

"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE SAN JOSÉ DE CÚCUTA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

EL ALCALDE DE SAN JOSÉ DE CÚCUTA

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los numerales 1 y 3 del artículo 315 y el 365 de la Constitución Política de Colombia, Ley 136 de 1994 modificada a su vez por la Ley 1551 de 2012, Ley 336 de 1996, Ley 769 de 2002, Ley 1503 de 2011, Decreto No. 1430 de 2022, y,

CONSIDERANDO

Que de conformidad con el inciso segundo del artículo 2 de la Constitución Política, las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades.

Que en desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia, *"Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia"*, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de las personas en condición de discapacidad física o mental, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público, en concordancia con lo establecido en el artículo 1 de la Ley 769 de 2002.

Que el artículo 82 de la Constitución Política de Colombia establece que corresponde al *"Estado velar por la protección de la integralidad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular"*.

Que en este mismo sentido, la Constitución Política de Colombia define como derecho fundamental el derecho a la vida así como la libre circulación en el territorio nacional, propendiéndose de esta manera salvaguardar la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente los peatones y las personas con discapacidad física y mental, para la preservación de un ambiente sano y la efectiva protección del uso común del espacio público

Que los numerales 1 y 2 del artículo 312 la Constitución Política de Colombia, atribuye a los alcaldes hacer cumplir la Constitución, la Ley, los Decretos del Gobierno, las Ordenanzas del respectivo departamento y los Acuerdos del Concejo Municipal y/o Distrital según el caso, en aras de propender por el cumplimiento del Estado Social de Derecho, conservando así el orden público en concordancia con el ordenamiento jurídico.

Que el artículo 2 de la Ley 105 de 1993 establece dentro de los principios fundamentales la seguridad, indicando que la seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.



Que en este sentido, la implementación de políticas públicas propias del sector transporte requiere de adelantar diferentes acciones tendientes a cumplir objetivos específicos de una manera adecuada, asertiva y oportuna, permitiéndose tomar decisiones por parte de la administración tendientes a mejorar aspectos en beneficio de la comunidad.

Que el Artículo 1 de la Ley 769 de 2002 determina que (...) *En desarrollo de lo impuesto por el Artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio Nacional, pero este sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público* (...).

Que el mismo artículo describe como principios como principios rectores **i)** la seguridad de los usuarios, **ii)** la movilidad, **iii)** la calidad, **iv)** la oportunidad, **v)** el cubrimiento, **vi)** la libertad de acceso, **vii)** la plena identificación, **viii)** libre circulación, **ix)** educación y **x)** descentralización.

Que el artículo 7 de la Ley 769 de 2002, modificado mediante el artículo 58 de la Ley 2197 de 2022, dispone que corresponde a (...) *“las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Así mismo, que sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías”*. (...)

Que a través de la Ley 1503 del 2011 se definieron lineamientos generales en educación responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública

Que a su vez, el artículo 22 de la Ley 1503 establece que *“Todos los Planes de Desarrollo incluirán capítulos específicos sobre medidas en pro de la Seguridad Vial en la respectiva entidad territorial con el correspondiente presupuesto”*.

Que mediante el artículo 1 de la Ley 1702 de 2013, se creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como unidad administrativa especial, adscrita al Ministerio de Transporte y máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional.

Que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5° de la precitada ley, se definió el Plan Nacional de Seguridad Vial como: *“(...) el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. 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 usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas”*(...).

Que en este mismo sentido, el artículo en comento dispone que corresponde a *“La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ser el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá*

vigente hasta que se apruebe la ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial'.

Que por su parte la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en providencia del 27 de noviembre de 2018, Radicado: 11001-03-06-000-2018-00161-00(2396), señaló que el principal objetivo de la seguridad vial: *“es la prevención, el control y la disminución de muertes y lesionados por accidentes que ocurran sobre las vías. En términos generales, una “vía” es aquel “espacio destinado al paso de personas o vehículos que van de un lugar a otro”.*

Que en este sentido, el Plan Nacional de Seguridad Vial es una carta de navegación que orienta y propicia medidas concertadas, indicativas integrales en todo el territorio nacional. Además, fomenta la formulación y aplicación de políticas y acciones a nivel regional, departamental, distrital y municipal, con el objetivo de reducir el número de víctimas fatales y no fatales a nivel nacional.

