan para la puesta en marcha será sujeto a las partidas presupuestales dadas por lo intervinientes en el plan local de seguridad vial.

COSTOS Y FUENTES DE FINANCIACIÓN

Este capítulo plasma la estimación de los costos para el PLSV en la vigencia 2024-2034. Es por ello, que en primer lugar se presentan los supuestos y fuentes de información para su estimación; posteriormente, se presenta una síntesis de los costos estimados.

Es así como, los supuestos y fuentes de información para la aproximación realizada son:

- Para la estimación de costos se toma como fuente principal de información los proyectos de inversión del instituto de tránsito municipal y tomando como referencia los Planes Operativos Anuales y el presupuesto asignado para el año 2024, a fin de identificar aquellas actividades y tareas que puedan tener relación o injerencia en el desarrollo e implementación de acciones o programas de cada uno de los ejes estructurales del PLSV 2024-2034.
- Para la estimación de costos, se consideraron los horizontes de gestión y ejecución de las acciones.
- En el caso de acciones nuevas, se realizó aproximación a través de estimación de costos.
- La estimación de costos se hizo con base en valores del año 2024.

Es necesario dentro de sus presupuestos de funcionamiento y de inversión para la ejecución de los programas y acciones planteadas en el PLSV o en aquellos proyectos que se estructuran, en el marco de las actividades desarrolladas por la misma Comisión de manera directa o con el apoyo de las Mesas de Trabajo que de ella se derivan.

Por lo tanto, las entidades responsables de la ejecución de las acciones e indicadores planteados en el PLSV conforme a sus competencias deberán determinar y disponer los recursos necesarios de las fuentes disponibles, que les permita el cumplimiento de las metas asociadas.

Como fuentes convencionales de financiación del PLSV por parte del instituto de tránsito municipal de Chaparral se tienen los ingresos por multas, derechos de tránsito y alcaldía municipal mediante el presupuesto dispuesto para la seguridad vial mediante el presente plan local de seguridad vial.

BIBLIOGRAFÍA

Organización Mundial de la salud (OMS) - Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2018. <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>).

Organización Naciones Unidas (ONU) - Objetivos de desarrollo sostenible ODS 3.6 Y ODS 11.2. (ONU. (30/08/2019). Objetivos de desarrollo sostenible. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>).

Organización Naciones Unidas (ONU) - resolución A_RES_74_299. https://contralaviolenciavial.org/uploads/A_RES_74_299_S.pdf

Gobierno de Colombia - Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021.

Forensis 2019. Informe de Muertes y Lesiones por accidentes de tránsito en Colombia. Instituto de medicina legal, Bogotá, Colombia. <https://www.medicinalegal.gov.co/cifras-estadisticas/forensis>.

Estadísticas vitales. DANE. Recuperado en agosto de 2020

Fuente: Elaboración propia a partir de estadísticas del DANE – Proyecciones de población con base al Censo de 2005

GLOSARIO

Auditorías e inspecciones de seguridad vial: Proceso mediante el cual se identifican y evalúan los riesgos asociados a la seguridad vial en cualquiera de las fases de un proyecto vial urbano (planeación, diseño, construcción y operación) con el objetivo de realizar acciones de mejora que permitan reducir y prevenir los siniestros viales.

Big Data: Conjunto de estrategias que posibilitan recopilar y analizar una gran cantidad de datos, en los cuales se detectan patrones ocultos que hacen visible información relevante para la toma de decisiones.

Biblioteca Técnica de Seguridad Vial: Repositorio virtual de construcción colectiva en la entidad que busca recopilar publicaciones, artículos, bases de datos y documentos relevantes sobre seguridad vial para ser utilizados por los actores interesados.

Calles completas: Estrategia basada en la intervención integral de todas las franjas funcionales de paramento a paramento, que permitan la cualificación del espacio público para la movilidad, mejoren la seguridad vial para peatones y ciclistas, reverdezcan la ciudad, mejoren su capacidad de respuesta y resiliencia frente a la emergencia climática y permitan el movimiento de todas las personas especialmente las personas mayores, personas con discapacidad, mujeres, niñas, niños y animales. (Artículo 154 del Decreto 555 de 2021 - Plan de Ordenamiento Territorial).

Campaña de seguridad vial: Conjunto de eventos programados que se diseñan e implementan como parte de una estrategia de comunicación, con el objeto de impactar a un grupo de actores que intervienen sobre la problemática de la siniestralidad vial.

Cultura de movilidad segura: El Ministerio de Transporte plantea la movilidad segura, como aquella que garantiza las interacciones generadas entre el tránsito, transporte y el desplazamiento de las personas en el espacio público previniendo la morbilidad por siniestros viales; a través de la promoción de los modelos de gestión de ciudad, bajo un enfoque de protección al vulnerable e integrando los estilos de vida saludables, la generación de espacios de recreación y deporte, el transporte activo y el disfrute del espacio público.

