



DECRETO Nro 545 DE 01 NOV 2024

"Por medio del cual se adopta el Plan Departamental de Seguridad Vial 2024-2031 para departamento del Magdalena y se dictan otras disposiciones"

EL GOBERNADOR DEL MAGDALENA

En uso de sus facultades legales y constitucionales, en especial las conferidas por las Leyes 105 de 1993, 769 de 2002, 1503 de 2011, 1702 de 2013 y los Decretos 2851 de 2013 y 1430 de 2022

CONSIDERANDO:

Que el artículo 1 de la Constitución Política establece: *"Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autónomo a de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general"*.

Que el inciso segundo del artículo 2 de la Constitución Política establece: *"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, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares"*.

Que el artículo 24 de la Constitución Política señala que: *"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"*.

Que el artículo 3, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, otorgó a los Gobernadores la calidad de autoridad de tránsito, así como a los organismos de tránsito de carácter departamental, entre otros.

Que artículo 4 parágrafo 1 de la ley 769 de 2002 establece: *"El Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad"*.

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 el artículo 5 Ley 1702 de 2013 define la Seguridad Vial y Plan Nacional de seguridad Vial como:

"Seguridad Vial. Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. 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



DECRETO Nro. Nº 545 DE 01 NOV 2024

"Por medio del cual se adopta el Plan Departamental de Seguridad Vial 2024-2031 para departamento del Magdalena y se dictan otras disposiciones"

100-20

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".

"Plan Nacional de Seguridad Vial. Se tratará de un plan, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una la acción multisectorial encaminada a reducir de víctimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial".

Que en la Ley 2251 de 2022 "Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones Ley Julián Esteban", se establecieron disposiciones normativas que orientan la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de Sistema Seguro.

Que el artículo 14 de la citada Ley contempla que: "Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulan los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Las entidades territoriales del orden departamental, así como las ciudades capitales del país; deberán formular, adoptar e implementar sus planes focales de seguridad vial de manera obligatoria".

(...)

"la evolución conceptual de la temática de seguridad vial a nivel mundial utiliza la expresión "siniestro vial", que refleja la concepción incorporada en el enfoque Sistema Seguro, según la cual estos eventos no son un hecho fortuito debido al azar sino a un fallo en alguna de las partes que conforman el Sistema de movilidad segura".

Que en el artículo 4 ibidem determina 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, aprobado en el presente Decreto. Dicha armonización deberá ser llevada a cabo dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición del presente Decreto".

Que el actual Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, además de adoptar el enfoque de Sistema Seguro y los principios de la Visión Cero, cambia su estructura pasando de abordar 5 pilares estratégicos, a 8 áreas de acción a saber:



DECRETO Nro. 545 DE 01 NOV 2024

"Por medio del cual se adopta el Plan Departamental de Seguridad Vial 2024-2031 para departamento del Magdalena y se dictan otras disposiciones"

100-20

1. Velocidades seguras
2. Vehículos seguros
3. Infraestructura vial segura
4. Comportamiento seguro
5. Cumplimiento de Normas
6. Atención integral a Víctimas
7. Gobernanza
8. Gestión del conocimiento.

Que el Comité Departamental de Seguridad Vial, en sesión de fecha 30 de septiembre de 2024, en el marco de sus funciones y competencia, aprobó el Plan Departamental de Seguridad Vial, atendiendo que el documento técnico presentado por la Oficina de Tránsito y Transportes de la Gobernación del Magdalena, cumple con todos los criterios y requisitos fijados en el Decreto Nacional 1430 de 2022 y demás normas complementarias, que regulan sobre la materia.

Que los programas y las acciones establecidas en el Plan Departamental de Seguridad Vial 2024 – 2031, se ejecutarán con los recursos que cada una de las entidades responsables de su implementación apropien dentro de sus presupuestos.

Que teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 4 del Decreto Nacional 1430 de 2022, se hace necesaria la adopción del Plan Departamental de Seguridad Vial, tal como quedo establecido en el documento técnico, en el que se actualiza y ajusta armónicamente el actual Plan Departamental de Seguridad Vial, de acuerdo con la gestión en las ocho áreas de acción estratégicas de la Seguridad Vial.

En mérito de lo expuesto, el Gobernador del Magdalena

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO: ADOPCIÓN. Adoptase el Plan Departamental de Seguridad Vial para el Magdalena para la vigencia 2024-2031, cuyo contenido esta consignado en el Documento Técnico de Soporte, el cual se incorpora como parte integral de este decreto.

ARTÍCULO SEGUNDO: ÁMBITO DE APLICACIÓN. Las disposiciones contenidas en el presente acto deberán aplicarse en toda la circunscripción territorial del Departamento del Magdalena, por todos los actores involucrados en materia de seguridad vial, tanto de carácter público como de la comunidad, conforme a lo establecido en la Ley 2251 de 2022, el Decreto 1430 de 2022 y el Documento Técnico de Soporte.



DECRETO Nro. 545 DE 01 NOV 2024

"Por medio del cual se adopta el Plan Departamental de Seguridad Vial 2024-2031 para departamento del Magdalena y se dictan otras disposiciones"

ARTÍCULO TERCERO: OBJETIVO GENERAL DEL PLSV. El objetivo general del Plan Departamental de Seguridad Vial actualizado es "Formular los elementos de la política pública en seguridad vial en el departamento del Magdalena de acuerdo con las áreas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 para asegurar la vida, integridad, bienestar y comportamiento de los actores viales del departamento."

ARTÍCULO CUARTO: Publíquese el presente acto administrativo y el Documento Técnico Soporte en la Gaceta Departamental de la Gobernación del Magdalena.

ARTÍCULO QUINTO: Ordénese a la Oficina de Transito y Transportes para que, a través de los canales de difusión masiva, publique el Plan Departamental de Seguridad Vial para su conocimiento en esta circunscripción administrativa.

ARTÍCULO SEXTO: Comuníquese el presente decreto a los actores involucrados en la elaboración, formulación, aprobación y ejecución del Plan Departamental de Seguridad Vial, conforme a lo dispuesto en la Ley 2251 de 2022, el Decreto 1430 de 2022 y el Documento Técnico de Soporte.

ARTÍCULO SEPTIMO: VIGENCIA. El presente decreto rige a partir de su publicación.

Dado en el Distrito, Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta a los 01 NOV 2024

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

RAFAEL ALEJANDRO MARTINEZ

Gobernador del Departamento del Magdalena.

Item	Nombre	Cargo	Firma
Proyectó	Angelo Perez Rincón	Asesor jurídico de la Oficina de Tránsito	
Revisó	Manuel Fernando Otero Gamero	Jefe de la Oficina de Tránsito	
Revisó	Carlos Iván Quintero	Asesor Jurídico Externo	
Revisó	Jaime Bernal Toloza	Jefe de la Oficina Asesora Jurídica	
Los firmantes declaramos que hemos revisado el presente documento, encontrándolo ajustado a las normas y disposiciones legales vigentes; que, en consecuencia, bajo nuestra responsabilidad, lo presentamos para la firma del Gobernador.			



Gobernación del
MAGDALENA



Agencia
Nacional de
Seguridad Vial



PLAN DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MAGDALENA

2024-2031

Documento Técnico de Soporte





Gobernador

Rafael Alejandro Martínez

Jefe Oficina de Tránsito y Transporte

Manuel Fernando Otero Gamero

Equipo Oficina de Tránsito y Transporte del Magdalena

Fabián Bolaño Gutiérrez

Yang Domínguez Montaña

Aníbal Palmera Anaya

Ángelo Pérez Rincón

Jesús Maldonado Lazcano

Luisa Ramírez Montoya

Víctor Medina Rodríguez

Álvaro Angarita Lemus

Edgar Cervantes Ramírez

Maryí Lozano Andrade

Equipo Técnico para la formulación del PDSV

Iván Darío Serrano

Luis Eduardo Escorcia Moreno

Agradecimientos al apoyo dado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial durante la formulación del Plan Departamental de Seguridad Vial del Magdalena 2024-2031, así como recomendaciones técnicas brindadas





CONTENIDO

1	Introducción.....	9
2	Antecedentes Normativos	10
3	Seguridad Vial	12
4	Diagnóstico.....	14
4.1	Componente Territorial	14
4.1.1	Subregiones	16
4.1.2	Demografía.....	24
4.1.3	Economía y finanzas	26
4.1.4	Educación.....	29
4.1.5	Medida de pobreza multidimensional	30
4.1.6	Servicios públicos.....	31
4.1.7	Sector de la salud.....	32
4.1.8	Organización institucional.....	36
4.2	Instrumentos de Planeación Territorial.....	37
4.2.1	Plan de Desarrollo Departamental del Magdalena 2024 – 2027	37
4.2.2	Plan Departamental de Seguridad Vial 2016 – 2021	39
4.3	Tránsito y Movilidad	43
4.3.1	Infraestructura vial.....	43
4.3.2	Pavimento	47
4.3.3	Parque automotriz	55
4.3.4	Sistemas automáticos, Semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones	59
4.3.5	Información Contravencional.....	61
4.3.6	Señalización	66
4.4	Acciones enfocadas en Seguridad Vial	69
4.5	Siniestralidad	71
4.5.1	Priorización de Municipios.....	78
4.6	Priorización de problemas	81
5	Estrategias en Seguridad Vial	85
5.1	Objetivos y metas del PLSV	85





5.1.1	Objetivo general	85
5.1.2	Objetivos específicos.....	85
5.1.3	Alcance.....	86
5.1.4	Meta	86
5.2	Líneas estratégicas.....	86
5.3	Adopción del Plan Departamental de Seguridad Vial	104
5.4	Indicadores del Plan Departamental de Seguridad Vial.....	105
5.4.1	Indicadores de producto o gestión.....	105
5.4.2	Indicadores de resultado final.....	113
5.5	Costos del Plan Local de Seguridad Vial	114
5.5.1	Costos de Implementación	114
5.5.2	Fuentes de Financiamiento	116
6	Conclusiones.....	118
6.1	Velocidades Seguras	118
6.2	Vehículos seguros	119
6.3	Infraestructura segura.....	120
6.4	Comportamiento seguro	120
6.5	Cumplimiento de las normas de tránsito.....	121
6.6	Atención a víctimas.....	122
6.7	Gobernanza.....	123
6.8	Gestión del conocimiento	123
7	Bibliografía	125





INDICE DE FIGURAS

Figura 1 Visión integral del enfoque Sistema Seguro	12
Figura 2 Áreas de acción para consolidar el Sistema Seguro	13
Figura 3 Mapa general del departamento del Magdalena.....	15
Figura 4 División municipal del Magdalena.....	16
Figura 5 División regional del Magdalena	17
Figura 6 Distribución poblacional del departamento.....	24
Figura 7 Distribución poblacional del departamento según la edad.....	24
Figura 8 Distribución poblacional del departamento según la edad y sexo.....	25
Figura 9 Distribución de las actividades económicas.....	26
Figura 10 Distribución de las actividades económicas por municipio	27
Figura 11 Peso relativo promedio del departamento según los municipios	27
Figura 12 Producto interno bruto del departamento Magdalena en miles de millones de pesos	28
Figura 13 Número de personas según el nivel educativo	29
Figura 14 Porcentaje de personas según el nivel educativo.....	29
Figura 15 Medida de pobreza multidimensional	30
Figura 16 Distribución de la medida de pobreza multidimensional	31
Figura 17 Distribución de las viviendas del departamento según estrato	31
Figura 18 Accesibilidad a servicios públicos	32
Figura 19 Ubicación geográfica de los sectores de salud.....	34
Figura 20 Organización institucional	36
Figura 21 Acciones contempladas PDSV 2016 - 2021	39
Figura 22 Mapa de carreteras del Magdalena	47
Figura 23 Variación de los parques de motocicletas y el automotor	55
Figura 24 Modalidad de servicios matriculadas	56
Figura 25 Vehículos matriculados 1960 - 2020	57
Figura 26 Tipo de servicio matriculados – parque automotriz.....	58
Figura 27 Tipo de combustible – parque automotriz	58
Figura 28 Tipologías de vehículos registrados.....	59
Figura 29 Comparendos por Trimestre	62
Figura 30 Códigos críticos en los últimos 5 años.....	65
Figura 31 Lugar de comparendos – octubre 2019	66
Figura 32 Señalizaciones.....	66
Figura 33 Señalización - Santa Ana.....	67
Figura 34 Señalización – Sitio Nuevo	67
Figura 35 Señalización - Pueblo Viejo	68
Figura 36 Nueva Granada	68





Figura 37 Ariguani.....	69
Figura 38 Acciones en seguridad vial en el año 2024 en el Departamento del Magdalena	69
Figura 39 Fallecidos en siniestros viales en el departamento del Magdalena 2016 - 2023.....	71
Figura 40 Lesionados en siniestros viales en el departamento del Magdalena 2016 - 2023.....	72
Figura 41 Fallecidos en siniestros viales en el departamento del Magdalena 2016 – 2023 por sexo	73
Figura 42 Lesionados en siniestros viales en el departamento del Magdalena 2016 – 2023 por sexo	73
Figura 50 Fallecidos por actores viales.....	74
Figura 49 Lesionados por actores viales	74
Figura 47 Mapa de niveles de índice de mortalidad.....	75
Figura 48 Índice de mortalidad según el municipio.....	75
Figura 51 Ubicación de los fallecidos en siniestros viales en el Departamento del Magdalena	76
Figura 52 Índice de mortalidad según el municipio.....	77
Figura 53 Distribución presupuestal del PDSV por área de acción.....	116





INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Distribución de los hospitales en el departamento	34
Tabla 2 Acciones del Plan de Desarrollo Departamental del Magdalena relacionadas con la seguridad vial	38
Tabla 3 Categorización Vial – Departamento del Magdalena.....	44
Tabla 4 Vías del departamento del Magdalena según su categoría.....	44
Tabla 5 Red de carreteras por tipo de administración y tipo de pavimento.....	48
Tabla 6 Tipo de pavimento – Red vial primaria	48
Tabla 7 Tipo de pavimento – Red vial secundaria.....	49
Tabla 8 Tipo de pavimento – Red vial Terciaria.....	51
Tabla 9 Comparendos en el departamento del Magdalena.....	62
Tabla 10 Líneas estratégicas y acciones por la Velocidades Seguras.....	88
Tabla 11 Líneas estratégicas y acciones por la Vehículos seguros.....	89
Tabla 12 Líneas estratégicas y acciones por la Infraestructura Segura	91
Tabla 13 Líneas estratégicas y acciones por el comportamiento seguro	87
Tabla 14 Líneas estratégicas y acciones por el cumplimiento de las normas de tránsito	95
Tabla 15 Líneas estratégicas y acciones por la atención integral a víctimas	97
Tabla 16 Líneas estratégicas y acciones por la Gobernanza.....	99
Tabla 17 Líneas estratégicas y acciones por la gestión del conocimiento	102
Tabla 18 Indicadores totales de gestión o de producto	106
Tabla 19 Indicadores de resultado final.....	113
Tabla 20 Estimación presupuestal del PDSV.....	115





GLOSARIO

SIGLAS

ANSV	Agencia Nacional de Seguridad Vial
ANI	Agencia Nacional de Infraestructura
APP	Asociaciones Publico-Privadas
CDA	Centro de Diagnostico Automotriz
CLSV	Comité Local de Seguridad Vial
DANE	Departamento Nacional de Estadística
DTS	Documento Técnico de Soporte
ET	Entidad Territorial
INVIAS	Instituto Nacional de Vías
PDT	Plan de Desarrollo Territorial
PIB	Producto Interno Bruto
PDSV	Plan Departamental de Seguridad Vial
PLSV	Plan Local de Seguridad Vial
PME	Plan de Movilidad Escolar
PNSV	Plan Nacional de Seguridad Vial
OBSERVATORIO, AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	Observatorio Nacional de Seguridad Vial
SAST	Sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones
SIMIT	Sistema Integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito







1 Introducción

Este documento presenta la actualización del Plan Departamental de Seguridad Vial (PDSV) del departamento del Magdalena, en el marco de la revisión del plan anterior, "Magdalena con Seguridad Vial, es la vía" 2016 – 2021. La elaboración de este documento se ha basado en el Sistema de Enfoque Seguro, alineado con los programas, estrategias y acciones estipulados en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) para el período 2022 – 2031, reglamentado por el Decreto 1430 de 2022. Todo ello está enmarcado en los principios de la gestión de la seguridad vial de Colombia.

Para la actualización del PDSV, se llevó a cabo un análisis de información secundaria disponible en el departamento, incluyendo información sobre infraestructura vial, infracciones, documentos de planeación departamental, entre otros. Además, se consideró la normativa vigente en materia de seguridad vial.

El documento técnico de soporte se ha desarrollado teniendo en cuenta las competencias y el ámbito territorial de las entidades locales que operan dentro de la jurisdicción del departamento del Magdalena. El diagnóstico principal se orienta hacia una política de articulación territorial, alineada con la nueva política de seguridad vial aprobada por el gobierno nacional. En este diagnóstico, se consideran las características físicas, sociales, económicas y culturales de la región, así como las condiciones y dinámicas de movilidad y comportamiento propias del Magdalena.

Posteriormente, se definieron los objetivos del PDSV, así como las metas y líneas estratégicas, detallando acciones, indicadores, tiempos y otros aspectos fundamentales para la elaboración y ejecución del plan. Este enfoque integral busca mejorar la seguridad vial en el departamento, contribuyendo a reducir la siniestralidad y fomentar una cultura de movilidad segura y sostenible.





2 Antecedentes Normativos

A continuación, se presentan los antecedentes normativos que han guiado y encaminado el proceso de construcción y actualización del Plan Departamental de Seguridad Vial, y en términos generales, todos los esfuerzos y procesos realizados a nivel nacional y local para la promoción de la seguridad vial desde la institucionalidad pública.

- **Ley 792 de 2002:** *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"*. En donde, se definen los elementos y criterios de control, vigilancia y gestión del tránsito a nivel nacional; y entre otros aspectos, se definen las infracciones y sanciones correspondientes del mismo Código Nacional de Tránsito Terrestre.
- **Ley 1503 de 2011:** *"Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones"*. En donde se definen 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.
- **Resolución 1282 de 2012:** *"Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016"*. En donde se definen los lineamientos básicos de las medidas a nivel nacional para la promoción de la seguridad vial desde las líneas de acción estratégicas consideradas.
- **Decreto 2851 de 2013:** *"Por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones"*.
- **Ley 1702 de 2013:** *"Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones"*. En donde la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) se convierte en la máxima autoridad para la aplicación de políticas y medidas de la seguridad vial a nivel nacional.
- **Decreto 787 de 2015:** *"Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)"*.
- **Decreto No. 0476 del 2016:** *"Por medio de la cual se conforma el Comité Departamental de Seguridad del Vial del Magdalena"*.
- **Ley 2251 de 2022:** *"Por la cual se dictan las normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones – Ley Julián Esteban"*. En donde por medio del enfoque de sistema seguro se busca establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro. A su vez





se define la obligatoriedad de las PLSV para entidades territoriales específicas incluidas los departamentos

- **Decreto 1430 de 2022:** *"Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031".* En donde se aprueba la actualización del Plan Nacional de Seguridad Vial, estructurado desde el enfoque de Sistema Seguro y que, entre otros aspectos, establece que los Planes Locales de Seguridad Vial deberán actualizarse en armonía con el Plan Nacional.