Que el Gobierno Nacional mediante Decreto No. 1430 de 2022 aprobó el **Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031** en el cual se establecieron las áreas de acción que constituirán las bases estratégicas del Plan Nacional de Seguridad Vial y sus respectivos objetivos de la siguiente manera:

Área de acción	Objetivo General
Velocidades seguras	1. Fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías del país.
Vehículos seguros	1. Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en seguridad vial para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país. 2. Aumentar las condiciones de seguridad vial de los vehículos que se encuentran en operación en el país.
Infraestructura vial segura	1. Proteger la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial. 2. Mitigar el riesgo en puntos, tramos y sectores críticos de siniestralidad. 3. Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en dispositivos y señalización para la infraestructura segura.
Comportamiento seguro en los actores viales	1. Incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales.
Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	1. Consolidar el cumplimiento de las normas de tránsito que propenden por la seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida.
Atención integral a víctimas de siniestros viales	1. Fortalecer la atención integral y rehabilitación a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales). 2. Mejorar la calidad de la atención inicial a las personas lesionadas en un accidente de tránsito (siniestro vial).

Gobernanza

3. Fortalecer el acceso para la atención hospitalaria y la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).
4. Fortalecer el acompañamiento psicológico, social y jurídico que se les brinda a las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).

1. Fortalecer los principios de la gobernanza en la gestión de la seguridad vial bajo el enfoque Sistema Seguro.
2. Fortalecer las políticas públicas territoriales para la protección de la vida de los actores viales.
3. Articular el sector público con los actores privados, sociales y académicos en la implementación de la política de seguridad vial.

**Gestión del
Conocimiento**

1. Fortalecer la gestión del conocimiento acerca del fenómeno de la siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de la política pública en seguridad vial.

Que a su vez el artículo 4 del Decreto No. 1430 de 2022 dispone que *“Los Planes Locales de Seguridad Vial que diseñen e implementen las entidades territoriales deberán armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031”*.

Que, para el año 2023 el Municipio de San José de Cúcuta reportó una población estimada de 806.478 habitantes, además de aquellos que provienen de los municipios aledaños pertenecientes al área metropolitana y que también hacen uso cotidiano de las vías públicas participando de manera activa en los distintos roles como peatones, ciclistas, motocicletas, conductores etc., en los diferentes ejes viales, generándose un reporte de 613 accidentes de tránsito, de los cuales se registraron 519 personas lesionadas y 94 víctimas fatales, según puede verificarse en el Boletín Estadístico San José de Cúcuta *“Fallecidos y lesionados por siniestros viales . Serie Capitales – enero diciembre 2023”*, expedido por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Que, el Alcalde del Municipio de San José de Cúcuta mediante a través del Decreto 170 de 2020 delegó en la Secretaría de Tránsito y Transporte el diseño y formulación del Plan Local de Seguridad Vial.

Que, que mediante Resolución No. 160 de 2020 de la Secretaría de Tránsito y Transporte nombró los delegados de los gremios involucrados en seguridad vial quienes forman parte del Comité Local de Seguridad Vial.

Que, mediante la Resolución No. 3278 de 2024, la Secretaría de Tránsito y Transporte modificó el artículo primero y segundo de la Resolución 160 del 07 de septiembre de 2020, respecto del Delegado y el Apoyo al Delegado ante el comité local de seguridad vial del municipio de San José de Cúcuta.

Que, el día 18 de julio de 2024 tuvo lugar la segunda sesión del Comité Local de Seguridad Vial del Municipio de San José de Cúcuta, sesión que tenía como objetivo la presentación, socialización y adopción por parte de dicho órgano del Plan Local de Seguridad Vial.

Que con el objeto de dar cumplimiento al artículo 7 de la Ley 1340 de 2009, la Secretaria de Tránsito y Transporte de la Alcaldía de San José de Cúcuta, resolvió el cuestionario del que trata la Resolución 44649 de 2010 y como consecuencia del ejercicio anterior, se obtuvo que el presente acto administrativo no tiene incidencia en materia de libre competencia económica.

Que en cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el texto del presente acto administrativo se publicó en la página web de la Alcaldía de San José de Cúcuta entre el [x] de [x] del 2024 y el [x] de [x] del 2024, y posteriormente los comentarios recibidos fueron debidamente analizados y atendidos a través de la matriz resuelta y publicada para estos fines, en la página web oficial de la Alcaldía de San José de Cúcuta

Que corresponde al alcalde, como máxima autoridad de tránsito en el municipio de San José de Cúcuta, adoptar el Plan Local de Seguridad Vial, logrando de esta manera institucionalizar esta herramienta e iniciar las acciones planteadas para garantizar la seguridad vial en el mismo.

Que teniendo en cuenta las anteriores consideraciones;

DECRETA:

ARTICULO PRIMERO: ADOPTAR en todas sus partes el Plan Local de Seguridad vial – (PLSV) 2022 – 2031, documento técnico que forma parte integral del presente acto administrativo.