Embriaguez alcohólica: La embriaguez (en el contexto general) es un cuadro clínico sindrómico multisistémico con predominio de alteraciones del sistema nervioso central, causado por el influjo de sustancias exógenas (entre otras los alcoholes, los tranquilizantes, los psicoestimulantes, las mezclas de estos, etc) que actúan de manera estimulante o depresora sobre el sistema y producen signos y síntomas invariables no manejados a voluntad del paciente, lo que permite definir el grado de embriaguez de la persona sometida a la(s) sustancia(s) administrada(s) o consumida(s). El alcohol y específicamente el etanol, que es el que se encuentra en las bebidas certificadas que se expenden en el mercado, es una sustancia tóxica, depresora del sistema central, que produce signos y síntomas susceptibles de ser identificados y diagnosticados por un profesional que conozca los parámetros neurológicos que se evalúan. (Velosa, G., Marín, C. & Téllez, N. (2002). "Dictamen de embriaguez alcohólica". En N. Téllez, *Medicina forense: manual integrado* (págs. 421-4). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia).

Embriaguez no alcohólica: El término "embriaguez" no se refiere específicamente y exclusivamente al estado alterado de las funciones neurológicas superiores que causa el etanol, sino que es un concepto mucho más amplio que cubre tales estados desencadenados por diversidad de sustancias, algunas de ellas lícitas y otras ilegales. (Botero, M. (2002). "Guía para el dictamen de embriaguez no alcohólica: Enfoque médico forense". En N. Téllez, *Medicina forense: manual integrado* (págs. 425-37). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia).

Estándares vehiculares de seguridad vial: Elementos de seguridad pasiva o activa que tienen los vehículos, para ayudar a prevenir la ocurrencia de siniestros viales o mitigar el impacto del siniestro una vez el mismo ocurra.

Gestión de la velocidad: Conjunto de estrategias y medidas integradas e integrales destinadas a promover la conducción a velocidades adecuadas según el contexto, condiciones del entorno, uso y tipo de vía, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales.

Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT): Es una herramienta descriptiva un informe posterior a los hechos que deben utilizar las autoridades de tránsito que acuda al llamado de un Siniestro Vial (accidente de tránsito), para dejar constancia de las las características espacio - temporales y otras variables relevantes asociadas al mismo, como la gravedad (solo daños, con heridos, con muertos), la clase de siniestro (choque, atropello, caída de ocupantes, volcamiento...), el usuario víctima (peatón, conductor, pasajero), los vehículos involucrados, entre otros, con el fin de llevar registro histórico de todos los siniestros viales que ocurren en determinada jurisdicción. y que por lo mismo se hará cargo de manejar la situación a su consideración.

Movilidad activa: Comprende aquellas formas de desplazamiento de personas o bienes, en modos o medios de transporte no motorizados, basados especialmente en la locomoción propia o el esfuerzo humano para su impulso. Las formas más conocidas de movilidad activa son: caminar, usar la bicicleta y patines entre otros.

Primer respondiente: Es la primera persona presente en el lugar del evento o zona del siniestro vial informada y capacitada para hacer una evaluación inicial in situ y con base en ésta solicitar la presencia en el sitio de las entidades competentes para la adecuada atención de la emergencia.

PGV: Programa de Gestión de la Velocidad, es el conjunto de acciones enfocadas en prevenir la conducción a velocidades excesivas o desadaptadas al entorno vial. A lo largo del libro el PGV hace referencia al programa Distrital

Riesgo: En materia de seguridad vial, el riesgo puede referirse a una situación que implica la exposición al peligro. Puede referirse también a la probabilidad de materialización de una amenaza. El grado de complejidad del riesgo está relacionado con la vulnerabilidad o posible impacto que tiene para las personas la materialización de la amenaza.

RIPS: El Registro Individual de Prestación de Servicios de Salud – RIPS, es el conjunto de datos mínimos que el Sistema General de Seguridad Social en Salud requiere para los procesos de dirección, regulación y control para el servicio. Estos datos identifican las actividades de salud que realizan las IPS o profesionales independientes de salud, siendo una de las fuentes principales de información, demanda y oferta de los servicios en Bogotá.

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 accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las 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 actores viales, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.¹⁸

Sistema de Movilidad: Es definido, dentro del Plan de Ordenamiento Territorial (Decreto 555 de 2021) como el conjunto de bienes, infraestructuras, redes y mecanismos tecnológicos que dan soporte territorial a la libre circulación de los habitantes, la prestación efectiva de los servicios de transporte público, y al desplazamiento de mercancías. Dentro del Sistema de movilidad se considera: 1) Espacio público para la movilidad; 2) Red del Transporte Público de Pasajeros urbano, rural y regional; 3) Red de Transporte Aéreo; y, 4) Red de Transporte de Carga y para la Actividad Logística (Decreto 555 de 2021).