3 Seguridad Vial

La seguridad vial es definida por la Ley 1702 de 2013 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”

De esta manera, se puede resumir la seguridad vial como el conjunto de acciones encaminadas a disminuir el riesgo de heridas o muertes en siniestros viales, siendo el conjunto de esfuerzos y acciones enfocadas en la reducción de la siniestralidad vial (GM ANSV, 2024).

Con base a lo anterior, la ANSV por medio del Plan Nacional de Seguridad Vial, y en ruta con la Ley Julián Esteban y la necesidad de desarrollar mecanismos de control públicos orientados a la seguridad vial de forma efectiva, aborda la problemática desde el Enfoque de Sistema Seguro y la Visión Cero, en donde se parte de la premisa que ningún humano debe perder la vida por siniestros viales, y se centra en la protección de las personas durante su movilización, a través de acciones de vigilancia, control, educación y atención a víctimas.

Figura 1 Visión integral del enfoque Sistema Seguro



Fuente: ANSV, 2022

Por su parte, en Colombia se ha decidido materializar la implementación de este mediante 8 áreas de acción que abarcan la totalidad de enfoques de seguridad vial en el territorio nacional.





Figura 2 Áreas de acción para consolidar el Sistema Seguro



Fuente: ANSV, 2022

A continuación, se presentan las definiciones de cada una de las áreas de acción:

- **Velocidades Seguras:** Área que busca la definición de estrategias para la promoción de la conducción a velocidades que no se consideren excesivas en vías urbanas o rurales, o la disminución de esta de ser necesaria.
- **Vehículos Seguros:** Área que busca el adecuado estado de los vehículos motorizados para la prevención de siniestros viales, o bien las lesiones de gravedad y los fallecidos.
- **Infraestructura Vial Segura:** Área que contempla las condiciones de la infraestructura vial como la calidad, funcionalidad, homogeneidad, previsibilidad e indulgencia para la prevención de siniestros.
- **Comportamiento Seguro:** Área que vela por el desarrollo de la cultura de tolerancia y respeto, que se considere la vulnerabilidad, la autorregulación, la conciencia social, consideración por los demás actores viales y preocupación por los factores viales.
- **Cumplimiento de la Normas de Tránsito en Materia de Seguridad Vial:** Área que busca el adecuado conocimiento de las normas y leyes, así como el aseguramiento del cumplimiento de las normas mediante mecanismos de control y gestión.





- Atención Integral a Víctimas: Área que vela por la adecuada atención a lesionados por siniestros viales o afectados física y psicológicamente por estos.
- Gobernanza: Área que busca el fortalecimiento institucional, la modernización, desarrollo de mecanismos de participación ciudadana entre otros aspectos para el mejoramiento de la gobernanza con relación a la seguridad vial.
- Gestión del Conocimiento: Área que tiene como propósito la creación y difusión de información que promueva una mejor comprensión y apropiación respecto a una problemática.

4 Diagnóstico

4.1 Componente Territorial

El departamento de Magdalena, situado al norte de Colombia a lo largo del margen oriental del Río Magdalena, abarca una superficie de 23.188 km² y está dividido en 30 municipios. Según estimaciones del DANE para el año 2024, su población asciende a 1.513.782 habitantes, con una densidad de 70,82 personas por km².

Magdalena, perteneciente a la zona costera del país, limita al norte con el Mar Caribe y al sur con el Río Magdalena. Su geografía incluye la Sierra Nevada de Santa Marta, lo que significa que el departamento cuenta con terrenos que van desde áreas bajas, susceptibles a inundaciones gran parte del año, hasta las cumbres nevadas permanentes de esta majestuosa cadena montañosa. La altitud en la cabecera municipal es de aproximadamente 2 metros sobre el nivel del mar, con una temperatura media anual de 30°C.¹

¹ <https://www.gobernaciondelmagdalena.gov.co/geografia-y-regiones/>





Figura 3 Mapa general del departamento del Magdalena



Fuente: geoportal del IGAC.

En cuanto a su ubicación y límites, el departamento del Magdalena se extiende en las regiones naturales de la Sierra Nevada de Santa Marta y el Valle del Bajo Magdalena. Representa el 2.03% del territorio nacional y el 11.5% de la Llanura del Caribe. Limita con el Mar Caribe y los departamentos de La Guajira, Cesar, Bolivar y Atlántico, con un perímetro total de 1.065 km distribuidos de la siguiente manera:

- Mar Caribe: 220 km
- La Guajira: 80 km
- Cesar: 390 km
- Bolivar: 265 km
- Atlántico: 110 km

Los municipios que conforman este departamento son Santa Marta, Distrito Turístico, Cultural e Histórico, ciudad capital, Algarrobo, Aracataca, Ariguani, Cerro de San Antonio, Chibolo, Ciénaga, Concordia, El Banco, El Piñón, El Retén, Fundación, Guamal, Nueva Granada (Granada), Pedraza, Pijiño del Carmen (Pijiño), Pivijay, Plato, Pueblo viejo, Remolino, Sabanas de San Ángel (San Ángel),





Salamina, San Sebastián de Buenavista, San Zenón, Santa Ana, Santa Barbara de Pinto, Sitionuevo, Tenerife, Zapayán (Punta de Piedras) y Zona Bananera (Prado-Sevilla), como se muestra en la siguiente imagen:

Figura 4 División municipal del Magdalena



Fuente: Gobernación del Magdalena

4.1.1 Subregiones

El departamento se divide en cinco subregiones: la subregión de Santa Marta, con un área de 2.369 km²; la subregión norte, con 5.857 km²; la subregión del río, con 4.8 km²; la subregión centro, con 5.638 km²; y la subregión sur, con un área de 4.401 km². A continuación, se describen cada una de estas subregiones, basándose en la información de la página oficial de la Gobernación, las descripciones de los municipios del PDSV anterior y la información disponible en las páginas oficiales de las alcaldías de estos municipios.



Figura 5 División regional del Magdalena



4.1.1.1 Subregión Santa Marta:

Esta subregión abarca un área de 2.369 km² y comprende el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta. Fundada el 29 de julio de 1525, Santa Marta es la capital del departamento y la ciudad más antigua existente en Colombia. Ubicada en la bahía que lleva su nombre, es uno de los principales destinos turísticos del Caribe colombiano.

El núcleo más poblado y de mayor actividad comercial de la ciudad se encuentra en la tradicional zona central, cerca de la Plaza de Mercado. El centro histórico y el núcleo comercial de la ciudad pueden delimitarse entre la Carrera Primera, la Calle 22 y la Avenida del Ferrocarril.²

² <https://www.santamarta.gov.co/vive-en-santa-marta/simbolos>



4.1.1.2 Subregión Norte:

Esta subregión cuenta con un área de 5.857 km² y está conformada por los municipios de Ciénaga, Zona Bananera, El Retén, Aracataca, Fundación y Algarrobo, los cuales se describen brevemente como se muestra a continuación:

- **Ciénaga:** Está situado a orillas del mar Caribe, en el extremo nororiental de la Ciénaga Grande de Santa Marta, a una altitud de 3 metros sobre el nivel del mar, con una temperatura promedio de 28°C, ubicada a 35 km de la ciudad de Santa Marta. Este lugar fue evangelizado por Fray Tomás Ortiz en 1538, aunque ya existía previamente, y ha sido conocido por diversos nombres, incluyendo Aldea Grande y San Juan Bautista de Córdoba.
- **Zona bananera:** El Municipio de Zona Bananera limita al norte con el municipio de Ciénaga (Quebrada de Aguja); al sur con el municipio de Aracataca (agua divisoria del río Tucurínca); al este con el municipio de Ciénaga (pie de monte de la Sierra Nevada de Santa Marta); y al oeste con el municipio de Pueblo Viejo (terrenos de aluvión de la Ciénaga Grande de Santa Marta).
- **El Retén:** Se encuentra ubicado en la subregión de la Sierra Nevada de Santa Marta, a una altitud de 22 metros sobre el nivel del mar. Con una extensión de 251.414 km², que equivale al 1.09% del área total del departamento (23.188 km²) y al 3.16% del área subregional. El Retén está a 98 km de la capital departamental, Santa Marta, lo que ha propiciado la influencia de la capital sobre el municipio.³
- **Aracataca:** Este situada en la subregión Sierra Nevada de Santa Marta, a una altitud de 40 metros sobre el nivel del mar, con una temperatura promedio de 28°C. El territorio de Aracataca se divide en dos regiones claramente definidas: al occidente, una zona plana y baja con altas temperaturas, cercana a la Ciénaga Grande de Santa Marta; y al oriente, la Sierra Nevada de Santa Marta, con elevaciones que alcanzan hasta los 5.775 metros.
- **Fundación:** Su extensión territorial abarca aproximadamente 96.471 hectáreas, lo que representa el 4% del área total del departamento. La Cabecera Municipal se encuentra en la margen occidental del río que lleva su mismo nombre. El territorio municipal se extiende desde las altas

³ <https://www.elreten-magdalena.gov.co/municipio/nuestro-municipio>





cumbres de la Sierra Nevada de Santa Marta, donde se superan los 4.000 metros sobre el nivel del mar, hasta las llanuras occidentales casi al nivel del mar.⁴

- **Algarrobo:** El municipio se encuentra ubicado cerca de la Sierra Nevada de Santa Marta, tiene una extensión territorial total de 403.15 kilómetros cuadrados. Esta área se distribuye en 401.86 km² de zona rural y 1.29 km² de zona urbana. Limita al norte con los municipios de Sabanas de San Ángel y El Copey (Cesar), al este con los municipios Sabanas de San Ángel y Pivijay, y al oeste con La Sierra Nevada de Santa Marta, Fundación y El Copey (Cesar).

4.1.1.3 Subregión del Río:

Esta subregión cuenta extensión de 4.800 km² y se encuentra integrada por los municipios de Sitionuevo, Remolino, Pivijay, Salamina, El Piñon, Cerro de San Antonio, Concordia, Pedraza, Zapayán.

- **Sitio Nuevo:** Fue fundado en 1848 y tiene una extensión territorial de 948 km². Su terreno es mayormente plano y está salpicado de ciénagas, resultado de las inundaciones del río Magdalena y el mar Caribe. Parte de la Ciénaga Grande de Santa Marta se encuentra dentro de los límites municipales de Sitionuevo.
- **Remolino:** Se encuentra en el noroeste del departamento del Magdalena, en Colombia. Su topografía se caracteriza por ser una llanura baja y cenagosa, atravesada por el río Magdalena y algunos caños, formando una extensa llanura de inundaciones con depósitos de terraza aluvial que crean una leve inclinación. La región tiene un clima tropical cálido, con temperaturas medias anuales entre 30°C y 33°C.⁵
- **Pivijay:** José Flores, Julián Valera y Antonio Sánchez establecieron la población en 1774, y en 1912 se convirtió en municipio. Pivijay es uno de los 30 municipios del departamento del Magdalena, ubicado al norte de la República de Colombia, en la región Caribe.
- **Salamina:** Es un municipio a escasos 50 kilómetros de la desembocadura del río Magdalena. Su territorio se extiende a lo largo de la margen oriental

⁴ <https://www.fundacion-magdalena.gov.co/MiMunicipio/Paginas/Informacion-del-Municipio.aspx>

⁵ <http://www.remolino-magdalena.gov.co/municipio/historia>





del río. La superficie total del municipio es de 175 km², con una altitud promedio de 6 metros sobre el nivel del mar. El relieve es predominantemente plano, bajo y cenagoso. Además del río Magdalena, varios caños, como Don Diego, Hondo, Perico y Salado, atraviesan su territorio.⁶

- **El Piñón:** En 1888, la cabecera municipal de El Piñón, ubicada en la margen derecha del río Magdalena, tenía 11 calles y 17 manzanas, y albergaba una población de 2,500 habitantes. Los dos primeros barrios fueron Barrio Arriba y Barrio Abajo, ambos con bandas de música. Con el tiempo, el área urbana se expandió y se dividió en seis barrios: Barrio Arriba, Centro, Barrio Abajo, Santa Rana, La Chinita y Villa San Carlos.⁷
- **Cerro de San Antonio:** El Municipio de Cerro de San Antonio está situado en la región noroccidental del departamento del Magdalena. Tiene una superficie de 184 km² y se encuentra a 210 km al noroeste de Santa Marta, la capital del departamento.
- **Concordia:** Concordia es un municipio colombiano del departamento del Magdalena. Fue creado mediante la Ordenanza No. 007 del 24 de junio de 1999, segregándose de los municipios de Cerro de San Antonio y Pedraza. Los fundadores de las poblaciones de Concordia, Rosario de Chengue, Bellavista y Bálsamo fueron grupos de familias que venían del municipio de Calamar y se establecieron alrededor de la Ciénaga de Cerro de San Antonio.
- **Pedraza:** Tiene una extensión de 276 km² y se encuentra a una distancia de 215 km de Santa Marta, la capital del departamento. Los límites del municipio son los siguientes: al norte limita con Concordia, al sur con Zapayán y el Río Magdalena, al este con Zapayán y el Río Magdalena, y al oeste con el Departamento de Bolívar, con el Río Magdalena como límite.⁸
- **Zapayán:** Este municipio es el más reciente del departamento, ya que obtuvo su estatus administrativo y político mediante la Ordenanza No. 005 del 23 de junio de 2000, tras segregarse de los municipios de Pedraza, Tenerife y El Piñón.

⁶ <http://www.salamina-magdalena.gov.co/municipio/nuestro-municipio>

⁷ <https://www.elpinon-magdalena.gov.co/municipio/nuestro-municipio>

⁸ <http://www.pedraza-magdalena.gov.co/municipio/nuestro-municipio>





4.1.1.4 Subregión Centro:

Esta región cuenta con un área de 5.638 km² y está constituido con los municipios de Chibolo, Sabanas de San Ángel, Tenerife, Plato, Nueva Granada y Ariguani.

- **Chibolo:** El Municipio presenta una superficie que combina áreas planas y quebradas, alcanzando su máxima elevación a 180 metros sobre el nivel del mar. Aunque no atraviesa ningún río, está bañado por numerosos arroyos y quebradas. La extensión total del municipio es de 2.516 km², con 1.488 km² en el área urbana y 1.068 km² en el área rural. La altitud de la cabecera municipal es de 75 metros sobre el nivel del mar.
- **Sabanas de San ángel:** Su extensión total es de 1.195,82 km², lo que representa el 5,15% de la superficie del Departamento del Magdalena. Los límites del municipio son los siguientes: al norte limita con Pivijay y Fundación, al sur con los municipios de Ariguani y Nueva Granada, al este con Algarrobo y El Copey (en el departamento del Cesar), y al occidente con Nueva Granada, Chibolo y Pivijay.⁹
- **Tenerife:** Su superficie abarca 49.100 hectáreas o 491,0 km², con una altitud de 8 metros sobre el nivel del mar. Las coordenadas geográficas sitúan a Tenerife en una latitud de 9° 54' 0" Norte y una longitud de 74° 52' 1" Oeste.
- **Plato:** Este municipio tiene una extensión aproximada de 1.500,04 km², lo que representa el 6,6% del área total del Departamento del Magdalena. La cabecera municipal abarca una superficie aproximada de 351 hectáreas o 3,51 km². Los restantes 1.496,53 km² conforman la superficie rural del municipio, distribuida en 12 corregimientos. En el sector rural, destaca una vasta extensión de terrenos baldíos conocidos popularmente como "Los Playones de Plato".¹⁰
- **Nueva Granada:** El Municipio de Nueva Granada limita al norte con San Ángel y Plato, al sur con Santa Ana, al este con Ariguani y San Ángel, y al oeste con Plato. Su extensión total es de 77 km², con 5,3 km² correspondientes al área urbana y 1114,7 km² al área rural. La altitud de la cabecera municipal es de 20 metros sobre el nivel del mar, y la temperatura

⁹ <http://www.sabanasdesanangel-magdalena.gov.co/municipio/nuestro-municipio>

¹⁰ <https://www.plato-magdalena.gov.co/MiMunicipio/Paginas/Informacion-del-Municipio.aspx>





media es de 33 °C. Además, se encuentra a una distancia de referencia de 220 km desde Santa Marta.¹¹

- **Ariguaní:** El municipio tiene una extensión territorial es de 1.132,1 kilómetros cuadrados (113.210 hectáreas), lo que representa el 5% de la superficie total del departamento (23.188 kilómetros cuadrados). La temperatura media anual en la cabecera municipal es de 28,3 °C, y la altura promedio sobre el nivel del mar es de 170 metros.

4.1.1.5 Subregión Sur:

Con una extensión de 4.401 km², esta subregión se encuentra conformada por los municipios Santa Barbara de Pinto, Santa Ana, Pijiño del Carmen, San Zenón, San Sebastián, Guamal y El Banco.

- **Santa Barbara de Pinto:** En 1741, se menciona la existencia de un pueblo de los Pintaos, aunque su ubicación no se especifica. Durante la campaña de fundación y refundación liderada por José Fernando de Mier y Guerra, se asentaron pobladores en Pinto, un antiguo centro de los Chimilas-Pintaos. A lo largo de los años, las crecientes del río Magdalena afectaron la importancia de Pinto y otros pueblos ribereños. En 1860, se fundó Pinto Nuevo en terrenos más altos, y hoy en día, ambos centros poblados funcionan como una unidad territorial.
- **Santa Ana:** Este municipio se encuentra en la Depresión Momposina, que forma parte de la Unidad Fisiográfica del Valle Irrigado por el Río Grande de la Magdalena. La región se caracteriza por su topografía baja, plana e inundable, con numerosos caños y ciénagas, así como desbordamientos frecuentes del río. Además, parte del territorio está ubicado en el Sistema de Lomas y Colinas, que es atravesado por un sistema de drenaje. Santa Ana se encuentra en el sector de Altos del Río Grande de la Magdalena, con una altitud que no supera los 120 metros sobre el nivel del mar, y en la llanura del Ariguaní, en el sector nororiental del municipio.¹²
- **Pijiño del Carmen:** El territorio es predominantemente plano. Su hidrografía está marcada por el río Ariguaní como la principal arteria fluvial, así como por

¹¹ <https://www.nuevagrana-magdalena.gov.co/MiMunicipio/Paginas/Informacion-del-Municipio.aspx>

¹² <https://www.santaana-magdalena.gov.co/municipio/nuestro-municipio>





arroyos como Corozal, Cuba Libre, Chicales, Culebra, Las Palmas, Santo Domingo, El Cardón y La Lomita. Además, se encuentra la Ciénaga de Pijiño.