ARTICULO SEGUNDO: Objetivo del Plan Local de Seguridad vial (PLSV) 2022 – 2031 del Municipio de San José de Cúcuta. Diseñar e implementar el Plan Local de Seguridad vial de San José de Cúcuta para el periodo 2022-2031 con el fin de reducir los accidentes de tránsito y minimizar sus impactos y consecuencias, por medio de la aplicación de estrategias y medidas específicas adaptadas a las condiciones locales y necesidades actuales de movilidad, tránsito y transporte de la ciudad.

ARTICULO TERCERO. Misión del Plan Local de Seguridad Vial – (PLSV) 2022 - 2031. La misión del Plan Local de Seguridad vial (PSLV) 2022-2031, corresponde a encaminar acciones dirigidas a una movilidad activa y sostenible, adoptando pilares y/o áreas de acción encaminados a la protección de la vida e integridad de las personas en la vía, promoviendo el buen comportamiento de los diferentes actores viales con miras al cumplimiento del marco regulatorio vigente, bajo los diferentes aspectos técnicos de movilidad asociados al tránsito y transporte del Municipio de San José de Cúcuta.

ARTICULO CUARTO: Se considerarán las siguientes Áreas de Acción, Objetivos y la corresponsabilidad de gestión institucional de cada uno de los integrantes del Comité Local de Seguridad Vial del Municipio de San José de Cúcuta, en aras de dar cumplimiento al Plan Local de Seguridad Vial del Municipio de San José de Cúcuta, para la vigencia 2022 – 2031:

PARÁGRAFO PRIMERO: VELOCIDADES SEGURAS

El Pilar y/o Área de Acción de Velocidades Seguras, se enfoca en establecer y promover límites de velocidad adecuados en las vías del Municipio de San José de Cúcuta, con el objetivo de reducir significativamente el número de accidentes de tránsito y sus fatales consecuencias.

Estrategias	Descripción	Objetivo	Indicador
Zonas 30	Cantidad de personas que han fallecido debido a accidentes de tránsito en zonas con límite de velocidad de 30 km/h o menos. Proporción de calles dentro de la zona de estudio que tienen un límite de velocidad de 30 km/h o menos. Cantidad de personas que han sufrido lesiones graves debido a accidentes de tránsito en zonas con límite de velocidad de 30 km/h o menos.	Reducir a cero el número de muertes por accidentes de tránsito en zonas con límite de velocidad de 30 km/h o menos. Aumentar el porcentaje de calles con límites de velocidad de 30 km/h o menos. Reducir el número de lesiones graves por accidentes de tránsito en zonas con límite de velocidad de 30 km/h o menos.	* Número de muertes por accidentes de tránsito *Porcentaje de calles con límite de velocidad de 30 km/h o menos * Número de lesiones graves por accidentes de tránsito
Límites de velocidad	Porcentaje de conductores que están informados sobre los límites de velocidad establecidos en diferentes zonas de la ciudad.	Aumentar el nivel de conocimiento de los conductores sobre los límites de velocidad.	* Nivel de conocimiento de los conductores sobre los límites de velocidad.
Campañas de sensibilización	Cantidad de campañas llevadas a cabo para informar y sensibilizar a la población sobre la importancia de respetar los límites de velocidad.	Realizar campañas de sensibilización.	* Número de campañas de sensibilización realizadas
Control de velocidad	Cantidad de infracciones registradas por superar los límites	Reducir el número de infracciones por exceso de velocidad,	*Número de infracciones por exceso de velocidad



	de velocidad establecidos.		
Infraestructura	Cantidad de elementos de infraestructura instalados para moderar la velocidad de los vehículos y mejorar la seguridad vial.	Incrementar la instalación de reductores de velocidad, pasos peatonales elevados y señalización adecuada por año.	*Número de instalación de reductores de velocidad, pasos peatonales elevados y señalización adecuada.
Educación vial	Cantidad de iniciativas de educación vial integradas en los programas educativos de las escuelas.	Incorporar programas de educación vial y actualización de los currículos escolares por año.	*Número de acciones de educación vial: Incorporadas en los currículos escolares de todos los niveles educativos
Participación ciudadana	Cantidad de reuniones realizadas con la comunidad para discutir y planificar medidas de control de velocidad y mejorar la seguridad vial.	Realizar reuniones con la comunidad al año para discutir y planificar medidas de seguridad vial.	*Número de reuniones con la comunidad para el diseño e implementación de las medidas para promover velocidades seguras.

(Fuente de elaboración propia)

PARÁGRAFO SEGUNDO: VEHÍCULOS SEGUROS

Se enfoca en garantizar que los vehículos que circulan por las vías del Municipio de San José de Cúcuta se encuentren en condiciones óptimas para la conducción segura, minimizando así el riesgo de accidentes de tránsito.