Sistema Seguro: Es un enfoque basado en la premisa que no son aceptables las muertes o lesiones graves en el tránsito, planteando líneas de acción que abordan desde una visión integral la problemática generada por la siniestralidad vial. Los principios de enfoque de Sistema Seguro son: 1) El ser humano comete errores; 2) El ser humano tiene una capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un siniestro vial; 3) La seguridad vial es una responsabilidad compartida; 4) La gestión de la seguridad vial debe ser proactiva; 5) La actuación integral y sistémica en diversas áreas aumenta la protección de los actores viales.

SIRAS: Es el Sistema de Información de Reporte de Atenciones en Salud a víctimas de accidentes de tránsito, para que los prestadores de servicios de salud y los Centros Reguladores de Urgencias, Emergencias y Desastres registren la atención en salud a una víctima de accidente de tránsito y la información del transporte al primer sitio de atención, respectivamente. Este sistema se enmarca en lo establecido en la Resolución 311 de 2020 del Ministerio de Salud y Protección Social y demás normas complementarias.

actores vulnerables: Son aquellos que tienen una mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o incluso fallecer en caso de un siniestro vial, pues no tienen la protección de un vehículo con cabina o revestimiento exterior (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022).

ANSV: Agencia Nacional de Seguridad Vial.

DNP: Departamento Nacional de Planeación.

PLSV: Plan Local de Seguridad Vial.

PESV: Plan Estratégico de Seguridad Vial.

PNSV: Plan Nacional de Seguridad Vial.

CMSV: Comité de Movilidad y Seguridad Vial.

OMS: Organización Mundial de la Salud.

ONU: Organización de las Naciones Unidas.

ZER: Zona de Estacionamientos Regulados.

BPSV: Buenas Prácticas en Materia de Seguridad Vial.

CIDC: Centro de Investigaciones y Desarrollo Científico

RECOMENDACIONES

Lograr una continuidad, mantenimiento y ajustes a medida del tiempo del presente Plan local de seguridad vial, conlleve a los objetivos pactados.

La reducción de la velocidad en los tramos con mayor índice de accidentalidad o de más frecuencia de peatones y motociclistas, es esencial para proteger a la vida e integridad, por lo tanto, se debe reducir en las zonas donde se registre mayor cantidad de siniestros, pero esta medida debe ir complementada con otros factores como la señalización y demarcación, la cual permita una información directa y clara en las vías.

Se deben implementar campañas en tiempos de ferias y fiestas del municipio, las cuales contribuyan a un comportamiento adecuado en las vías, concientizar a las personas para no consumir alcohol mientras se está conduciendo, como también planes de acción y evacuación los cuales no permitan que las vías del municipio colapsen, por la aglomeración de vehículos estacionados en sitios no autorizados.

Lograr la articulación con otras entidades, permiten llevar a cabo todas las estrategias contempladas y descritas, involucrando a estos entes para que se tenga más conciencia vial, y generando proyectos de inversión con base a las necesidades detectadas.

Se recomienda, que el instituto de tránsito del municipio Chaparral lideren y puedan desarrollar los temas de la movilidad, siniestralidad, accidentalidad y seguridad vial en el Municipio, y lleve a cabo el seguimiento junto con el Comité de Seguridad Vial y sus agentes de Tránsito, la implementación del Plan local de seguridad vial del Municipio de Chaparral

CONCLUSIONES

Teniendo en cuenta los marcos normativos, se debe lograr una concientización y sensibilización por los diferentes mecanismos, el comportamiento de los habitantes, fortaleciendo la cultura ciudadana, ya que en esto radica que haya una reducción y un cambio significativo en lo que respecta la accidentalidad vial.

Los horarios de mayor accidentalidad en el municipio, se presentan entre las 14:00 horas y las 22:00 horas y son más frecuentes en los fines de semana.

El medio de transporte más utilizado es la motocicleta, y es el que presenta mayores índices de accidentalidad.

Se hace necesario la implementación de una línea telefónica exclusiva para informar las emergencias viales que se presenten, para que las entidades pertinentes realicen el protocolo de atención debido

MUNICIPIO CHAPARRAL DEPARTAMENTO DEL TOLIMA

PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE CHAPARRAL

**INVERSIONES Y ASESORIAS
CALDERON OLAYA S.A.S**
NIT: 808.003.716-1

**Chaparral Tolima
2024**

GRACIAS