La población total es de 13.943 habitantes, con 5.116 en la cabecera municipal y 8.827 en áreas rurales. Los corregimientos incluyen Cabrera, El Dividivi, Filadelfia, San José de Prevención, Casa Blanca, La Lucha y Las Planadas.

- **San Zenón:** El municipio se constituyó oficialmente el 13 de abril de 1904 mediante la Ley 92 del Congreso de la República. En ese momento, se segregó de Santa Ana y pasó a formar parte del Departamento de Mompós. Sin embargo, en 1908, con la caída del presidente Rafael Reyes, Zenón de Somoderilla regresó al Departamento del Magdalena.
- **San Sebastián:** En 1748, Mier y Guerra fundó San Sebastián de Melchiquejo, y en 1751, debido a una confusión en la correspondencia, se le dio el nombre definitivo de San Sebastián de Buenavista. En 1957, mediante un decreto, se creó oficialmente el municipio de San Sebastián de Buenavista, que hoy es un importante centro agrícola con cultivos como naranja, maíz, yuca, frijol, ajonjolí y mango, además de la explotación de madera de eucalipto.
- **Guamal:** El municipio tiene una extensión aproximada de 554 km², lo que representa el 2,3% de la superficie total del departamento. La comunicación con la capital del departamento se realiza a través de la vía Guamal-Astrea-Arjona-Bosconia-Santa Marta. El área urbana abarca el 0,33% del territorio total del municipio, que cuenta con una población aproximada de 33.000 habitantes.
- **El Banco:** El Municipio limita al norte con los municipios de Guamal (Magdalena) y Chimichagua (Cesar); al occidente con el brazo de Mompox y el Municipio de Hatillo de Loba (Bolívar); al oriente con el Municipio de Tamalameque (Cesar) y el complejo cenagoso de Zapatoza; y al sur con el Río Magdalena. Su extensión total es de 820 km², con 567,9 km² en el área urbana y 252,1 km² en el área rural. La altitud de la cabecera municipal es de 25 metros sobre el nivel del mar, y la temperatura media es de 35 °C. Además, se encuentra a una distancia de referencia de 297 km desde Santa Marta.¹³

¹³ <https://www.elbanco-magdalena.gov.co/municipio/geografia>





4.1.2 Demografía

La distribución de la población departamental según el sexo se encuentra equilibrada, con un ligero predominio del género femenino, representando el 50.04% (ver Figura 6).

Figura 6 Distribución poblacional del departamento.



Fuente: Propia con información del DANE

Al analizar la distribución por edades, se observa que las categorías con mayor número de personas son aquellas de 10 a 14 años y de 15 a 19 años. Además, el departamento presenta un índice de juventud promedio de 25.7, como se presenta en la Figura 7 y Figura 8.

Figura 7 Distribución poblacional del departamento según la edad.



Fuente: Propia con información del DANE





Figura 8 Distribución poblacional del departamento según la edad y sexo.



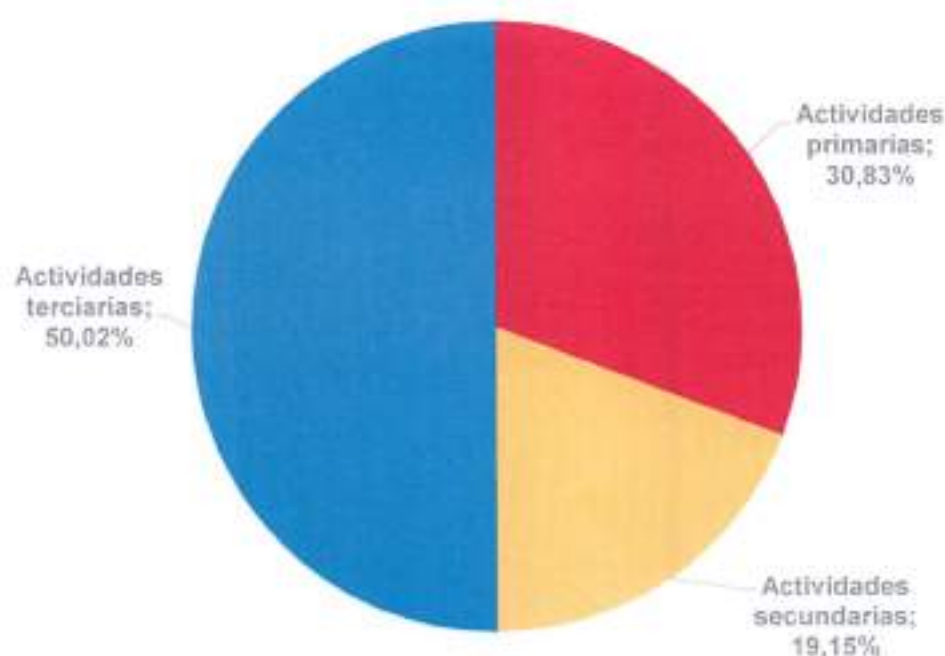
Fuente: Propia con información del DANE



4.1.3 Economía y finanzas

Según los datos del DANE, los municipios del departamento del Magdalena se dedican principalmente a actividades terciarias, que incluyen servicios, comercio y turismo, con un promedio total de 168.25 mil millones de pesos. En segundo lugar, se encuentran las actividades primarias relacionadas con la agricultura, ganadería, pesca, etc., con un total de 103.71 mil millones de pesos. Por último, están las actividades secundarias, es decir, las industrias y manufacturas, con un total de 64.40 mil millones de pesos. Esto se traduce en una distribución porcentual como se muestra en la Figura 9.

Figura 9 Distribución de las actividades económicas



Fuente: Propia con información del DANE

La distribución de las actividades económicas varía según el municipio. Según las predicciones del DANE para el año 2022, los mayores actores en las actividades primarias son el municipio de Ciénaga, con 593 mil millones de pesos, Santa Marta lidera en las actividades secundarias con 950 mil millones de pesos, y Fundación destaca en las actividades terciarias con 500 mil millones de pesos. (Ver Figura 10).



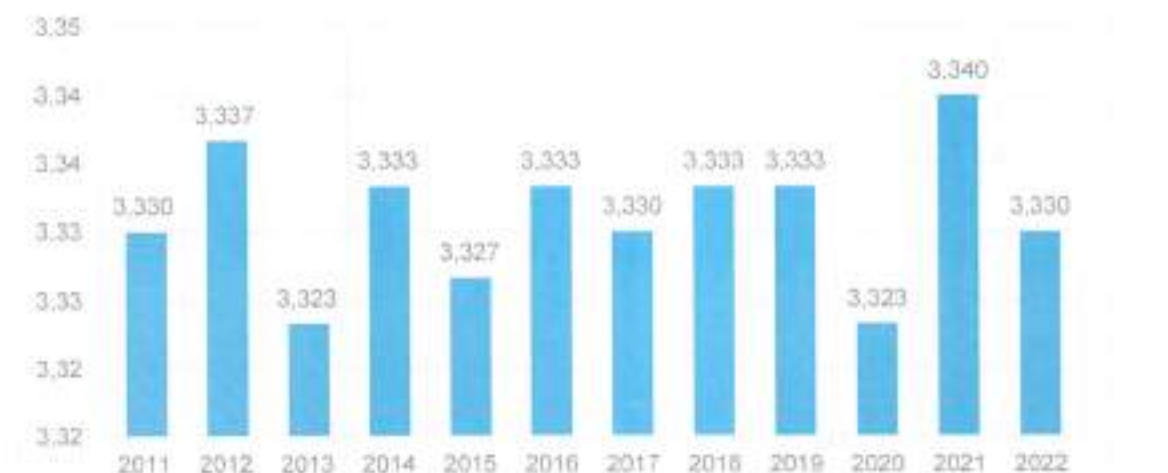
Figura 10 Distribución de las actividades económicas por municipio



Fuente: Propia con información del DANE

En cuanto a los indicadores, se observa un peso relativo que varía cada año, con un valor máximo en 2021 de 3,340 según los datos del DANE, como se evidencia en la Figura 11.

Figura 11 Peso relativo promedio del departamento según los municipios



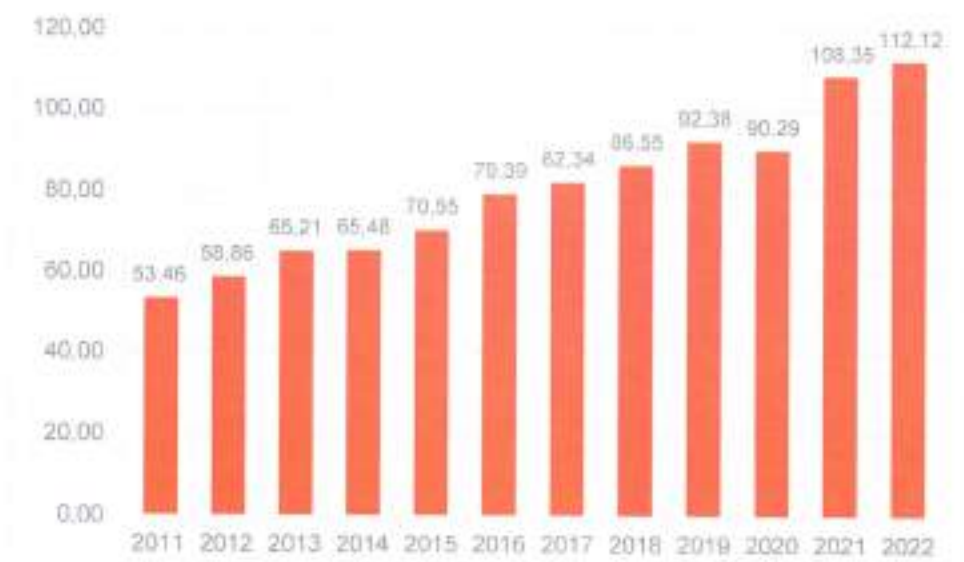
Fuente: Propia con información del DANE

Con esto, a su vez el PIB se predice un valor provisional de 112.12 mil millones de pesos hacia el año 2022. Teniendo en cuenta las variaciones de este en los años anteriores.





Figura 12 Producto interno bruto del departamento Magdalena en miles de millones de pesos



Fuente: Propia con información del DANE





4.1.4 Educación

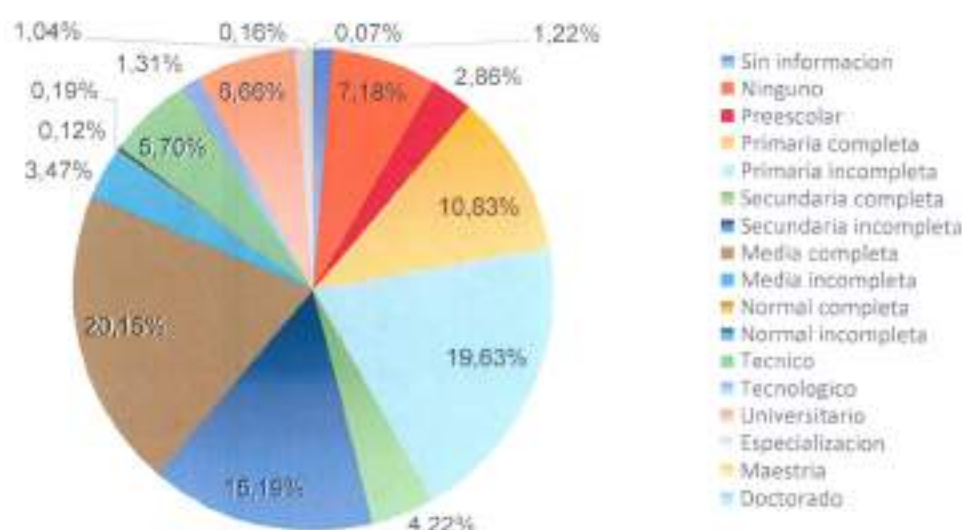
Según los datos disponibles para el departamento del Magdalena, el municipio con la mayor cantidad de personas que estudian o han estudiado se encuentra en Santa Marta. Además, el nivel educativo más común en la región es la educación media completa, con un 20.15% de la población (equivalente a 232,160 personas). En menor proporción, encontramos aquellos que han alcanzado una educación superior, representando un 14.94% de las personas con títulos técnicos, tecnológicos, universitarios, especializaciones, maestrías o doctorados (Ver Figura 13).

Figura 13 Número de personas según el nivel educativo



Fuente: Propia con información del DANE

Figura 14 Porcentaje de personas según el nivel educativo



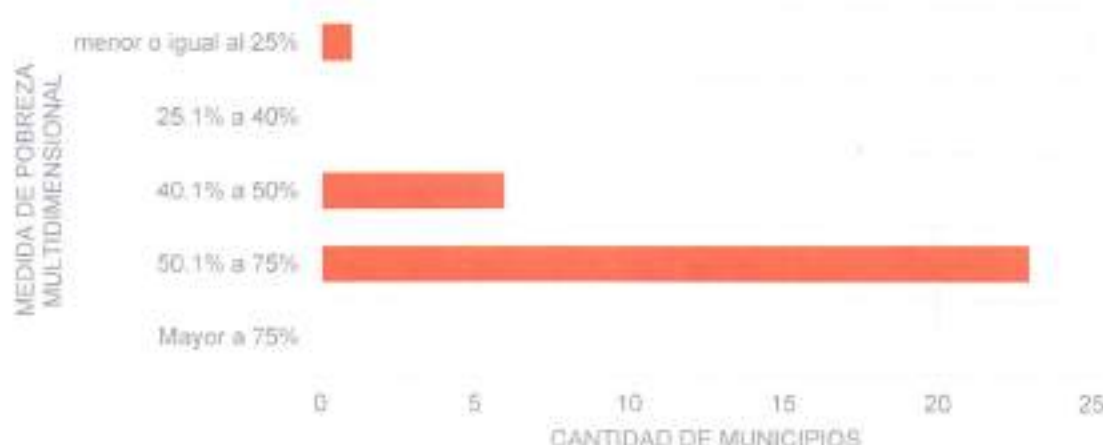


Fuente: Propia con información del DANE

4.1.5 Medida de pobreza multidimensional

En la mayoría de los municipios que conforman el departamento, el porcentaje de pobreza se encuentra entre el 50,1% y el 75%. Esta medición tiene en cuenta factores como las condiciones de la niñez y juventud, la salud, la educación en el hogar, el empleo y el acceso a servicios públicos domiciliarios, así como las condiciones de vivienda, tal como se aprecia en la Figura 15.

Figura 15 Medida de pobreza multidimensional

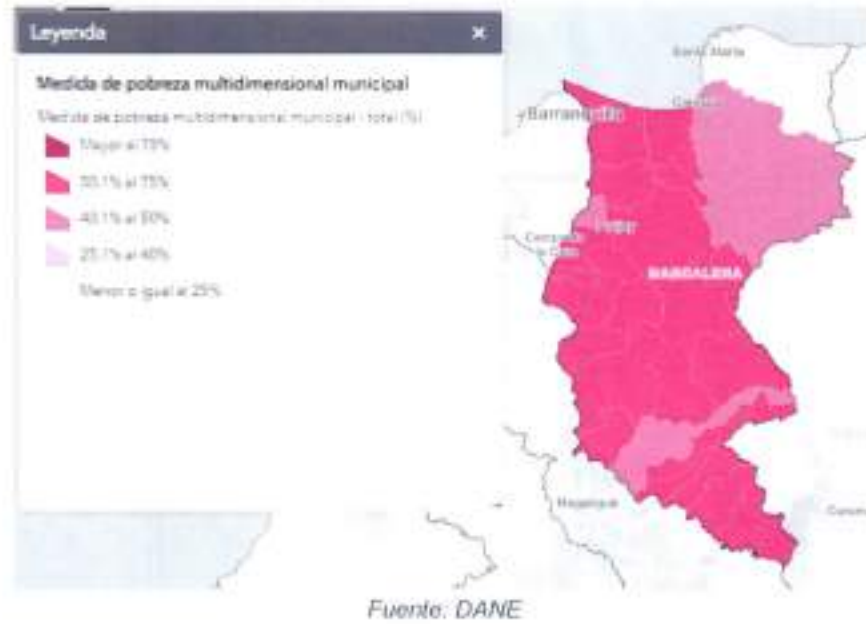


Fuente: Propia con información del DANE





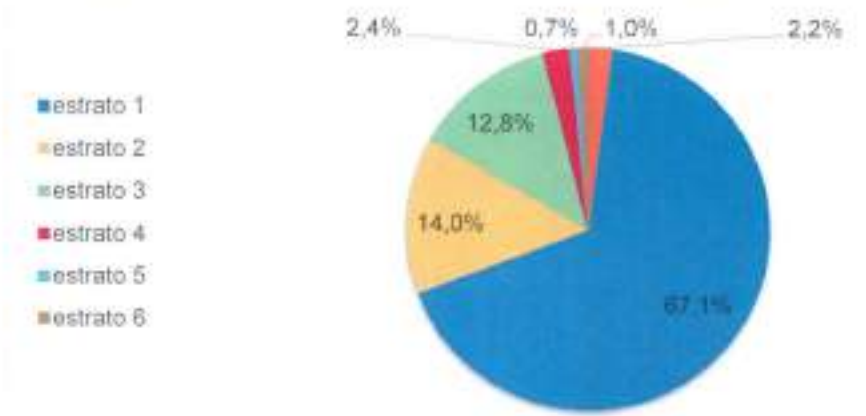
Figura 16 Distribución de la medida de pobreza multidimensional



4.1.6 Servicios públicos

La distribución de estratos en las viviendas del departamento del Magdalena muestra notables diferencias. El 67.1% corresponde al estrato 1, seguido por el estrato 2 con un 14%, y el estrato 3 con un 12.8%. Los porcentajes para los estratos superiores son más pequeños: el estrato 4 representa solo el 2.4% del departamento, el estrato 5 el 0.7%, y el estrato 6 es tan solo el 1.0%. Además, hay un 2.2% de viviendas sin información sobre su estrato.

Figura 17 Distribución de las viviendas del departamento según estrato





Fuente: propia con base en los datos del DANE

Para complementar esta información, es relevante considerar la accesibilidad a los diferentes servicios públicos en el departamento. Se destaca que los servicios de internet y alcantarillado son menos accesibles en la región. Además, es importante mencionar que no hay información disponible sobre el servicio de energía en todo el departamento según la base de datos del DANE.

Figura 18 Accesibilidad a servicios públicos



Fuente: Propia con base en los datos del DANE

4.1.7 Sector de la salud

Con relación a la red hospitalaria del departamento, las Empresas Sociales del Estado (ESE) y los prestadores locales desempeñan un papel crucial en la atención médica y emergencias en cada municipio. Los hospitales se clasifican en tres niveles: alta, mediana y baja complejidad.

Según el Plan de Desarrollo Departamental vigente, el departamento de Magdalena cuenta con un único hospital de alta complejidad en Santa Marta. Este centro centraliza la atención especializada para casos graves, ya que dispone de un buen equipamiento que permite tratar condiciones críticas. Además, existen cinco hospitales de mediana complejidad distribuidos en otros municipios. Estos hospitales funcionan como intermediarios para los casos que requieren atención primaria pero no especializada, reduciendo así la necesidad de derivar pacientes a centros médicos de alta complejidad.