Estrategias	Descripción	Objetivo	Indicador
Condición Vehicular	Proporción de vehículos que se encuentran en buen estado mecánico y cumplen con las normas de emisiones de gases contaminantes.	Aumento en este indicador sugiere una mejora en la condición general del parque automotor de la ciudad.	Porcentaje de vehículos que aprueban la revisión mecánica y de emisiones de gases
	Frecuencia de accidentes de tránsito causados por fallas mecánicas o averías en los vehículos.	Disminución en este indicador indica una reducción en el riesgo de accidentes relacionados con el estado de los vehículos.	Tasa de siniestralidad vial por fallas mecánicas o averías vehiculares



DECRETO

DECRETO N°

FECHA

PÁGINA

8 de 20

	Cantidad de vehículos que cuentan con dispositivos de seguridad como airbags, frenos ABS y cinturones de seguridad.	Aumento en este indicador sugiere una mayor adopción de medidas de seguridad por parte de los propietarios de vehículos.	Número de vehículos con dispositivos de seguridad
Comportamiento Vehicular	Cantidad de infracciones registradas por exceder los límites de velocidad establecidos.	Disminución en este indicador sugiere un mayor cumplimiento de las normas de tránsito y una reducción del riesgo de accidentes relacionados con el exceso de velocidad.	Número de infracciones por exceso de velocidad
	Cantidad de infracciones registradas por conducir bajo la influencia de sustancias psicoactivas.	Disminución en este indicador sugiere un mayor respeto por las normas de tránsito y una reducción del riesgo de accidentes relacionados con el consumo de alcohol o drogas.	Número de infracciones por conducir bajo la influencia del alcohol o las drogas
	Cantidad de infracciones registradas por no utilizar el cinturón de seguridad.	Disminución en este indicador sugiere una mayor conciencia sobre la importancia del uso del cinturón de seguridad y una reducción del riesgo de lesiones graves en caso de accidente.	Número de infracciones por no portar el cinturón de seguridad
Impacto Social	Número de personas que sufren lesiones graves en accidentes de tránsito.	Disminución en este indicador sugiere una reducción en la severidad de los accidentes y en los costos asociados a la atención médica y la rehabilitación de los lesionados.	Número de lesionados graves por accidentes de tránsito
	Percepción que tiene la ciudadanía sobre el nivel de seguridad vial en la ciudad.	Mejora en la percepción de la seguridad vial sugiere un mayor grado de confianza en las medidas implementadas y un impacto positivo en la calidad de vida de los ciudadanos.	Percepción de la seguridad vial por parte de la ciudadanía
	Realización de campañas educativas y de		Numero de campañas de Sensibilización



Control continuo y permanente del cumplimiento y la vigencia del SOAT y la revisión técnico-mecánica	sensibilización para informar a la ciudadanía sobre la importancia del SOAT y la Revisión Técnico Mecánica	Fomentar una cultura de cumplimiento y responsabilidad entre los conductores respecto al SOAT y la Revisión Técnico Mecánica	y educación sobre la importancia del cumplimiento del SOAT y la Revisión Técnico Mecánica
	Implementación de dispositivos SAST para la identificación y control automatizado de vehículos, asegurando el cumplimiento del SOAT y la Revisión Técnico Mecánica	Asegurar que todos los vehículos que circulan en el municipio cumplan con la normativa vigente en relación al SOAT y la Revisión Técnico Mecánica	Número de acciones de Monitoreo y sanción para garantizar el cumplimiento del SOAT y la Revisión Técnico Mecánica

(Fuente de elaboración propia)

PARÁGRAFO TERCERO: INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA

Emerge como una herramienta fundamental para transformar la red vial de la ciudad y construir un futuro más seguro, sostenible y próspero. La infraestructura vial juega un papel crucial en la vida cotidiana de los ciudadanos, conectando hogares, centros educativos, lugares de trabajo y espacios de recreación.

Categoría	Descripción	Objetivo	Indicador
	Proporción de vías que están libres de defectos estructurales, con una superficie de rodadura adecuada y sin baches.	Garantizar una red vial segura y fluida para todos los usuarios.	* Porcentaje de vías en buen estado. * Número de baches por kilómetro de vía. * Índice de rugosidad de la superficie de rodadura.
	Proporción de intersecciones con señalización adecuada y visible, y cantidad de señales que se encuentran en buen estado y cumplen con la normativa.	Asegurar una adecuada orientación y control del tráfico para prevenir accidentes.	* Porcentaje de intersecciones con señalización completa y visible. * Número de señales de tránsito dañadas o vandalizadas. * Índice de cumplimiento de la normativa de señalización vial.
	Proporción de vías que cuentan con iluminación		* Porcentaje de vías con iluminación adecuada.