La mayoría de la red está compuesta por hospitales de baja complejidad, representando el 83.33% del total, con 30 hospitales distribuidos por todo el departamento.





El Plan de Desarrollo Departamental del Magdalena 12+1 Ruta del CAMBIO para superar la pobreza recomienda fortalecer y optimizar la red hospitalaria, mejorando las condiciones, la capacitación y los recursos en los cinco hospitales de mediana complejidad para que puedan aumentar su capacidad y aliviar la carga del hospital de alta complejidad ubicado en Santa Marta. Además, esto contribuiría a una mejor distribución de opciones en el departamento para el traslado de víctimas, lo cual se alinea con el diagnóstico y las recomendaciones del Plan de Seguridad Vial (PDSV) anterior. Según este plan, las víctimas de siniestros viales graves deben ser trasladadas a Santa Marta, Valledupar y otros centros médicos del Atlántico.

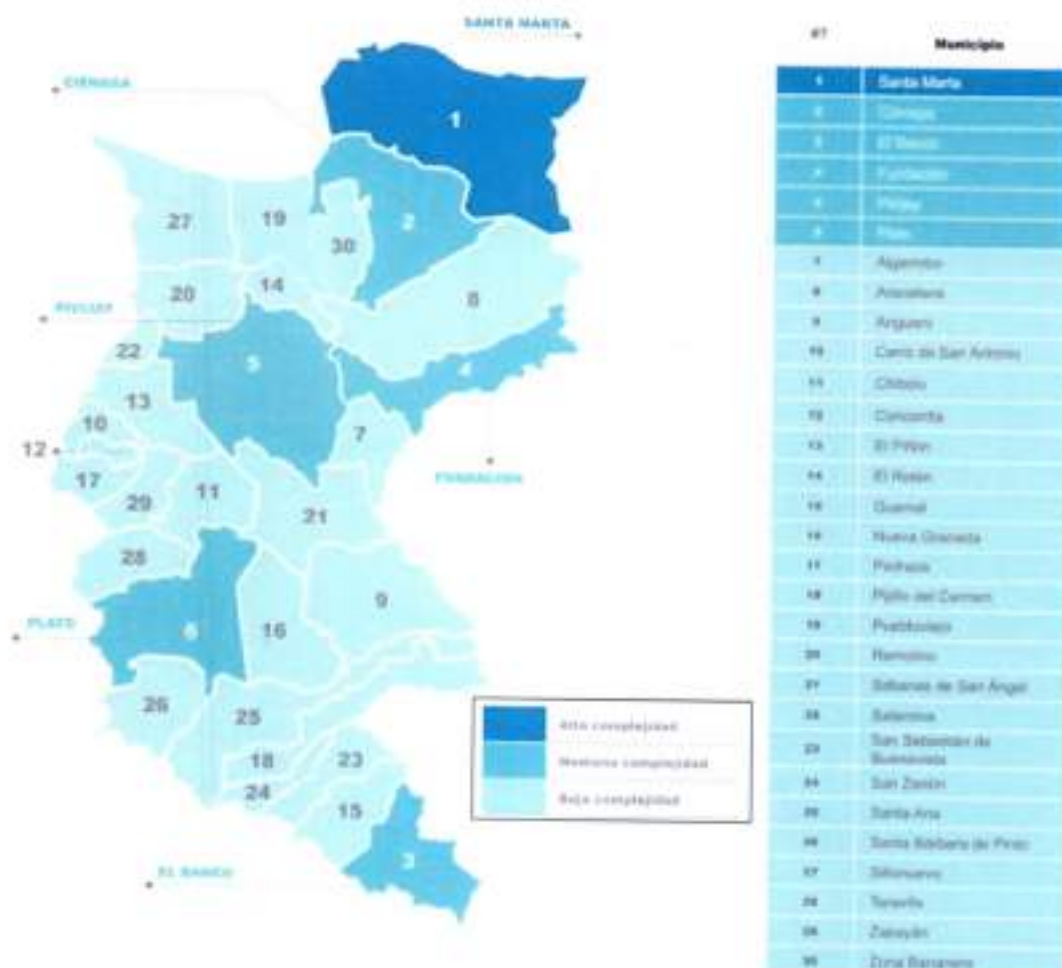
Adicionalmente, por diagnóstico elaborado en conjunto con la ANSV en 2017, se observa que las distancias de los municipios con centros de Baja Complejidad a la ciudad o municipio capaces de brindar atención óptima rondaba en promedio las 3.5 horas, en caso llegando a emplearse hasta medios fluviales, no siempre adecuados para el transporte de víctimas.

Por ello, también se recomienda mejorar los sistemas de transporte asociados a los traslados y la derivación de pacientes para que estos puedan realizarse rápidamente a un centro de salud con el nivel de complejidad necesario para sus necesidades médicas. Esto se corrobora con lo dispuesto en el PDSV anterior, que destaca que, en la mayoría de los municipios del departamento del Magdalena, a diferencia de Santa Marta, solo se cuenta con una o dos ambulancias, lo que afecta directamente la atención prioritaria en caso de víctimas de siniestros.





Figura 19 Ubicación geográfica de los sectores de salud



Fuente: Plan de Desarrollo Departamental del Magdalena 2024-2027

Tabla 1 Distribución de los hospitales en el departamento

MUNICIPIO	NOMBRE HOSPITAL	NIVEL DE COMPLEJIDAD
Santa Marta	E.S.E. Hospital Universitario Julio Méndez Barreneche	Alta
Ciénaga	E.S.E. Hospital San Cristóbal	Mediana
El Banco	E.S.E. Hospital La Candelaria	Mediana
Fundación	E.S.E. Hospital San Rafael	Mediana
Pivijay	E.S.E. Hospital Santander Herrera de Pivijay	Mediana
Plato	E.S.E. Hospital Fray Luis de León	Mediana
Algarrobo	E.S.E. Hospital Local de Algarrobo	Baja
Aracataca	E.S.E. Hospital Local San José de Aracataca	Baja
Ariguaní	E.S.E. Hospital Alejandro Maestre Sierra	Baja
Cerro de San Antonio	E.S.E. Hospital Local de Cerro de San Antonio	Baja
Chibolo	E.S.E. Hospital Santa Catalina de Chibolo	Baja





MUNICIPIO	NOMBRE HOSPITAL	NIVEL DE COMPLEJIDAD
Concordia	E.S.E. Hospital Local de Concordia	Baja
El Banco	E.S.E. Samuel Villanueva	Baja
El Piñón	E.S.E. Hospital Local San Pedro	Baja
El Retén	E.S.E. Hospital Local San Juan Bautista	Baja
Fundación	E.S.E. Centro de Salud Paz del Río	Baja
Guamal	E.S.E. Hospital Nuestra Señora del Carmen	Baja
Nueva Granada	E.S.E. Hospital Local de Nueva Granada	Baja
Pedraza	E.S.E. Hospital Local de Pedraza	Baja
Pijíño del Carmen	E.S.E. Hospital Local de Pijíño del Carmen	Baja
Plato	E.S.E. Hospital Local 7 de Agosto	Baja
Pueblo viejo	E.S.E. Hospital Local San José de Pueblo viejo	Baja
Remolino	E.S.E. Hospital Local Remolino	Baja
Sabanas de San Ángel	E.S.E. Hospital Local de Sanabas de San Ángel	Baja
Salamina	E.S.E. Hospital Local Nuestra Señora del Tránsito	Baja
San Sebastián de Buenavista	E.S.E. Hospital Rafael Paba Manjarrez	Baja
San Zenón	E.S.E. Hospital Local San Zenón	Baja
Santa Ana	E.S.E. Hospital Local Nuestra Señora de Santa Ana	Baja
Santa Bárbara de Pinto	E.S.E. Hospital Local Santa Bárbara de Pinto	Baja
Santa Marta	E.S.E. Alejandro Próspero Reverand	Baja
Sitionuevo	E.S.E. Hospital Local de Sitionuevo	Baja
Tenerife	E.S.E. Hospital Local de Tenerife	Baja
Zapayán	E.S.E. Hospital Local de Zapayán	Baja
Zona Bananera	E.S.E. Hospital Local Zona Bananera	Baja

Fuente: Elaboración propia





4.1.8 Organización institucional

La organización del departamento se puede visualizar en la siguiente imagen, donde la principal entidad a cargo es el despacho del gobernador. Este se encuentra con los subordinados de la secretaria del despacho, gerencia de proyectos, oficina asesora de jurídica, oficina asesora de planeación, oficina de medio ambiente, oficina de tecnología de la información, oficina asesora de comunicación, oficina de control de interiores, oficina de control disciplinario de interiores, oficina de cultura, oficina de turismo, oficina de tránsito y transporte, oficina de pasaporte, oficina de contratación, oficina de programas de alimentación.

Luego de estas, se encuentran las secretarías que forman el núcleo administrativo del departamento, que son la secretaria de interior, secretaria de hacienda, secretaria general, secretaria seccional de salud, secretaria de educación, secretaria de infraestructura, secretaria de desarrollo económico, secretaria de la mujer y equidad de género. A su vez, se encuentran otras oficinas que están vinculadas al funcionamiento de estas secretarías.

Figura 20 Organización institucional





Fuente: Gobernación del Magdalena

A su vez el departamento cuenta con un Comité Departamental de Seguridad Vial, activo en el año de formulación del presente Plan (2024), y que como indica la Guía Metodológica, funcione como ente encargado de la revisión, corrección, y aprobación de los elementos, diagnósticos y propuestas aquí presentadas. El Comité, de acuerdo con el Decreto 0476 del 2016, está conformado por:

- Gobernador o delegado (Quien preside)
- Jefe de Oficina de Tránsito y Transporte
- Jefe de Oficina Asesora de Planeación
- Jefe de Oficina Asesora Jurídica
- Secretario de Educación
- Secretario de Hacienda
- Secretario de Infraestructura
- Secretario de Salud
- Alcaldes Municipales o Representante

Todos los miembros pueden enviar delegados en sus nombres, además se extiende la invitación a otras dependencias o actores civiles y privados que puedan tener relevancia o incidencia en los temas a tratar, tal como en las sesiones ejecutadas durante la formulación del presente Plan.

4.2 Instrumentos de Planeación Territorial

En esta sección se muestran los instrumentos de planeación territorial vigentes a la fecha y como estos se articulan o guardan relación con la seguridad vial y las problemáticas asociadas.

4.2.1 Plan de Desarrollo Departamental del Magdalena 2024 – 2027

La conectividad terrestre es fundamental para dinamizar la economía del departamento tanto a nivel interno como externo. Además, facilita a los habitantes de las subregiones el acceso a los centros urbanos, donde pueden encontrar una oferta institucional, comercial, de servicios, logística y agroindustrial que no está disponible en sus municipios de origen. Por ello, el Plan de Desarrollo Departamental vigente incluye dos programas clave: "Red Vial con Oportunidades" y "Seguridad Vial en el Magdalena".

- **Programa Red Vial con Oportunidades:** El programa aborda el que departamento seguirá desarrollando inversiones en vías secundarias y apoyando el mantenimiento de las vías terciarias para lograr mejorar la





conectividad interna y externa de los habitantes de los municipios de las diferentes subregiones.

Así mismo, se contempla el construir y mantener la red vial secundaria y terciaria del departamento, realizar los estudios y diseños de la central de transportes de Santa Marta, realizar un estudio de demanda de transporte de pasajeros en el departamento, suscripción de convenios para realizar los estudios de factibilidad de terminales fluviales y terrestres de transporte, gestionar la financiación de estudios de factibilidad para la construcción de dos aeropuertos subregionales. Este programa se compone de dos subprogramas que abordan las acciones y metas claves para el desarrollo de la infraestructura descrita en el Magdalena: Proyectos Estratégicos y Magdalena conectado.

- **Programa Seguridad Vial en el Magdalena:** Para mejorar la seguridad vial, se implementará la cátedra del cambio enfocada en seguridad vial, complementada con brigadas de seguridad en zonas con alta incidencia de accidentes. Además, se firmará un convenio con la Agencia de Seguridad Vial para fomentar una movilidad segura en el departamento. El subprograma que abarca las acciones y metas del plan en este ámbito es "Comunidades seguras en la vía".

Así mismo, cabe destacar las siguientes acciones que están planteadas en el Plan de Desarrollo Departamental del Magdalena relacionadas con la seguridad vial:

Tabla 2 Acciones del Plan de Desarrollo Departamental del Magdalena relacionadas con la seguridad vial

PROGRAMA	ACCIÓN	INDICADOR DE PRODUCTO MGA	LÍNEA BASE	META
Red Equidad para el Cambio	Entregar (10.000) bicicletas a estudiantes en el marco del Programa Bicis de la Alegría	Personas beneficiadas.	6.800	10.000
Seguridad Vial en el Magdalena	Realizar (40) brigadas de seguridad vial en las zonas de alta accidentalidad en el departamento.	Estrategias de seguridad vial implementadas.	0	40
Seguridad Vial en el Magdalena	Desarrollar la cátedra Cambio por la Seguridad Vial en (10) IED.	Estrategias de promoción de la cultura ciudadana implementadas.	0	1





Seguridad Vial en el Magdalena	Suscribir (1) convenio con la Agencia de Seguridad Vial para aunar esfuerzos en el marco de una campaña para una movilidad segura.	Documentos de lineamientos técnicos realizados.	0	1
--------------------------------	--	---	---	---

Fuente: Plan de Desarrollo Departamental del Magdalena 2024 – 2027

4.2.2 Plan Departamental de Seguridad Vial 2016 – 2021

El Plan Departamental de Seguridad Vial (PDSV) "Magdalena con Seguridad Vial, es la Vía" vigente para el municipio constituye el documento de planificación pública más significativo e influyente en cuanto a seguridad vial en el departamento. Durante su desarrollo, se realizó un ejercicio diagnóstico semejante al actual, enfocado en los cinco (5) pilares del Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2011-2021. Este ejercicio permitió identificar las problemáticas y necesidades fundamentales del departamento en términos de seguridad vial. Con base en estos hallazgos, se presentan a continuación las principales necesidades en forma de acciones de la versión anterior del PDSV.

Figura 21 Acciones contempladas PDSV 2016 - 2021

Pilar	Acciones
1 Fortalecimiento de la Gestión Institucional	• Crear Diagnósticos de siniestralidad por par - que automotor, especialmente el asociado a las motocicletas. • Crear una Política Departamental de Seguridad Vial. • Establecer una planificación para el uso del transporte no motorizado. • Creación del departamento de la Seguridad Vial. Fortalecimiento Capacidad Institucional. • Elaboración de protocolos interadministrativos entre entidades públicas y privadas. Elaboración de protocolos interadministrativos entre entidades públicas de orden Nacional. • Adquisición y compra de equipos informáticos. • Optimización procesos y Procedimientos • Renovación Planta Física para la Oficina de Tránsito y Transporte





Pilar	Acciones
	• Creación del Servicios de Patios y Grúa para el Departamento del Magdalena • Capacitación de Personal en temas de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial • Creación del Plan Maestro de Movilidad Departamental • Creación de Políticas de Transporte Público • Elaboración de Matriz de Fuente de Financiación • Creación del Observatorio de Seguridad Vial • Protocolo de Colocación para Cifras RNAT • Estudios de Investigación Mediante las Universidades en Seguridad Vial • Definición de Protocolos de Divulgación y Comunicación del Conocimiento • Creación de Manuales Técnicos y Didácticos en Seguridad Vial
2 Comportamiento Humano	• Educación de seguridad vial a las Instituciones Educativas Departamental (I.E.D). • Educación de seguridad vial a los centros educativos del sector privado. • Las universidades como base de la seguridad vial. • Formación de docentes de las Instituciones Educativas Departamentales (I.E.D) en Seguridad Vial • Acreditación a conductores de servicio público. • Promoción de la seguridad vial a usuarios vulnerables. • Cultura y educación vial en puntos críticos del departamento. • Capacitación y asistencia técnica a las autoridades municipales de tránsito en seguridad vial.





Pilar		Acciones
3	Vehículos seguros	• Divulgación del consumo responsable de alcohol. • Control a planes de seguridad vial a empresas públicas y privadas (PESV). • Mejoramiento de las condiciones seguras para la prestación del servicio de transporte escolar. • Control al transporte de carga en las vías departamentales e intermunicipales en sus diferentes modalidades. • Controles permanentes sobre emisiones de gases contaminantes a vehículos que transitan por las rutas del Departamento. • Vigilancia y control a los Centros de diagnóstico automotriz CDA. • Diagnóstico del servicio público de transporte que se presta en el departamento. • Ampliación de más rutas de transporte a los distintos municipios. • Campañas de información y sensibilicen sobre el uso de los dispositivos de seguridad en vehículos. • Operativos de control y regulación sobre el uso de los dispositivos de seguridad en vehículos. • Implementar el sistema de calidad en seguridad vial en las diferentes empresas del transporte con sede en el departamento.
	4 Infraestructura Segura	• Establecer un orden vial en la infraestructura que garantice la seguridad para los usuarios vulnerables y la recuperación del espacio público en los andenes de las vías del Departamento. • Definición de lineamientos para la construcción y/o adecuación de vías indulgentes o perdonadoras.





Pilar	Acciones
	• Establecer planes de mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura vial existente en el Departamento. • Intervención integral en pro de mitigar la accidentalidad en puntos críticos de las vías del departamento. • Incluir en el POT del Departamento, acciones encaminadas a fortalecer la seguridad vial en la infraestructura. • Construir redes viales para ciclistas en armonía con el tránsito de peatones y vehículos. • Realizar un diagnóstico sobre la existencia, el estado y las necesidades de mejoramiento de la señalización y semaforización en la red vial departamental. • Auditar vialmente los proyectos de infraestructura vial que financie el Departamento, tanto en zona rural como urbana. • Incorporar las inspecciones viales en las fases de operación de los proyectos de infraestructura vial del Departamento. • Establecer un plan de acción que dé respuesta al resultado de las inspecciones viales. • Desarrollar un sistema de información para la gestión vial, para las vías del Departamento.
5 Atención a las víctimas de los accidentes de tránsito	• Coordinar y capacitar al personal de atención médica y los cuerpos de socorro en accidentes de tránsito. • Aumentar el cuerpo de ambulancias para cubrir las necesidades del Departamento. • Hacer seguimientos a los protocolos de atención a víctimas en accidentes de tránsito.



Pilar	Acciones
	• Crear un programa de atención prioritaria a Víctimas de accidentes de tránsito en los centros de atención hospitalarias de cualquier orden. • Diseñar e implementar un programa de capacitación para el trabajo y generación de oportunidades a las víctimas de los accidentes de tránsito. • Promover la participación de asociaciones de víctimas de accidentes de tránsito en campañas de sensibilización y divulgación de una política de seguridad vial. • Crear un sistema de información que permita hacer la trazabilidad a todo el proceso de atención a víctimas.

Fuente: Plan Departamental de Seguridad Vial (PDSV) "Magdalena con Seguridad Vial, es la Vía" 2016 - 2021

4.3 Tránsito y Movilidad

4.3.1 Infraestructura vial

El Departamento del Magdalena en Colombia cuenta con una red de carreteras que se clasifican en troncales y transversales¹⁴, tal como se muestra a continuación:

- **Troncal del Caribe:** Esta carretera va de norte a sur y conecta Barranquilla, Ciénaga, Fundación, Algarrobo y Bosconia.
- **Transversal del Magdalena:** Se extiende de oriente a occidente, conectando Bosconia con El Dificil y Plato.

De estas troncales y transversales se despliegan las demás carretas que comunican los municipios del departamento de la siguiente manera:

- **Transversal del Sur:** Une los municipios de Banco, Guamal, Murillo, San Sebastián, Santa Ana y Santa Bárbara de Pinto.
- **Transversal del Medio:** Comprende los tramos entre Fundación, Pivijay y Salamina.

¹⁴ <https://www.gobernaciondelmagdalena.gov.co/mapas-del-departamento-del-magdalena/>





- **Troncal Central:** Enlaza Santa Ana, La Gloria y los tramos de Apure, Chibolo, La Estrella y Las Canoas.

Por otro lado, en la Resolución 852 del 17 de abril del 2018 se expide la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras del Departamento del Magdalena, según la clasificación del INVIAS del Manual de Diseño Geométrico de Carreteras del 2008, el cual según su funcionalidad las describe así:

- **Primarias o de primer orden:** Estas son las troncales, transversales y accesos a las capitales de departamento. Su función principal es integrar las principales zonas de producción y consumo del país, así como conectar con otros países. Pueden ser doble calzadas y deben estar pavimentadas.
- **Secundarias o de segundo orden:** Unen las cabeceras municipales entre sí o conectan una cabecera municipal con una carretera primaria. Pueden ser pavimentadas o en afirmado.
- **Terciarias o de tercer orden:** Son vías de acceso que conectan las cabeceras municipales con sus veredas o unen veredas entre sí. Suelen estar en afirmado, aunque si se pavimentan, deben cumplir con las condiciones geométricas establecidas para las vías secundarias.

Según esta clasificación, en el departamento se encuentran 2 vías de primer orden, 26 de segundo orden y 19 de tercer orden (Ver Tabla 3) que se distribuyen como se presenta en la Tabla 4.

Tabla 3 Categorización Vial – Departamento del Magdalena

CATEGORÍA VIAL	NO. DE VÍAS
VIA DE PRIMER ORDEN	2
VIA DE SEGUNDO ORDEN	26
VIA DE TERCER ORDEN	19

Fuente: Resolución 852 del 2018

Tabla 4 Vías del departamento del Magdalena según su categoría

CODIGO	NOMBRE DE LA VÍA	CATEGORIA
	SI DIOS QUIERE (CRUCE-RUTA 45) -	
4314	PUEBLO NUEVO	VIA DE PRIMER ORDEN
8601	FUNDACIÓN - SALAMINA	VIA DE PRIMER ORDEN





CODIGO	NOMBRE DE LA VÍA	CATEGORÍA
	STA ROSA DE LIMA-BELLAVISTA -	
4517A	LIMITES CESAR	VIA DE SEGUNDO ORDEN
45MGB-1	ARACATACA -EL RETEN	VIA DE SEGUNDO ORDEN
78MG01	SANTA ANA - GUAMAL	VIA DE SEGUNDO ORDEN
	PIVIJAY - CHIBOLO - CRUBE RUTA 8002	
80MG02	(APURE)	VIA DE SEGUNDO ORDEN
	NUEVA GRANADA - SAN ANGEL -	
80MG03	CRUCE RUTA 4314	VIA DE SEGUNDO ORDEN
	STA MARTA(MAMATOCO) - MINCA - EL	
90MG04	CAMPANO	VIA DE SEGUNDO ORDEN
90MG05	RAMAL A CINTO	VIA DE SEGUNDO ORDEN
90MG06	RAMAL A CAÑAVERAL	VIA DE SEGUNDO ORDEN
4313	PUEBLO NUEVO - LIMITE CESAR	VIA DE SEGUNDO ORDEN
	FUNDACION - ARACATACA - SEVILLA -	
45MG05	ORIHUECA - RIO FRIO	VIA DE SEGUNDO ORDEN
45MG04	PALMOR -LA BODEGA	VIA DE SEGUNDO ORDEN
27MG02	CANTAGALLAR - EL PIÑON	VIA DE SEGUNDO ORDEN
27MG02-1	CANTAGALLAR - TIOGOLLO	VIA DE SEGUNDO ORDEN
45MG03	GUCAMAYAL - VUELTA AL CURA (4518)	VIA DE SEGUNDO ORDEN
45MG07	ORIHUECA — LA GRAN VIA	VIA DE SEGUNDO ORDEN
45MG18	ARACATACA - FUNDACIÓN	VIA DE SEGUNDO ORDEN
45MG21	RAMAL VALERA	VIA DE SEGUNDO ORDEN
45MG25	SEVILLA- CERRO AZUL	VIA DE SEGUNDO ORDEN
45MGA	PASO POR FUNDACIÓN	VIA DE SEGUNDO ORDEN
78MG01-1	GUAMAL - LIMITES CESAR	VIA DE SEGUNDO ORDEN
78MG01-2	SAN SEBASTIAN - LIMITE CESAR	VIA DE SEGUNDO ORDEN
	SANTA BARBARA DE PINTO - SANTA	
78MG02	ANA	VIA DE SEGUNDO ORDEN
	PIJIÑO - KM 14 VIA SANTA ANA LA	
78MG02-1	GLORIA	VIA DE SEGUNDO ORDEN
80MG02-1-2	PUEBLO NUEVO - SAN ANGEL	VIA DE SEGUNDO ORDEN
	SAN BASILIO CRUCE CON VIA DEPTAL	
80MG02-3	PIVIJAY-CHIBOLO-CRUCE RUTA 8002	VIA DE SEGUNDO ORDEN
	(APURE)	
86MG09	REMOLINO - CARMEN - PIVIJAY	VIA DE SEGUNDO ORDEN
4517A01	BELLAVISTA - SACRAMENTO	VIA DE TERCER ORDEN
	SANTA ROSA DE LIMA - SANTA CLARA -	
4517A02	EL 50	VIA DE TERCER ORDEN
45MG01	BELLAVISTA-SI DIOS QUIERE	VIA DE TERCER ORDEN
	SANTA ROSA - DOÑA MARIA -	
45MG0402	FUNDACIÓN	VIA DE TERCER ORDEN





CODIGO	NOMBRE DE LA VÍA	CATEGORIA
45MG0402-1	ESTACION LLERAS - MONTERUBIO	VIA DE TERCER ORDEN
45MG08	TRONCAL (GRAN VIA) - SAN PEDRO — SAN JAVIER	VIA DE TERCER ORDEN
78MG03	SANTA BARBARA DE PINTO - CIENAGUETA	VIA DE TERCER ORDEN
78MG02-2	PIJIÑO- CASABLANCA -PREVENCION	VIA DE TERCER ORDEN
78MG0402	PIJIÑO - CABRERA	VIA DE TERCER ORDEN
80MG0103	PEDRAZA - GUAQUIRI	VIA DE TERCER ORDEN
80MG011	LIMITE CHIBOLO - REAL OBISPO	VIA DE TERCER ORDEN
80MG02-1	ESTRELLA - PUEBLO NUEVO	VIA DE TERCER ORDEN
80MG02-1-1	PUEBLO NUEVO - MONTERRUBIO - SANTA ROSA DE LIMA	VIA DE TERCER ORDEN
80MG02-2	TIOGOLLO - SABANAS SAN BASILIO	VIA DE TERCER ORDEN
80MG0201	PIEDRA DE MOLER-PUNTA DE PIEDRA	VIA DE TERCER ORDEN
85MG0301	PAYLON DE OROZCO - CARRETO	VIA DE TERCER ORDEN
86MG06	PIÑUELA—CHINOBLAS	VIA DE TERCER ORDEN
86MG11	CAMPOALEGRE - SABANAS	VIA DE TERCER ORDEN
90MG0406	LA TAGUA-VIA CAMPANO CERRO KENNEDY	VIA DE TERCER ORDEN





Fuente: Resolución 852 del 2018

Figura 22 Mapa de carreteras del Magdalena



Fuente: INVIAS - Mapa de carreteras del Magdalena - Magdalena | Gifex

4.3.2 Pavimento

En la Tabla 5 se presenta la red de carreteras clasificada según su clase de administración, tipo de pavimento y el estado en que este se encuentra. La mayoría de las vías están bajo la administración de una entidad vial y se encuentran pavimentadas y de estas más del 80% se encuentran en buen estado. Por otro lado,





las vías no pavimentadas generalmente presentan un estado de bueno a regular, con un porcentaje del 55.28% y 28.00%, respectivamente

Tabla 5 Red de carreteras por tipo de administración y tipo de pavimento

Via	Clase de administración	Estado (Longitud en Kilómetros)					
		Pavimentada			No Pavimentada		
		Bueno	Regular	Malo	Bueno	Regular	Malo
Barranquilla- Ciénaga	Concesión	61,70					
Ciénaga- Santa Marta	Administrador Vial	27,20	3,60				
Santa Marta- Río Palomino	Concesión	72,55					
Río Ariguani- Ye de Ciénaga	Administrador Vial	89,40	8,60	22,00			
Variante de Aracataca	Administrador Vial	7,20					
Variante Ye de Ciénaga	Administrador Vial	2,00					
Plato- Pueblo Nuevo	Administrador Vial	49,70	33,40	5,00			
Guamal- El Banco	Administrador Vial					30,00	6,30
El Banco- San José	Administrador Vial	15,07					5,80
Plato- Salamina	Red de Expansión	6,60	0,40		55,00	25,00	16,00
Salamina Palermo	Red de Expansión				40,90	14,40	8,70
Santa Ana- La gloria	Red de Expansión	7,50			49,00	4,00	7,00

Fuente: PDSV 2016 – 2021 con base al Plan Departamental de Infraestructura de Transporte, Secretaría de Infraestructura del Departamento del Magdalena (2016).

Ahora, con relación al tipo de pavimento en la Tabla 6 se evidencia que la totalidad de vías (393,20 Km) de la red primaria se encuentran pavimentadas.

Tabla 6 Tipo de pavimento – Red vial primaria

Via	Longitud (Km)			
	Pavimentado	Afirmado	Tierra	Total
Plato- Lim. Ariguani	65,00			65,00
Lim. Plato- Pueblo Nuevo	21,30			21,30





Via	Longitud (Km)			
	Pavimentado	Afirmado	Tierra	Total
Santa Marta- Río Palomino	69,20			69,20
Gaira- La Lucha	6,00			6,00
Aeropuerto- Gaira	6,50			6,50
Limites Sta. Mta / Ciénaga- Aeropuerto	5,00			5,00
Ye de Gaira- Rodadero – Sta. Mta.	6,50			6,50
Ramal a Bonda	8,30			8,30
Ye de Ciénaga- Fundación	51,30			51,30
Pontazgo- Ciénaga- Santa Marta	72,00			72,00
Lim. Fundación- Lim. Ciénaga	12,20			12,20
Variante Fundación- Aracataca	8,20			8,20
Río Ariguani- Fundación	34,90			34,90
Fundación- Ye de Ciénaga	1,80			1,80
Pueblo Nuevo- Río Ariguani- Bosconia	25,00			25,00
Km totales	393,20	0,00	0,00	393,20
%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: PDSV 2016 – 2021 con base al Plan Departamental de Infraestructura de Transporte, Secretaría de Infraestructura del Departamento del Magdalena (2016).

Por otro lado, de los 477,90 Km que corresponden a la red vial secundaria del departamento, el 45,51% de esta se encuentra en afirmado, mientras que el 36,49% en tierra y finalmente el 18,00% pavimentado.

Tabla 7 Tipo de pavimento – Red vial secundaria

Via	Longitud (Km)			
	Pavimentado	Afirmado	Tierra	Total
Ramal Aeropuerto	1,80			1,80
Ramal a Taganga	3,00			3,00





Via	Longitud (Km)			
	Pavimentado	Afirmado	Tierra	Total
Santa Marta- Minca – Campano	13,80		9,00	22,80
Ramall a Bonda	8,30			8,30
Salamina- Lim. Pivijay	11,50			11,50
Ramall a Cinto	15,50		4,50	20,00
Ramall a Cañaverai	4,00			4,00
Tucurinca – Sevilla		2,00	0,60	2,60
Troncal 4518- Sevilla	5,20			5,20
Aracataca- El Retén- El Bongo	10,00		13,50	23,50
Algarrobo- Si Dios Quiere		3,00	12,20	15,20
Rio Ariguani- Bellavista- Santa Rosa		3,80	19,50	23,30
Si Dios Quiere – Bellavista		1,00	3,00	4,00
Salamina – Lim. El Piñón	3,00			3,00
Lim. Salamina- El Piñón- Lim. Cerro	7,30	10,70		18,00
Lim. El Piñón – Cerro San Antonio		3,00		3,00
Las Palma- Las Canoas			9,00	9,00
Pivijay – Playón de Orozco			15,00	15,00
La gloria – Lim. Santa Ana		25,70		25,70
La Estrella – Canoas			14,50	14,50
La Estrella – Chibolo		8,00	7,00	15,00
Pueblo Nuevo – Algarrobo		9,80	32,20	42,00
Aracataca- El Retén- El Bongo			23,50	23,50
Santa Ana- San Fernando		7,00		7,00
San Fernando- San Zenón		2,50		2,50





Via	Longitud (Km)			
	Pavimentado	Afirmado	Tierra	Total
Lim. Santa Ana – San Zenón		2,50		2,50
San Zenón – Peñoncito		5,20		5,20
San Sebastián- El Escudo		38,00	8,00	46,00
Guamal- Lim. El Banco		11,20		11,20
Guamal- El escudo		44,00		44,00
El Banco – Lim. Cesar	2,60	16,30	2,90	21,80
El Banco – Lim. Guamal		23,80		23,80
Km totales	86,00	217,50	174,40	477,90
%	18,00%	45,51%	36,49%	100,00%

Fuente: PDSV 2016 – 2021 con base al Plan Departamental de Infraestructura de Transporte, Secretaría de Infraestructura del Departamento del Magdalena (2016).

Finalmente, con relación a la red vial terciaria que cuenta con una longitud de 1272,60 Km en total se encuentra principalmente en tierra con un apropiadamente 81,62%.

Tabla 8 Tipo de pavimento – Red vial Terciaria

Via	Longitud (Km)			
	Pavimentado	Afirmado	Tierra	Total
Mamey- guachaca			25,0	25,00
Ruta 9008- Mamey			11,5	11,50
Bonda- girocasaca	1,00		7,0	8,00
Oriente- Minca	0,20		11,0	11,20
La Cabaña- La Tigresa			5,0	5,00
La Tigresa- Gamonal- Las Minas	0,10		4,5	4,60
Mendiguaca- La Sierra			22,0	22,00
Paso del Mago- Troncal			6,4	6,40
Central Córdoba- Cincinnati			7,5	7,50
El Campano- Cerro Kennedy			19,0	19,00
La Tagua- vía Campano/C. Kennedy	0,10		9,6	9,70





Via	Longitud (Km)			
	Pavimentado	Afirmado	Tierra	Total
Campano- Oriente			2,0	2,00
Troncal- San Pedro de la Sierra			21,6	21,60
Sevilla- Palomar		6,20	2,0	8,20
La gran Via- Orihueca- Latal	2,60	6,40		9,00
Sevillano- Oleta		4,00	3,0	7,00
Caño Mocho- Orihueca			4,9	4,90
Orihueca- Río Frio		11,40		11,40
Mamey- La Oleta		2,40		2,40
Carital- La Unión			2,3	2,30
Puente La Aguja- La Secreta			6,6	6,60
Sevillano- La Mira		4,00		4,00
Sevillano- Colorado			5,5	5,50
San pedro- San Javier			6,5	6,50
Ramal a San Pablo			6,5	6,50
Ramal a guamachito		6,00	0,4	6,40
Troncal- guacamayal		4,60	1,0	5,60
Clara Inés- Bocas de Aracataca			21,0	21,00
Las Flores- Las Mercedes		4,60	3,1	7,70
Y de Cerro Azul- La Fuente			8,2	8,20
Buenos Aires- Río Piedras		5,00	13,2	18,20
Aracataca- Teobromina		3,00	4,00	7,00
Aracataca- Cerro Azul			23,80	23,80
Rietén- El Trece			3,00	3,00
Aracataca- Bocas de Aracataca			27,80	27,80
Bodega- Roma-La Victoria			10,50	10,50
Roma- San Rafael			12,50	12,50
Santa Rosa- Lim. Pivijay		7,70		7,70
Bellavista- Las Mercedes			20,30	20,30
Bellavista- Sacramento			17,40	17,40





Via	Longitud (Km)			
	Pavimentado	Afirmado	Tierra	Total
Santa Rosa- Sta. Clara- El 50			38,40	38,40
La Cristalina- La galaxia			4,40	4,40
Santa Rosa- Estación Lleras			9,00	9,00
Caraballo- Fundación			23,90	23,90
Sta Rosa- doña María- Fundación			15,10	15,10
Estación Lleras- Monterrubio			9,80	9,80
Santa Rosa- La Rosita			11,30	11,30
El Porvenir- doña María			7,80	7,80
Palermo- Sitionuevo		17,80	5,00	22,80
Sitionuevo- Lim. Remolino		6,20		6,20
Remolino- Lim. Sitio nuevo		3,00		3,00
Remolino- guaimaro			14,00	14,00
Buenavista- San Rafael			6,70	6,70
Remolino- Y de San Rafael			16,50	16,50
Salamina- guaimaro		4,20	10,00	14,20
guaimaro- San Rafael			9,10	9,10
San Rafael- El Carmen			7,40	7,40
El Carmen- Pivijay			3,50	3,50
Campo Alegre- El Salado			3,80	3,80
Nuevo Vásquez- Cantagallar		1,60	3,20	4,80
San Basilio- Sabanas		2,90	1,10	4,00
Sabanas- Tio gollo		3,00	3,50	6,50
Cantagallar- El Piñón			5,00	5,00
Tio Gollo- Nuevo Vásquez		2,20		2,20
Caño de Agua- Carreto			4,50	4,50
Las Palmas- Carreto			4,80	4,80
San Basilio- Via Pivijay- Playón Orozco		1,20	3,60	4,80
Las Canoas- Carreto			9,80	9,80
Tio Gollo- Región Salado			4,50	4,50
Playón de Orozco- Carreto			14,30	14,30
Sabanas- Campo Alegre			12,90	12,90
Sabanas- Los Pavos			12,00	12,00
La Esmeralda- Via Sabanas			3,80	3,80
Lim. Pedraza- Rosario de Chengue		3,80	1,30	5,10
Rosario de Chengue- Concordia		1,70		1,70
Cerro de San Antonio- Concordia		6,00	14,20	20,20