DECRETO

DECRETO N°

FECHA

PÁGINA

10 de 20

Infraestructura Vial Segura	adecuada durante la noche y en condiciones de poca luz, y cantidad de luminarias en buen estado.	Garantizar una visibilidad segura durante la noche y en condiciones de poca luz.	* Número de luminarias dañadas o vandalizadas. * Niveles de iluminación en puntos críticos.
	Longitud de andenes y ciclo vías que están en buen estado, y nivel de satisfacción de los usuarios con estas infraestructuras.	Fomentar el uso de modos de transporte sostenibles y seguros, como la caminata y el ciclismo.	* Kilómetros de andenes construidos y en buen estado. * Kilómetros de ciclo vías construidas y segregadas. * Índice de satisfacción de los usuarios con la infraestructura peatonal y ciclística.
	Cantidad de puntos críticos identificados y acciones de mejora implementadas para reducir siniestros, y cantidad de intervenciones y revisiones realizadas en la infraestructura vial.	Implementar mejoras en puntos críticos, de tramos o de intersecciones existentes, por medio de la instalación y continuación de la Operación de dispositivos SAST, en donde se reduzca el índice de accidentalidad y siniestralidad en vía, y se creen corredores viales seguros, para todos los actores viales.	* Número de puntos críticos identificados en la malla vial de la ciudad. * Número de acciones de mejora implementadas para reducir el incremento de siniestros viales. * Número de intersecciones mejoradas. * Número de calles y espacios públicos intervenidos. * Número de revisiones periódicas a dispositivos SAST previamente instalados. * Número de acciones preventivas realizadas para crear corredores seguros.
	Proporción de vías con rampas y cantidad de intersecciones con señalización táctil, y nivel de satisfacción de las personas con discapacidad con la accesibilidad vial.	Garantizar la movilidad segura e inclusiva de todas las personas, independientemente de su condición física.	* Porcentaje de vías con rampas de acceso para personas con discapacidad. * Número de intersecciones con señalización táctil. * Índice de satisfacción de las personas con discapacidad con la accesibilidad de la infraestructura vial.
			* Tasa de siniestralidad vial



	Proporción de accidentes relacionados con problemas de infraestructura vial y nivel de percepción de seguridad vial por parte de los usuarios.	Reducir el riesgo de accidentes de tránsito y sus consecuencias.	asociada a la infraestructura vial. * Número de accidentes de tránsito causados por baches, señalización deficiente o falta de iluminación. * Índice de percepción de la seguridad vial por parte de los usuarios.
--	--	--	--

(Fuente de elaboración propia)

PARÁGRAFO CUARTO: INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA

Tiene como objetivo principal reducir los accidentes de tránsito y sus consecuencias a través del estricto cumplimiento de las normas de tránsito por parte de todos los usuarios de las vías públicas: conductores, peatones, ciclistas y motociclistas.

Categoría	Descripción	Objetivo	Indicador
Cumplimiento de las normas de tránsito	Número de accidentes de tránsito por cada millón de habitantes.	Disminuir el número de accidentes de tránsito.	Tasa de siniestralidad vial
	Número de personas que fallecen en accidentes de tránsito.	Reducir el número de muertes por accidentes de tránsito.	Número de víctimas fatales por accidentes de tránsito
	Número de personas que sufren lesiones en accidentes de tránsito.	Disminuir el número de personas lesionadas en accidentes de tránsito.	Número de lesionados por accidentes de tránsito
	Porcentaje de conductores que respetan las señales de tránsito, los límites de velocidad y las demás normas viales.	Aumentar el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los conductores.	Porcentaje de conductores que cumplen con las normas de tránsito
	Porcentaje de peatones que cruzan las calles por las cebras, utilizan los pasos peatonales y evitan transitar por las vías destinadas a vehículos.	Incrementar el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los peatones.	Porcentaje de peatones que cumplen con las normas de tránsito
	Porcentaje de ciclistas que utilizan casco, respetan las señales de tránsito y	Fortalecer el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los ciclistas.	Porcentaje de ciclistas que cumplen con las normas de tránsito



	circulan por las vías destinadas a ellos.		
	Porcentaje de motociclistas que utilizan casco, respetan las señales de tránsito y no sobrecargan el vehículo.	Elevar el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los motociclistas.	Porcentaje de motociclistas que cumplen con las normas de tránsito:
	Número de infracciones de tránsito detectadas y sancionadas por las autoridades de tránsito.	Aumentar el número de infracciones de tránsito sancionadas.	Número de infracciones de tránsito sancionadas:
	Nivel de satisfacción de los ciudadanos con la seguridad vial en la ciudad.	Fortalecer la percepción de seguridad vial entre la población.	Percepción de la seguridad vial por parte de la ciudadanía:
	Número de acciones de Implementación y mejora de herramientas tecnológicas para la vigilancia y control del tránsito	Aumentar la eficacia en la vigilancia y control del tránsito mediante tecnología avanzada y optimizada.	Fortalecimiento y optimización de tecnología de vigilancia
	Numero de Evaluaciones y monitoreos de efectividad de las normas de tránsito y las herramientas tecnológicas empleadas *Número de cámaras salvavidas para control de siniestralidad.	Garantizar el cumplimiento efectivo de las normas de tránsito mediante el fortalecimiento de la vigilancia y el control, utilizando herramientas tecnológicas y mejorando las capacidades institucionales.	Monitoreo y evaluación

(Fuente de elaboración propia)

PARÁGRAFO QUINTO: COMPORTAMIENTOS SEGUROS

Propende reducir los accidentes de tránsito y sus consecuencias a través de la adopción de comportamientos seguros y responsables por parte de todos los usuarios de las vías públicas: conductores, peatones, ciclistas y motociclistas.