Via	Longitud (Km)		
	Pavimentado	Afirmado	Tierra
Concordia- Balsamo		4,20	7,90
Cerro San Antonio- Lim. Pedraza			12,00
Pedraza- Bahia Honda		9,70	0,60
Bahia Honda- Heredia			9,30
Pedraza- Rosario de Chengue		5,40	2,60
Punta de Piedra- Caño de Agua			16,20
Balsamo- Bomba		4,60	2,00
Pedraza- Guaiquirí			6,80
Balsamo- Bellavista			7,50
Piñuela- Chino Blas			6,00
Chino Blas- Garrapata		5,80	6,50
Garrapata- Flores de Maria			14,50
Pijay- La Colorada		1,00	8,20
Flores de Maria- Canoas			10,40
Nueva granada- Tambora			9,70
Lim. Plato- Pinto			40,00
Plato- Lim. Tenerife		2,40	
Apure- Las Mulas		7,00	18,80
El Difícil- Palalito			19,50
Nueva granada- Las Mulas			19,00
Tenerife- San Antonio			20,20
Lim. Chibolo- Piedras de Moler			12,20
Plato- Tenerife- Real del Obispo		22,10	
Lim. Chibolo- Real del Obispo			11,70
Piedra de Moler- Punta de Piedra			9,20
Real del Obispo- Heredia			10,50
Real del Obispo- Santa Inés		7,00	
Pueblo Nuevo- La Estrella			12,40
Buenvista- El Difícil			18,70
Santa Ana- Pinto			19,70
San Fernando- Pijiño- Cabrera		4,50	14,90
Pijiño- Cabrera		2,90	
San Sebastián- Murillo		10,40	
San Sebastián- Los Galvis		8,00	
Los galvis- La Pacha			8,20
Salvadora- Via guamal/Escudo			2,00
Murillo- guamal		10,00	





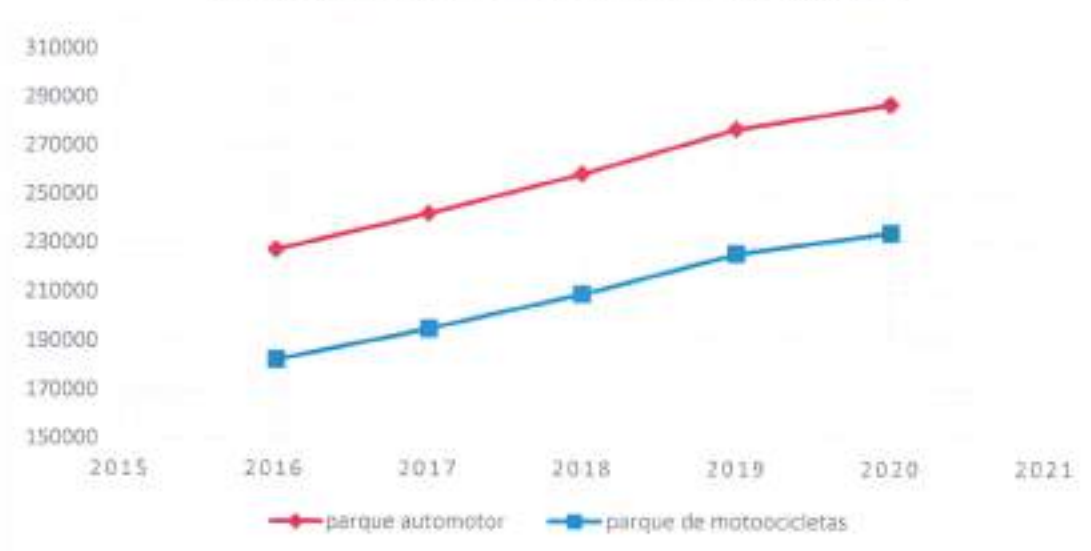
Via	Longitud (Km)			
	Pavimentado	Afirmado	Tierra	Total
Salvadora- Urquijo			5,20	5,20
Urquijo- Villa Nueva			8,00	8,00
San José- Menchiquejo		6,00		6,00
Tamalamequito- Algarrobal			3,50	3,50
Algarrobal- Rincón de Malpica			3,00	3,00
Malpica- Hatillo de la Sabana			12,00	12,00
Km totales	4,00	229,90	1038,70	1272,60
%	0,31%	18,07%	81,62%	100,00%

4.3.3 Parque automotor

Con relación al parque automotor, el 2% del total de los automóviles en Colombia se encuentra en el departamento del Magdalena. Además, este departamento cuenta con una gran cantidad de motocicletas, que, según datos estadísticos, representan el 81.6% del parque vehicular total del departamento.

Tanto el parque de motocicletas como el parque automotor del Magdalena están en constante aumento. Entre 2016 y 2020, el parque automotor tuvo una variación media del 6.0%, mientras que el parque de motocicletas aumentó en un 6.4%, como se muestra en la Figura 23.

Figura 23 Variación de los parques de motocicletas y el automotor



Fuente: Propia con datos de la ANSV

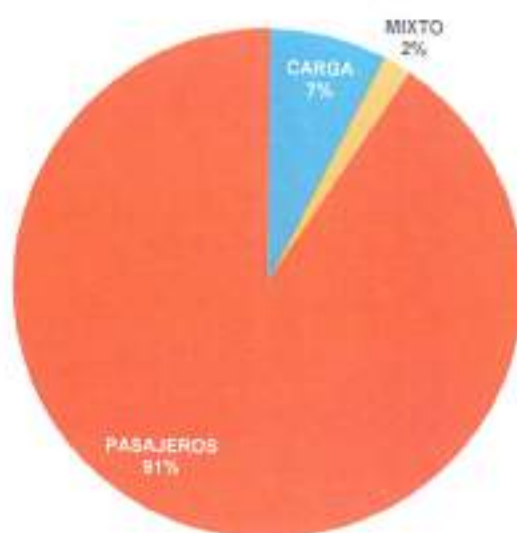
Por otro lado, considerando las modalidades de servicio matriculadas en el departamento del Magdalena, el 91% de los vehículos se registraron en la





modalidad de pasajeros, el 7% en carga y el 2% en mixto, tal como se presenta en la Figura 24.

Figura 24 Modalidad de servicios matriculados



Fuente: Elaboración propia con datos de la Oficina de Tránsito y Transporte Departamental del Magdalena.

La Figura 25 permite realizar el análisis de los datos de matriculación de vehículos desde 1960 hasta 2020. Así, en las décadas de 1960 y 1970, se observa un crecimiento gradual en el número de matriculaciones, con algunos aumentos significativos a partir de 1973. Durante los años 80, el número de vehículos matriculados muestra un crecimiento considerable, alcanzando un pico en 1982 con 1034 matriculaciones. La década de los 90 continúa esta tendencia ascendente, destacándose el año 1997 con 1003 vehículos matriculados. Sin embargo, a partir de los años 2000, se observa una expansión rápida, con picos en 2008 y 2009 de 1247 y 1236 vehículos respectivamente, seguido por una caída drástica en la última década, alcanzando un mínimo histórico de solo 3 matriculaciones en 2020.

Dado el crecimiento significativo en las matriculaciones durante las décadas de 1980, 1990 y los primeros años de 2000, es probable que una gran parte del parque automotor actual esté compuesto por vehículos con más de 20 años de antigüedad. Esto sugiere una flota vehicular envejecida, lo cual puede tener implicaciones en términos de eficiencia energética, seguridad y emisiones de gases contaminantes. Además, la caída drástica en las matriculaciones a partir de 2012, indica una reducción en la renovación del parque automotor, lo que podría agravar estas problemáticas identificadas.



Figura 25 Vehículos matriculados 1960 - 2020



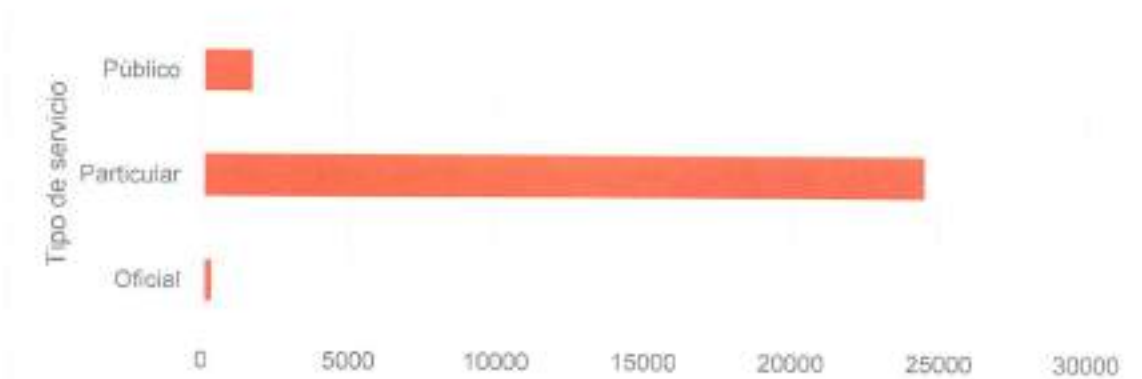
Fuente: Elaboración propia con datos de la Oficina de Tránsito y Transporte Departamental del Magdalena.





Por otro lado, en relación con los tipos de servicios, la mayoría de los vehículos se registraron como particulares, como se puede apreciar en la Figura 26.

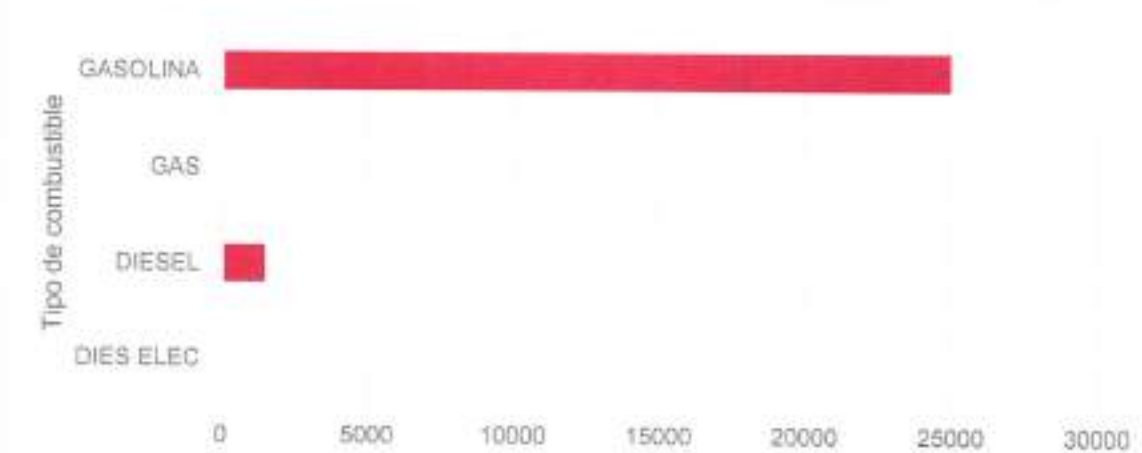
Figura 26 Tipo de servicio matriculados – parque automotriz



Fuente: Elaboración propia con datos de la Oficina de Tránsito y Transporte Departamental del Magdalena.

El análisis del tipo de combustible utilizado por los vehículos matriculados revela una clara predominancia de los vehículos de gasolina, con un total de 24,989 vehículos. Los vehículos diésel representan una porción significativamente menor, con 1,436. En contraste, los vehículos a gas y los vehículos eléctricos son mucho menos comunes, con solo 23 y 1 unidad matriculada respectivamente. Estos datos indican que el parque automotor sigue estando dominado por combustibles fósiles tradicionales, lo que sugiere una baja penetración de tecnologías más limpias y sostenibles en el mercado actual.

Figura 27 Tipo de combustible – parque automotriz



Fuente: Elaboración propia con datos de la Oficina de Tránsito y Transporte Departamental del Magdalena.

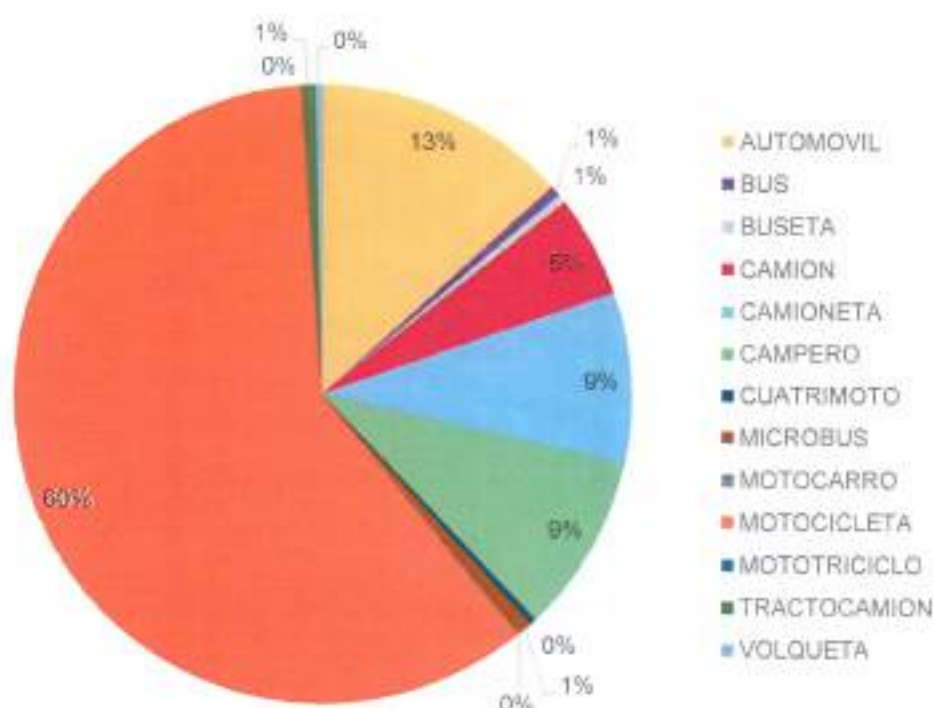




Con relación a la tipología de vehículos registrados, las motocicletas dominan el parque automotor con un total de 15,849 vehículos, lo que representa una proporción de aproximadamente el 60% de total. Los automóviles también tienen una presencia importante con un 13%. Las camionetas y camperos son otras categorías destacadas con 2,366 y 2,454 vehículos registrados respectivamente.

Entre los vehículos de transporte público y comercial, se registraron 150 buses, 124 busetas y 198 microbuses, indicando una menor representación en comparación con los vehículos particulares. Los camiones y tractocamiones también tienen una presencia notable con 1,394 y 193 unidades respectivamente.

Figura 28 Tipologías de vehículos registrados



Fuente: Elaboración propia con datos de la Oficina de Tránsito y Transporte Departamental del Magdalena.

4.3.4 Sistemas automáticos, Semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones

En el departamento, a fecha de Agosto de 2020, se tienen un total de , distribuidos de la siguiente forma, en donde adema se indica si la Entidad Territorial (ET)





encargada de cada dispositivo es el propio municipio o el organismo de tránsito departamental

Tabla 9 Cantidad de dispositivos SAST en el Departamento

Municipio	Cantidad de Dispositivos	Entidad Encargada
Ciénaga	5	Municipio
Santa Marta	9	Distrito
Sitionuevo	1	Departamento
Puebloviejo	3	Departamento
Fundación	3	Municipio
Zona Bananera	1	Departamento

Fuente: Elaboración propia con datos de la ANSV

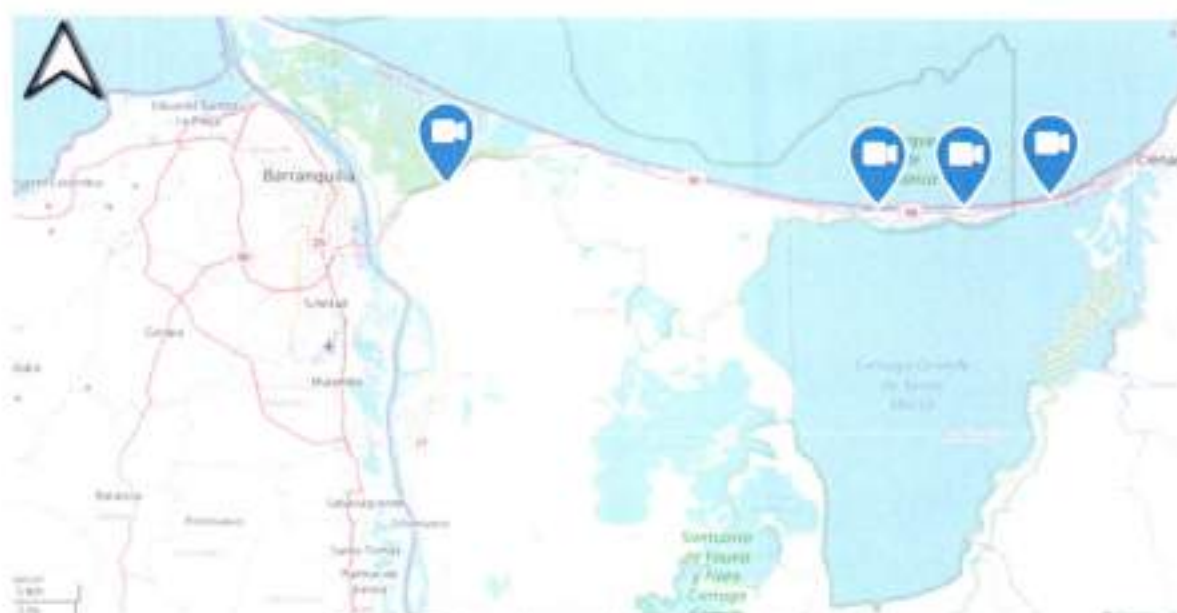
Todos estos dispositivos se encuentran en proceso de actualización y radicación de acuerdo a la Resolución No. 20203040011245 de 2020.

Los 4 dispositivos bajo jurisdicción del departamento, por medio de la Oficina de Tránsito y Transporte, se encuentran ubicados sobre la Ruta Nacional 90, en el sector Barranquilla – Ciénaga, que es conocido por su alta siniestralidad a lo largo de la historia, abarcando de forma efectiva casi la totalidad del tramo, como se muestra a continuación.





Figura 29 Dispositivos SAST Departamentales



Fuente: Elaboración propia con datos de la ANSV

4.3.5 Información Contravencional

En la Figura 30, se presentan los comparendos registrados en el departamento del Magdalena desde el año 2019 hasta inicios de julio del 2024. Se evidencia que el año con mayor número de comparendos fue 2019, con un total de 19,574, de los cuales 6,501 se registraron en el tercer trimestre. Posteriormente, se observa una disminución gradual y significativa a lo largo de los años: 11,744 en 2020, 7,401 en 2021, 6,018 en 2022, 4,637 en 2023, y 2,174 en 2024.



Figura 30 Comparendos por Trimestre



Fuente: Elaboración propia con datos de la Secretaría Departamental del Magdalena.

Por otro lado, en la Tabla 10 se detallan los códigos de comparendos reportados en el departamento a lo largo de los últimos cinco años. Los más críticos fueron los siguientes: el D01, asociado a guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente; seguido por el C35, por no realizar la revisión técnico mecánica en los plazos establecidos; posteriormente, el C24, por conducir motocicleta sin seguir las normas establecidas; el D02, que sanciona conducir sin portar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito ordenado por la ley; y finalmente, el D12, asociado a conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito.

Tabla 10 Comparendos en el departamento del Magdalena

Código del comparendo	No. de veces registrado
D01	10623
C35	7288
C24	7144
D02	6889
D12	3680
D06	2269
H02	2220
C14	1796
B01	1686
C15	1594





Código del comparendo	No. de veces registrado
F06	971
C29	805
D07	567
F	492
B02	473
C31	387
D08	377
B03	259
H03	248
C08	238
C11	230
H13	155
C06	135
D03	100
C38	99
D13	90
C22	67
C37	67
B07	51
F09	47
C28	44
D05	40
B16	35
C03	34
F04	27
C02	26
B04	24
B20	20
A01	18
G02	15
C20	13
B22	12
C21	12
A05	11
B05	10
C34	8
C36	7
B06	6
B08	6
C04	6





Código del comparendo	No. de veces registrado
H10	6
C27	5
C33	5
D16	5
H01	5
C10	4
C19	4
I01	4
B10	3
B11	3
B14	3
B15	3
C01	3
C12	3
C23	3
C25	3
F05	3
H08	3
A02	2
A12	2
B13	2
E04	2
F01	2
F02	2
G01	2
A07	1
A08	1
B12	1
B21	1
C05	1
C07	1
C13	1
C26	1
D04	1
D11	1
D14	1
D15	1
F07	1
F08	1
H04	1



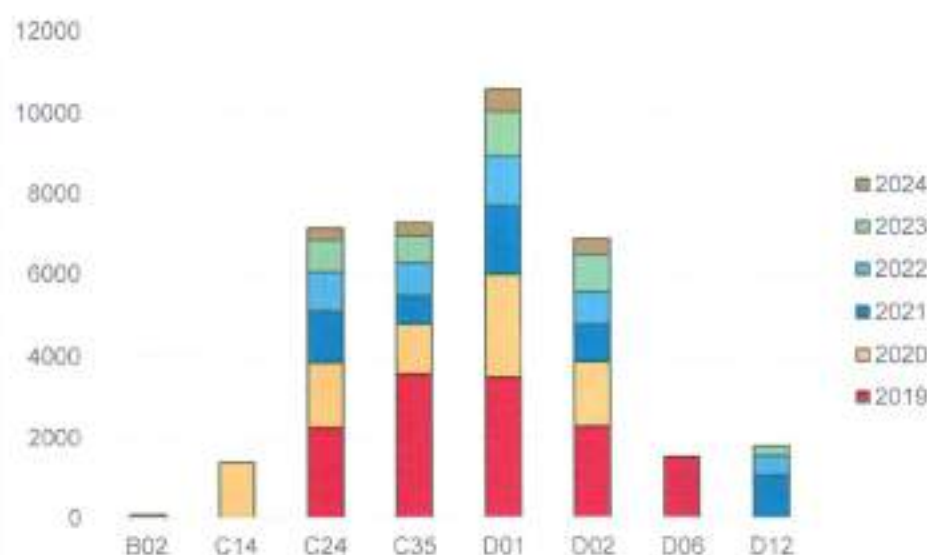


Código del comparendo	No. de veces registrado
H05	1
H06	1
H09	1

Fuente: Elaboración propia con datos de la Secretaría Departamental del Magdalena.

La Figura 31, presenta los códigos de comparendos más críticos en el departamento en los últimos 5 años, destacando el D01 que fue el que mayor se registró en cada uno de los años (guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente), seguido por el C35 (no realizar la revisión tecnicomecánica en los plazos establecidos), el C24 (conducir motocicleta sin seguir las normas establecidas) y D02 (conducir sin portar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito ordenado por la ley).

Figura 31 Códigos críticos en los últimos 5 años.



Fuente: Elaboración propia con datos de la Secretaría Departamental del Magdalena.

Para el año con mayor número de comparendos, que fue 2019, el mes con más infracciones registradas fue octubre. Destaca la vía Río Ariguani - Ye de Ciénaga, específicamente entre los kilómetros 45 y 49, como el lugar con mayor cantidad de comparendos. (Ver Figura 32).





Figura 32 Lugar de comparendos – octubre 2019



Fuente: Elaboración propia con datos de la Oficina de Tránsito y Transporte Departamental del Magdalena.

4.3.6 Señalización

En esta sección se presenta la malla vial con su respectiva señalización de cinco municipios que forman parte de la jurisdicción del departamento del Magdalena, priorizados según su siniestralidad siguiendo la metodología descrita en la sección 0. De las señalizaciones mostradas en la Figura 33, se evidencia que las más comunes en los municipios priorizados son SR-01 PARE y SR-30 VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA.

Figura 33 Señalizaciones

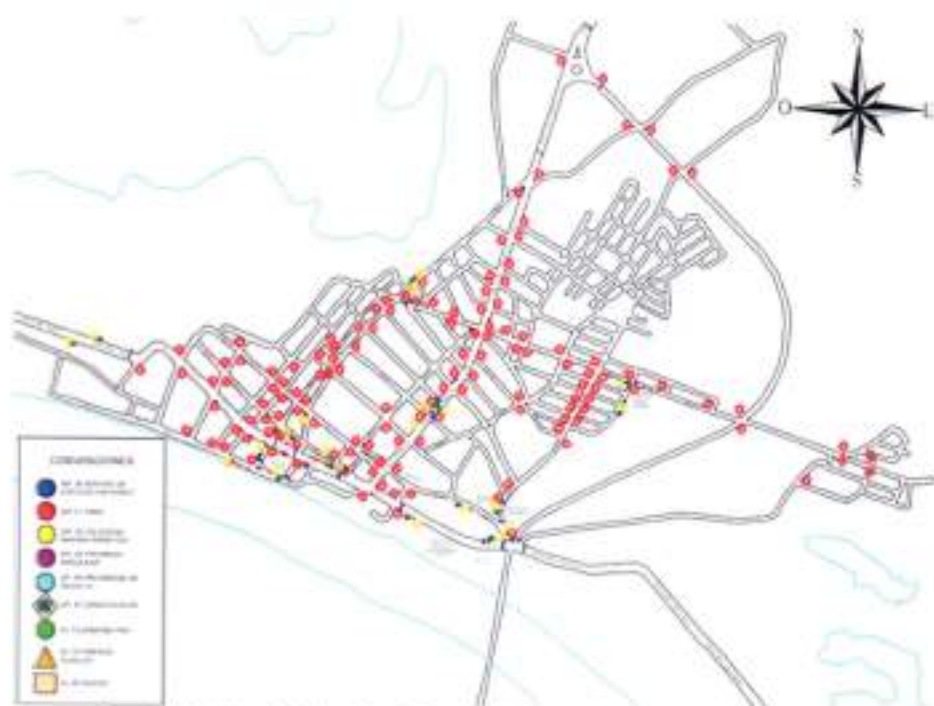


Fuente: Oficina de Tránsito y Transporte Departamental del Magdalena.



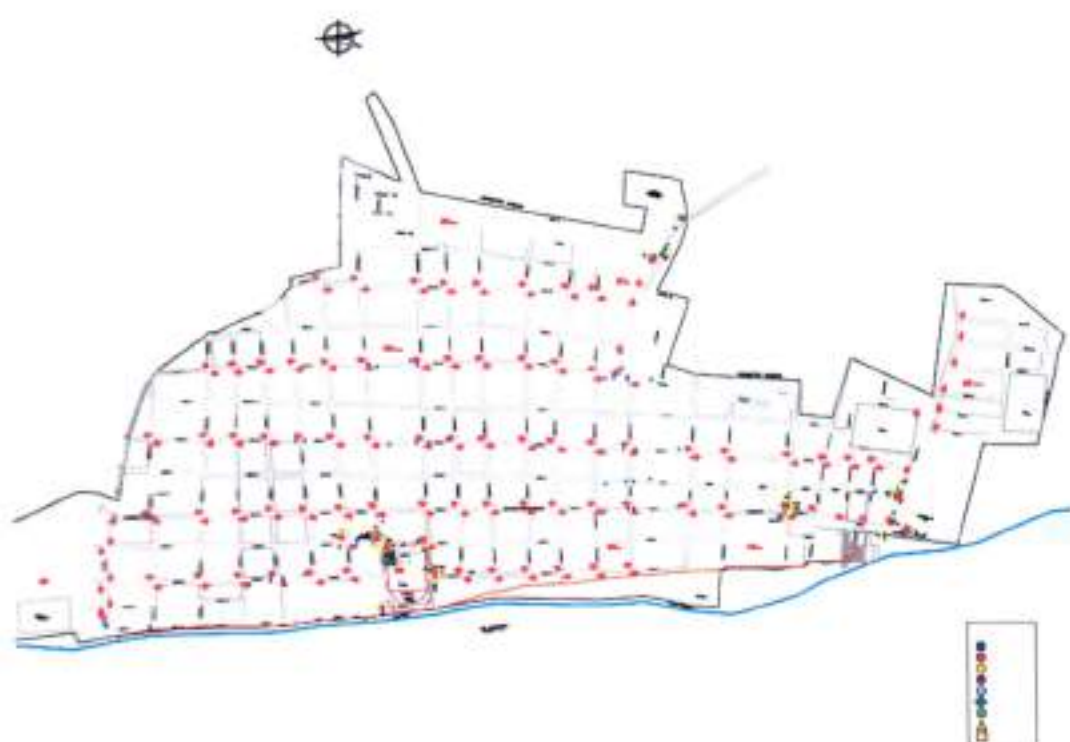


Figura 34 Señalización - Santa Ana



Fuente: Oficina de Tránsito y Transporte Departamental del Magdalena.

Figura 35 Señalización – Sitio Nuevo



Fuente: Oficina de Tránsito y Transporte Departamental del Magdalena.

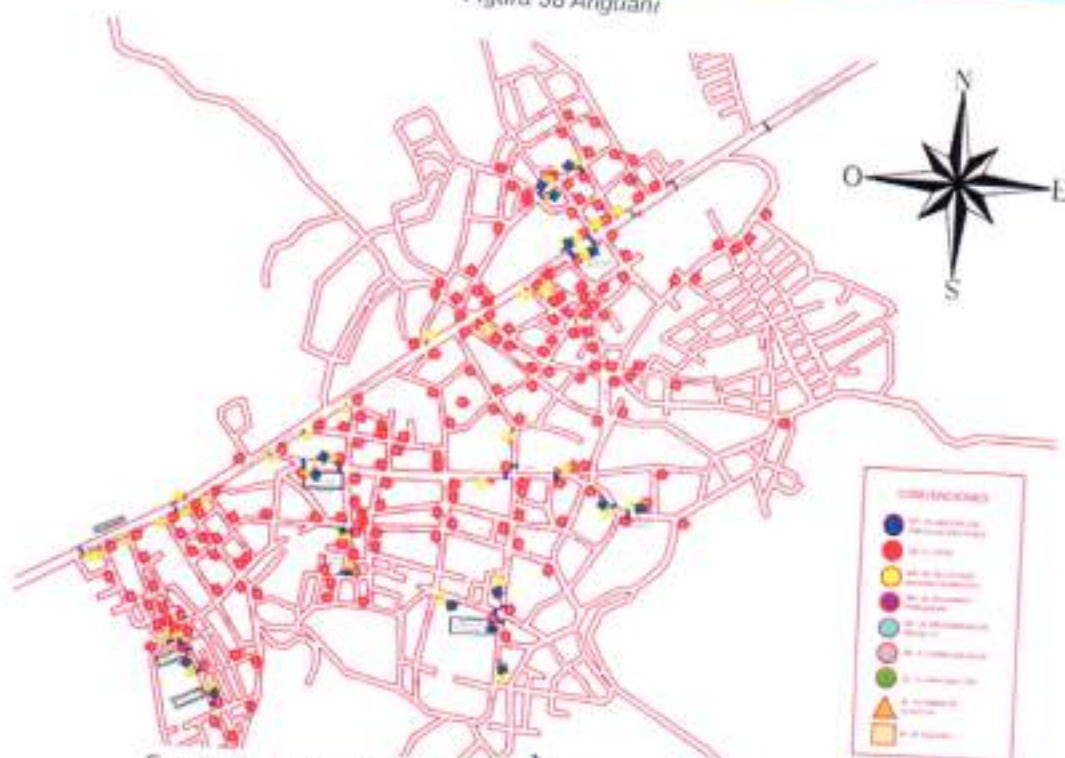


Figura 37 Nueva Granada





Figura 38 Ariguaní



Fuente: Oficina de Tránsito y Transporte Departamental del Magdalena.

4.4 Acciones enfocadas en Seguridad Vial

En este capítulo se presentan evidencias de acciones en seguridad vial desarrolladas por la oficina de Tránsito y Transporte Departamental del Magdalena en los últimos meses de manera autónoma o en articulación con otras entidades.

Figura 39 Acciones en seguridad vial en el año 2024 en el Departamento del Magdalena

Acciones	Descripción	Área de acción relacionada
Sensibilización a los motociclistas sobre los elementos de seguridad vial y comportamiento seguro	En el contexto de la campaña #NosMovemosPorLaVida, liderada por la ANSV y en colaboración con la Oficina de Tránsito y Transporte del Magdalena, se llevó a cabo el programa "Moto destrezas" en el corregimiento de Tasajeras. Durante esta iniciativa, se realizaron charlas de sensibilización dirigidas a los motociclistas, con el objetivo de promover el uso adecuado de elementos de protección personal, informar sobre los límites de velocidad según los tipos de vías y resaltar la importancia de la responsabilidad vial.	Comportamiento Seguro





Acciones

Descripción

Area de acción relacionada

Entregas de las "Bicis de la Alegría"

Se entregaron en Ciénaga, Fundación y El Retén a un grupo de los niños, niñas y jóvenes beneficiados del programa "Bicis de la Alegría" con el fin de promover la movilidad sostenible y garantizar que cuenten con un vehículo para asistir a clases.

Gobernanza

Estos vehículos fueron entregados con sus elementos de protección personal como lo son los chalecos reflectivos y cascos.



Acciones

Descripción

Area de acción relacionada

Implementación de áreas de prevención durante la semana Santa

Se implementaron de 10 áreas de prevención estratégicamente ubicadas desde los límites con el departamento de Riohacha hasta El Banco.

En estos espacios se realizaron jornadas de seguridad vial a ciclistas, conductores de vehículos particulares, motociclistas, entre otros. Con la entrega de folantes y recomendaciones sobre el comportamiento en la vía en los días festivos.

Cumplimiento de Normas





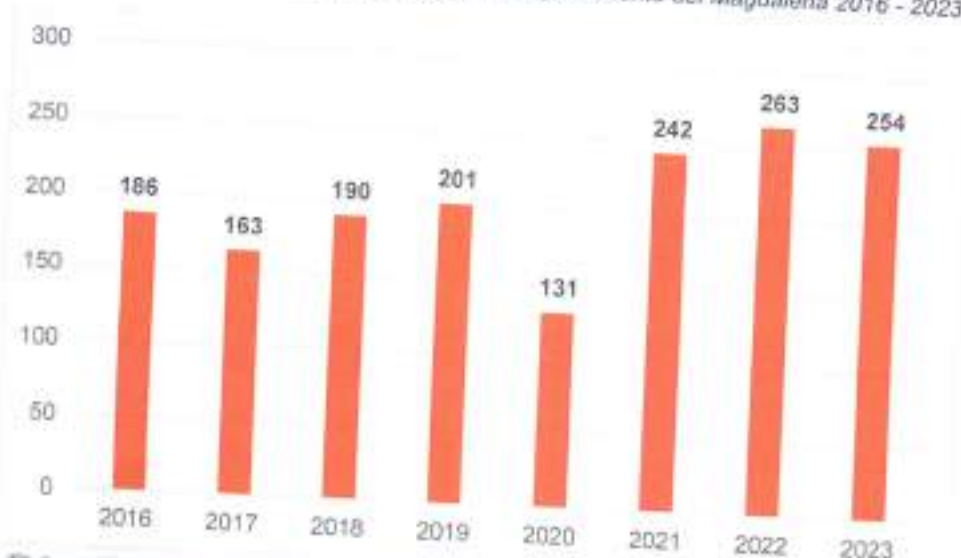
Fuente: Oficina de Tránsito y Transporte Departamental del Magdalena

4.5 Siniestralidad

Para este análisis, se utilizaron datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que consolidan información sobre las víctimas de siniestros viales en el período 2016-2023, siendo este el insumo principal para el siguiente diagnóstico.

De esta manera, el análisis de los fallecidos en siniestros viales entre 2016 y 2023 del departamento presentado en la Figura 40 muestra una disminución inicial en el número de víctimas hasta 2017, seguida de un aumento progresivo a partir de 2018, alcanzando un máximo en 2022 con 263 fallecidos. El descenso significativo en 2020, con 131 víctimas, coincide con las restricciones de movilidad por la pandemia de COVID-19, pero los años posteriores reflejan un incremento, llegando a 254 fallecidos en 2023.

Figura 40 Fallecidos en siniestros viales en el departamento del Magdalena 2016 - 2023



Fuente: Elaboración propia con base al OBSERVATORIO, AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, 2024

Los datos presentados en la Figura 41 muestran una tendencia general de disminución en la cantidad de lesionados en siniestros viales desde 2016 hasta



Gobernación del
MAGDALENA



2019, pasando de 690 a 486 lesionados. A partir de 2021, la cifra comienza a incrementar nuevamente, con un aumento a 307 lesionados, seguido por un repunte en 2022 a 550 lesionados, y un leve descenso en 2023 con 538 lesionados. Estos datos sugieren que, tras una drástica caída en 2020, las cifras de lesionados han vuelto a niveles similares a los anteriores a la pandemia, aunque no alcanzan los picos observados en 2016 y 2017.

Figura 41 Lesionados en siniestros viales en el departamento del Magdalena 2016 - 2023



Fuente: Elaboración propia con base al OBSERVATORIO, AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, 2024

La Figura 42 revela que, en general, el número de hombres muertos en siniestros viales es consistentemente más alto que el de mujeres en todos los años reportados en el departamento de Magdalena. Entre 2016 y 2019, se observa una tendencia variable en las cifras de hombres, con un aumento significativo en 2019 con 174 fallecidos y una disminución en 2020 con 104. Sin embargo, a partir de 2021, los números se incrementan nuevamente, alcanzando su punto máximo en 2022 con 221 fallecidos, seguido de un leve descenso en 2023 con 219. En el caso de las mujeres, los números fluctúan entre 27 y 42, sin mostrar una tendencia clara, pero también reflejan un aumento en 2022 y una ligera disminución en 2023.