Categorías	Descripción	Objetivo	Indicador
Comportamientos seguros	Número de usuarios de las vías que demuestran conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito, como el respeto a las señales de tránsito, los límites de velocidad y las demás normas viales.	Aumentar el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito por parte de todos los usuarios de las vías.	Porcentaje de usuarios de las vías que conocen y cumplen con las normas de tránsito:
	Número de niños, niñas y jóvenes que participan en programas, talleres o campañas de educación vial en escuelas, colegios, instituciones comunitarias o espacios públicos.	Fortalecer la educación vial en la población infantil y juvenil.	Porcentaje de niños, niñas y jóvenes que participan en actividades de educación vial:
	Nivel de conocimiento y comprensión de la población sobre las graves consecuencias de los comportamientos de riesgo en las vías públicas, como el exceso de velocidad, la conducción bajo la influencia del alcohol o las drogas, la distracción al volante y el no uso de elementos de protección personal.	Incrementar la percepción de riesgo ante los comportamientos de riesgo en las vías públicas.	Nivel de percepción de la población sobre los riesgos de los comportamientos de riesgo en las vías públicas:
	Número de usuarios de las vías que demuestran comportamientos seguros y responsables, como el respeto a los peatones, ciclistas y motociclistas, la cortesía y la paciencia al conducir, y la utilización adecuada de los dispositivos de seguridad vial.	Fomentar la adopción de comportamientos seguros y responsables en todos los usuarios de las vías.	Porcentaje de usuarios de las vías que adoptan comportamientos seguros y responsables:
	Número de campañas de sensibilización realizadas en diferentes medios de comunicación (radio,	Intensificar las campañas de sensibilización sobre la	Número de campañas de sensibilización sobre

televisión, redes sociales, etc.) para promover comportamientos seguros en las vías públicas.	importancia de los comportamientos seguros en las vías públicas.	comportamientos seguros en las vías públicas:
Número de programas de educación vial desarrollados para grupos poblacionales específicos, como conductores, peatones, ciclistas, motociclistas, niños, niñas y jóvenes, entre otros.	Ampliar el alcance de la educación vial a diferentes grupos poblacionales.	Número de programas de educación vial para diferentes grupos poblacionales:
Número de alianzas estratégicas establecidas con entidades gubernamentales, organizaciones de la sociedad civil, instituciones educativas, empresas privadas y medios de comunicación para promover comportamientos seguros en las vías públicas.	Fortalecer el trabajo colaborativo para la promoción de comportamientos seguros.	Número de alianzas establecidas con diferentes actores para promover comportamientos seguros:
Nivel de aceptación y valoración de la población sobre las acciones realizadas para promover comportamientos seguros en las vías públicas.	Fortalecer la confianza de la población en las acciones para promover comportamientos seguros.	Nivel de satisfacción de la población con las acciones realizadas para promover comportamientos seguros:

(Fuente de elaboración propia)

PARÁGRAFO SEXTO: ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS

Tiene como objetivo brindar un acompañamiento holístico a las personas afectadas por accidentes de tránsito, promoviendo su recuperación, rehabilitación e inclusión social.

Categoría	Descripción	Objetivo	Indicador
	Cantidad de víctimas que reciben atención integral o algún servicio específico del Pilar.		Número de víctimas que acceden a los servicios del Pilar.



DECRETO

DECRETO N°

FECHA

PÁGINA

15 de 20

Acceso a la atención	Proporción de víctimas que acceden a los servicios del Pilar dentro del plazo establecido (por ejemplo, 24 horas, 48 horas).	Garantizar que las víctimas de accidentes accedan rápidamente a los servicios del Pilar.	Porcentaje de víctimas que acceden a los servicios del Pilar dentro del tiempo establecido.
	Promedio de tiempo que transcurre desde que una víctima tiene un accidente hasta que recibe atención del Pilar.		Tiempo promedio que tarda una víctima en acceder a los servicios del Pilar.
	Calificación promedio otorgada por las víctimas a la atención recibida en cuanto a facilidad de acceso, oportunidad y amabilidad del personal.		Nivel de satisfacción de las víctimas con el acceso a la atención.
Calidad de la atención	Proporción de víctimas que reciben atención en todas las áreas del Pilar (psicología, trabajo social, asesoría jurídica y atención médica).	Proveer atención integral de alta calidad a las víctimas de accidentes.	Porcentaje de víctimas que reciben atención integral (psicológica, social, jurídica y médica).
	Calificación promedio otorgada por las víctimas a la atención recibida en cuanto a calidad profesional, pertinencia de los servicios y resultados obtenidos.		Nivel de satisfacción de las víctimas con la calidad de la atención recibida.
	Porcentaje de casos en los que se cumplen los estándares de calidad establecidos para la atención a las víctimas en cuanto a oportunidad, pertinencia y eficacia de los servicios.		Cumplimiento de los estándares de calidad establecidos para la atención a las víctimas.
	Cantidad de quejas y reclamos recibidos por las víctimas relacionadas con la calidad de la atención recibida.		Número de quejas y reclamos recibidos por las víctimas en relación con la calidad de la atención.
	Promedio de costos incurridos en la atención de cada víctima, incluyendo gastos de personal,		Costo promedio por víctima atendida.

Eficiencia	infraestructura, materiales y otros.	Optimizar el uso de recursos y tiempo en la atención a víctimas.	
	Promedio de tiempo dedicado a la atención de cada víctima, incluyendo evaluaciones, intervenciones y seguimiento.		Tiempo promedio que se dedica a la atención de cada víctima.
	Promedio de víctimas atendidas por cada profesional del Pilar en un periodo determinado.		Número de víctimas atendidas por cada profesional.
	Nivel de utilización de los recursos disponibles (presupuesto, personal, infraestructura) para la atención a las víctimas.		Uso de los recursos disponibles (presupuesto, personal, infraestructura).

(Fuente de elaboración propia)

PARÁGRAFO SÉPTIMO: GOBERNANZA

Se refiere al conjunto de principios, estructuras y procesos que garantizan la toma de decisiones responsable, transparente y ética en una organización.

Categoría	Descripción	Objetivo	Indicador
Gobernanza	Garantizar la transparencia, responsabilidad y participación en la gestión del sistema de tránsito y transporte.	Asegurar que las decisiones y la información relacionadas con el sistema de tránsito y transporte sean accesibles y abiertas.	Porcentaje de información sobre el sistema de tránsito y transporte que está disponible al público. Porcentaje de decisiones sobre el sistema de tránsito y transporte que se toman de manera abierta y transparente. Porcentaje de ciudadanos que participan en la toma de decisiones sobre el sistema de tránsito y transporte.
Equidad	Asegurar que todos los ciudadanos tengan acceso a un transporte público asequible y eficiente.	Garantizar el acceso equitativo al transporte público para toda la población.	Porcentaje de ciudadanos que tienen acceso a un transporte público asequible y eficiente.
Eficiencia	Optimizar el uso de recursos y costos en el	Mejorar la eficiencia económica del sistema de	Costo promedio por pasajero-kilómetro del



	sistema de transporte público.	transporte público.	sistema de transporte público.
Efectividad	Mejorar la satisfacción de los ciudadanos con el sistema de tránsito y transporte.	Aumentar la satisfacción de los usuarios con el sistema de tránsito y transporte.	Nivel de satisfacción de los ciudadanos con el sistema de tránsito y transporte.
Cumplimiento de la normativa	Asegurar el cumplimiento de las normas de tránsito para reducir infracciones y mejorar la seguridad vial.	Reducir el número de infracciones de tránsito para mejorar la seguridad vial.	Número de infracciones de tránsito registradas.
Seguridad vial	Reducir el número de accidentes de tránsito y mejorar la seguridad vial.	Disminuir la cantidad de accidentes de tránsito y aumentar la seguridad en las vías.	Número de accidentes de tránsito registrados.
Movilidad	Reducir la congestión vehicular y mejorar la fluidez del tráfico.	Mejorar la movilidad en la ciudad reduciendo la congestión y el tiempo de viaje en horas pico.	Tiempo promedio de viaje en hora pico.
Calidad del aire	Mejorar la calidad del aire reduciendo los contaminantes relacionados con el tránsito vehicular.	Reducir los niveles de contaminación atmosférica producida por el tránsito vehicular.	Niveles de contaminantes atmosféricos relacionados con el tránsito vehicular.

(Fuente de elaboración propia)

PARÁGRAFO OCTAVO: GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO

Tiene como propósito la creación y difusión de datos e información que promueva una mejor comprensión y apropiación respecto a una problemática y el logro de la movilización de los diferentes actores sociales para promover una mayor conciencia de su corresponsabilidad

Categoría	Descripción	Objetivo	Indicador
	Cantidad de estudios e investigaciones realizados sobre diferentes aspectos de la movilidad en la ciudad.		Número de estudios e investigaciones realizados sobre la movilidad en Cúcuta



Generación de conocimiento	Volumen de datos recopilados y analizados sobre el funcionamiento del sistema de transporte, como patrones de tráfico, tiempos de viaje, satisfacción de los usuarios, etc.	Producir y recopilar información relevante sobre la movilidad en Cúcuta para mejorar la toma de decisiones.	Cantidad de datos recopilados y analizados sobre el sistema de transporte
	Cantidad de ideas y soluciones innovadoras propuestas para abordar los desafíos de la movilidad en la ciudad.		Número de nuevas ideas y soluciones propuestas para mejorar la movilidad
	Proporción del conocimiento generado que se utiliza para informar las decisiones sobre la planificación, implementación y operación del sistema de transporte.		Porcentaje de conocimiento generado que se utiliza en la toma de decisiones
Difusión y uso del conocimiento	Cantidad de personas que visitan el sitio web, descargan aplicaciones o utilizan otros canales para acceder a información sobre el sistema de transporte.	Difundir el conocimiento sobre el sistema de transporte y fomentar su uso entre los usuarios y partes interesadas.	Número de personas que acceden a la información sobre el sistema de transporte
	Proporción de usuarios del sistema de transporte que utilizan las herramientas de gestión del conocimiento disponibles, como plataformas colaborativas, bases de datos o sistemas de análisis.		Porcentaje de usuarios que utilizan las herramientas de gestión del conocimiento disponibles
	Calificación de satisfacción de los usuarios con la calidad, accesibilidad y utilidad de la información y los servicios de gestión del conocimiento disponibles.		Nivel de satisfacción de los usuarios con la información y los servicios de gestión del conocimiento



	Cantidad de nuevas tecnologías, procesos o servicios implementados en el sistema de transporte como resultado de la aplicación del conocimiento generado.		Número de innovaciones implementadas en el sistema de transporte como resultado de la gestión del conocimiento
Impacto en la movilidad	Tiempo promedio que los usuarios tardan en realizar un viaje en hora pico.	Evaluar y mejorar el rendimiento del sistema de transporte y su impacto en la calidad de vida.	Tiempo promedio de viaje en hora pico
	Índice de congestión vehicular que mide la densidad del tráfico en las vías de la ciudad.		Nivel de congestión vehicular
	Cantidad de accidentes de tránsito registrados en la ciudad.		Número de accidentes de tránsito
	Calificación de satisfacción de los usuarios con la calidad, eficiencia y accesibilidad del sistema de transporte.		Satisfacción de los usuarios con el sistema de transporte
	Cantidad de gases contaminantes emitidos por los vehículos que circulan en la ciudad.		Emisiones de gases contaminantes relacionadas con el transporte
Capacidad institucional	Cantidad de empleados que han recibido capacitación en las prácticas y herramientas de gestión del conocimiento.	Fortalecer la capacidad institucional para gestionar el conocimiento sobre la movilidad.	Número de empleados capacitados en gestión del conocimiento
	Monto de recursos financieros destinados a las actividades de gestión del conocimiento.		Presupuesto asignado a la gestión del conocimiento
	Existencia de una política formal que define los principios, objetivos y estrategias de la gestión del conocimiento en la organización.		Existencia de una política institucional de gestión del conocimiento
	Grado de colaboración y trabajo en equipo entre las diferentes partes interesadas (gobierno, academia, sector privado, sociedad civil) en la gestión del conocimiento para la movilidad.		Nivel de colaboración entre las diferentes partes interesadas en la gestión del conocimiento para la movilidad



(Fuente de elaboración propia)

ARTÍCULO QUINTO: SOCIALIZACION Y DIVULGACION. La Administración Municipal deberá realizar procesos pedagógicos a la ciudadanía y demás actores viales que permitan la socialización de las estrategias, áreas de acción y objetivos que integran el Plan Local de Seguridad vial del Municipio de San José de Cúcuta.

ARTÍCULO SEXTO: El presente Decreto rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

JORGE ENRIQUE ACEVEDO PEÑALOZA
Alcalde Municipal San José de Cúcuta

Proyectó: Arley Farid Pereira Mora – Contratista Secretaría de Tránsito y Transporte
Shyrle Jaliye Colmenares Méndez – Contratista Secretaría de Tránsito y Transporte
Mateo Piza Chaustre – Contratista Secretaría de Tránsito y Transporte

Revisó: David Leonardo Daza Quintero – Subsecretario de Regulación Tránsito y Transporte

Aprobó: Misael Zambrano – Jefe Oficina Asesora Jurídica
Daniel Obdulio Franco Castañeda – Secretario Privado
Joan José Botello Apolinar – Secretario de Tránsito y Transporte.