Figura 42 Fallecidos en siniestros viales en el departamento del Magdalena 2016 – 2023 por sexo



Fuente: Elaboración propia con base al OBSERVATORIO, AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, 2024

En la Figura 43 se evidencia una disminución continua en la cantidad de lesionados en siniestros viales tanto para hombres como para mujeres desde 2016 hasta 2019, con una caída más pronunciada en 2020, donde el número de hombres lesionados bajó a 104 y el de mujeres a 59. A partir de 2021, las cifras vuelven a aumentar, alcanzando un pico en 2022 con 374 hombres y 176 mujeres lesionadas. En 2023, aunque se observa una ligera disminución, las cifras se mantienen relativamente altas en comparación con los años previos a la pandemia. A lo largo de los años, los hombres han representado una proporción mayor de los lesionados en siniestros viales en comparación con las mujeres.

Figura 43 Lesionados en siniestros viales en el departamento del Magdalena 2016 – 2023 por sexo



Fuente: Elaboración propia con base al OBSERVATORIO, AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, 2024





Al analizar los fallecidos y lesionados en siniestros viales según el tipo de usuario de la vía, se evidencia que los motociclistas son los más afectados, seguidos por los peatones. En el caso de los motociclistas fallecidos, se observa un aumento significativo, pasando de 98 en 2016 a 176 en 2023. Por otro lado, el número de motociclistas lesionados alcanzó su pico más alto en 2016 con 409 casos, experimentó una disminución en el 2020, y luego volvió a aumentar, alcanzando 365 lesionados en 2023.

Figura 44 Fallecidos por actores viales

UsuarioVia	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
 Peatón	39	37	47	47	25	70	45	48
 Sin Información	3	2						
 Usuario de bicicleta	6	6	5	11	6	12	3	11
 Usuario de moto	98	91	100	114	78	138	173	176
 Usuario de otros	1	2	1	2	1	1	2	1
 Usuario de V.Individual	20	11	23	15	9	11	13	7
 Usuario T.Carga	11	10	11	11	7	8	20	10
 Usuario T.Pasajeros	8	4	3	1	5	2	7	1

Fuente: OBSERVATORIO, AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, 2024

Figura 45 Lesionados por actores viales

UsuarioVia	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
 Peatón	104	87	93	97	25	56	84	79
 Usuario de bicicleta	53	56	48	48	14	12	43	32
 Usuario de moto	409	337	291	277	105	194	366	365
 Usuario de otros	3	1	2	5			1	6
 Usuario de V.Individual	59	30	38	32	2	17	28	21
 Usuario T.Carga	3	6	3	7	1	8	5	3
 Usuario T.Pasajeros	59	43	41	20	16	20	23	32

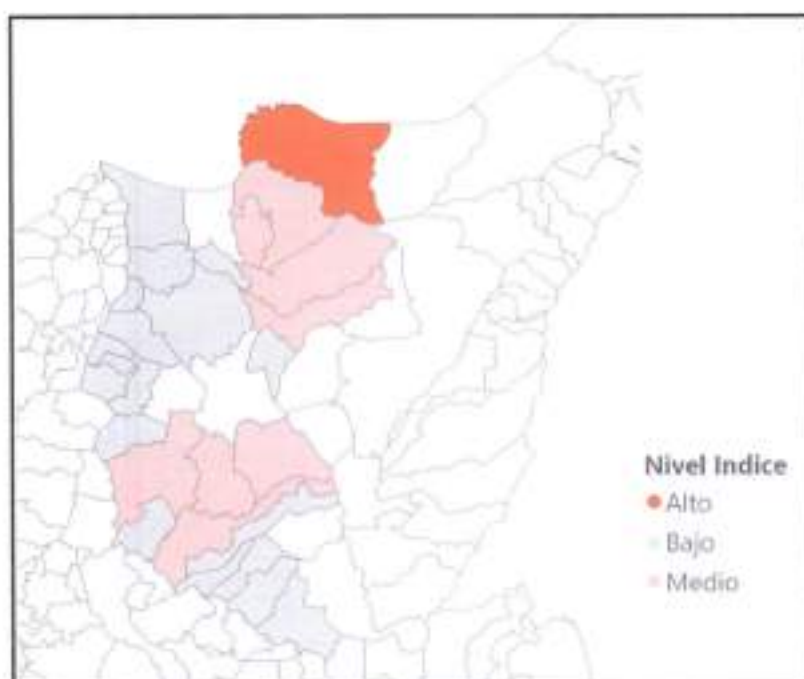
Fuente: OBSERVATORIO, AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, 2024

Con respecto a cada municipio se tendrían varios niveles de índice de mortalidad como se muestra en las siguientes imágenes.



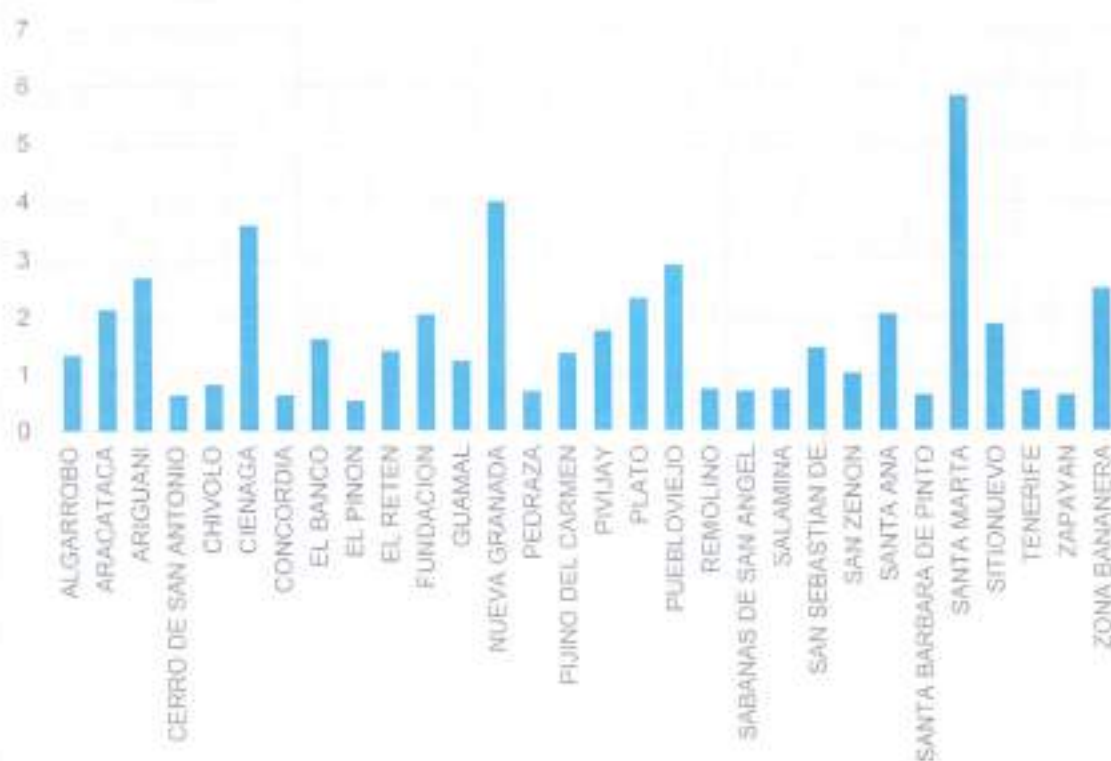


Figura 46 Mapa de niveles de índice de mortalidad



Fuente: ANSV

Figura 47 Índice de mortalidad según el municipio.



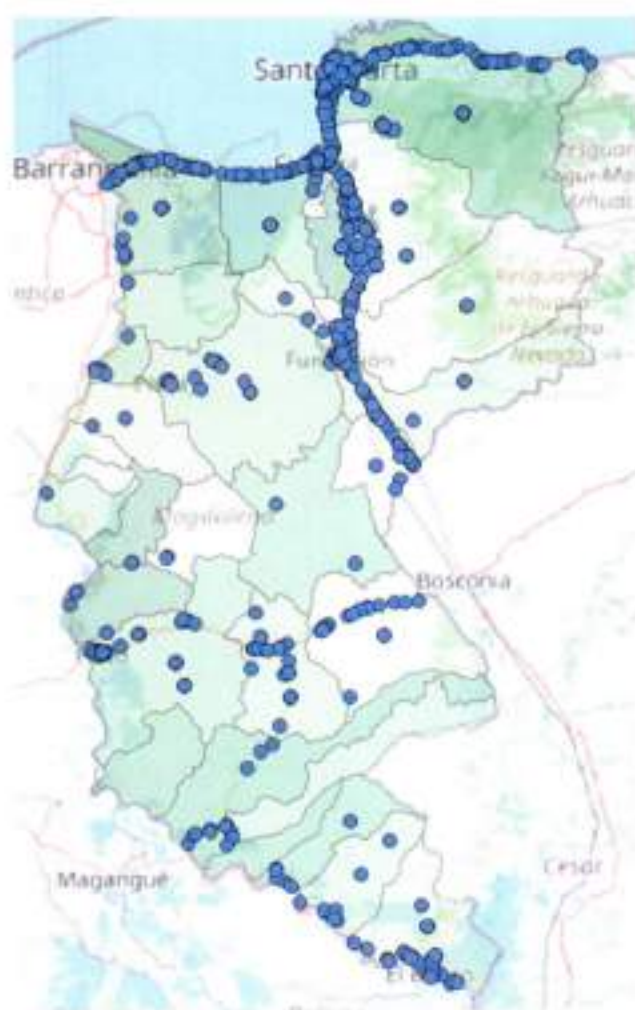
Fuente: Propia con datos de la ANSV





En la Figura 48, se observa la distribución geográfica de los fallecidos en siniestros viales en el departamento entre 2012 y 2021, denotando una clara concentración en las rutas nacionales, seguido de las departamentales de mayor relevancia.

Figura 48 Ubicación de los fallecidos en siniestros viales en el Departamento del Magdalena



Fuente: Propia con datos de la ANSV

Con base a la información obtenida del Geo portal del OBSERVATORIO, AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL se analiza el comportamiento georreferenciado de la siniestralidad con víctimas mortales en el Departamento del Magdalena en el Periodo comprendido entre 2012 y 2021 y se realiza una inspección de las condiciones donde se presentan los puntos y tramos críticos.





Figura 49 Índice de mortalidad según el municipio.



Fuente: Propia con datos de la ANSV

Donde se aprecia un total de 9 sectores críticos, donde uno de ellos es con respecto mayormente para ciclistas y el resto para motorizadas. A su vez 5 de los puntos críticos se ubican en el municipio de Santa Marta siendo 3 de ellos en vías locales, dos de ellas en la carrera 19 con 8 víctimas ciclistas y 15 motorizados, así mismo se encuentra la calle 1 que cuenta con 8 víctimas motorizadas.

Los otros dos puntos encontrados en el municipio de Santa Marta se encuentran en la transversal del Caribe, una en el sector Santa Marta - Río Palomino con un total de 6 víctimas motorizadas y la siguiente con 7 víctimas en las alternativas a la Transversal del Caribe en el Cruce de Alcatraces – Mamatoco.

Por otro lado, se encuentran dos sectores críticos en Ciénaga en las vías locales del municipio, con 7 víctimas en la carrera 17 y con 6 víctimas en la carrera 7 ambas motorizadas.



También en el municipio de Ariguani se da un punto crítico en la Transversal Carmen - Bosconia - Valledupar - Maicao - Puerto Bolívar en el sector Platón – Pueblo Nuevo con 5 víctimas.

Por último, se encuentra con 7 víctimas en la zona bananera del departamento del Magdalena en la troncal del Magdalena en el sector del Paso Nacional por Aracataca - Ye de Ciénaga.

4.5.1 Priorización de Municipios.

Para la recolección información participativa se analizan los municipios más críticos en siniestralidad, donde se avanzaron mesas de trabajo y acercamientos a la comunidad, con el fin de recolectar información, hacer partícipes a los mismos de la formulación y socializar el Plan Departamental.

Se definen los municipios críticos con base en los datos de siniestralidad del Observatorio, Agencia Nacional De Seguridad Vial para el último año. Se decidió dejar fuera del análisis a los municipios que ya cuentan con una dependencia u organismo de tránsito propio.

Se realizan priorizaciones con base a la siniestralidad mortal del departamento, en donde se evaluaron 3 criterios, Fallecidos totales, Tasa de Mortalidad e Índice de Mortalidad, como se presenta a continuación.

En cantidad de fallecidos por valor absoluto, los municipios más críticos son en orden:

1. Pueblviejo
2. Nueva Granada
3. Sitionuevo
4. Ariguani
5. El Retén
6. Pivijay
7. San Sebastián
8. Guamal
9. Pijiño del Carmen
10. Santa Ana
11. Algarrobo
12. Chibolo
13. San Zenón

En rojo se presentan los municipios que superan la media de fallecidos por municipio de la Magdalena: 8,433





En base a la tasa de fallecidos por cada 100.000 Habitantes, los municipios más críticos son:

1. Nueva Granada
2. Pueblo viejo
3. El Retén
4. Sitio nuevo
5. Ariguani
6. Pijiño de Carmen
7. San Sebastián
8. Pivijay
9. San Zenón
10. Santa Ana
11. Guamal
12. Algarrobo
13. Chibolo

En rojo se presentan los municipios que superan en tasa de fallecidos a la capital del departamento

En base al Índice de Mortalidad de la ANSV, calculado con base en la cantidad de fallecidos y las tasas de fallecidos por cien mil (100.000) habitantes de cada territorio, con un enfoque de corto (un año) y largo plazo (cinco años). Los municipios más críticos son:

1. Nueva Granada
2. Pueblo viejo
3. Ariguani
4. Santa Ana
5. Sitio nuevo
6. Pivijay -
7. San Sebastián
8. El Retén
9. Pijiño del Carmen
10. Algarrobo (Loma del Balsamo entrada algarrobo)
11. Guamal
12. San Zenón
13. Chibolo

Adicionalmente, la Resolución 583 de 2023 Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, reglamenta cuáles serán los municipios que tienen la obligatoriedad de implementar un PLSV actualmente en articulación con el parágrafo 1° del artículo





14 de la Ley 2251 de 2022. El criterio varía según la categoría del municipio, pero consiste en que los municipios que se encuentren entre el 40% de los municipios de su categoría en mayor Índice de Mortalidad deberán implementar un PLSV, siempre y cuando tengan organismo de Tránsito. Ahora bien, se decide realizar un análisis bajo el mismo criterio para los municipios del Magdalena bajo jurisdicción del departamento, que son los antes mencionados.

Estos municipios serían, considerando la clasificación de la ANSV.

1. Nueva Granada
2. Pueblo viejo
3. Ariguani
4. Santa Ana
5. Pivijay

Es así como se clasifica para los municipios críticos al realizar un promedio ponderado de la posición ocupada en los criterios expuesto, en donde los de mayor relevancia en temas de siniestralidad en la actualidad son.

Tabla 11 Priorización de Municipios

Municipio	Priorización	Descripción	Zona
Nueva Granada	C1	Crítico en todos los criterios	Centro
Pueblo Viejo	C1	Crítico en todos los criterios	Norte
Sitio nuevo	C2	Crítico en 2 criterios	Rio
Santa Ana	C2	Crítico en 2 criterios	Sur
Pivijay	C2	Crítico en 2 criterios	Rio
Ariguani	C2	Crítico en 2 criterios	Centro
El Reten	C3	Medianamente Crítico	Norte
Pijiño del Carmen	C3	Medianamente Crítico	Sur
San Sebastián	C3	Medianamente Crítico	Sur





Fuente: Elaboración propia con base a datos de la ANSV, 2024

Con base al análisis se decidió priorizar visitas y actividades participativas en un municipio de Grado C1 o C2, por cada subregión, eligiendo así a Ariguani, Pueblo Viejo, Sitio Nuevo, Santa Ana y Pivijay

4.6 Actividades Participativas

Dentro del marco de la construcción del Plan Departamental de Seguridad Vial se ejecutaron actividades de acercamientos a municipios priorizados en el capítulo anterior, con el fin de obtener información relacionada los procesos, problemáticas y necesidades existentes en torno a la seguridad vial en cada subregión del departamento, y que no fueran visibilizados por el análisis de información secundaria, si no que fueran problemáticas únicas identificadas por los ciudadanos y entes locales.

En conjunto, y articulando las problemáticas con definiciones comunes o afines entre sí, la comunidad del departamento del Magdalena presentó 27 problemáticas que aquejan al municipio en seguridad vial.

Tabla 12 Número de problemas identificados

Área de acción	Número de Problemas
Velocidades seguras	1
Vehículos seguros	4
Infraestructura segura	4
Comportamiento seguro	5
Cumplimiento de las normas	3
Atención Integral a Víctimas	2
Gestión del conocimiento	2
Gobernanza	3

Fuente: Propia con base al diagnóstico participativo, 2024.

Dentro de las problemáticas identificadas, que no se mencionan o no se pueden concluir o destacar por medio del diagnóstico de información secundaria se encuentran las presentes.

- Irrespeto o falta de interés en jóvenes por la seguridad vial
- Imprudencias relacionadas directamente a dinámicas familiares y arraigo cultural
- Constante presencia de animales en la vía, especialmente de noche
- Falta de iluminación





- Falta de desarrollo dinámico o retroactivo en la educación vial y formación de una cultura vial
- Problemáticas arraigadas a la informalidad y la ilegalidad en el transporte de pasajeros y carga
- Vehículos de transporte de pasajeros en mal estado o desgastados
- Poco interés o presencia observada de organización institucionales municipales
- Invasiones de vías de gran importancia por la presencia de vías de primer y segundo orden que atraviesan cabeceras municipales
- Conducción sin licencia, además de un poco interés en la obtención de la misma
- Dificultades en el socorro de víctimas por presencia de actores de la comunidad o conflictos en la misma
- Falta de conciencia u ordenamiento dentro de la comunidad, además de una desvinculación o falta de respeto hacia figuras de autoridad

Debido a las dinámicas, condiciones y contextos diferentes presentes en el departamento, algunas problemáticas específicas varían de región a región, pero se propuso condensar estas diferencias en percepciones generales, lo que permite diseñar propuestas de acción global. Sin embargo se hará especial énfasis en zonas que lo requieran, por ejemplo, el caso de los hallazgos obtenidos en el municipio de Pueblo Viejo, donde las condiciones culturales, conflictos internos y principalmente, la geometría del municipio y disposición, donde básicamente la mayoría de las calles limitan directamente o son el tramo de la Ruta Nacional 90, por lo que genera una situación única al igual que compleja.

Lo anterior además representa que cuando se propongan actividades de impacto indirecto o relacionados a la comunidad, no se deberá seguir un cuerpo establecido de forma rígida, si no que en articulación con representantes locales se enfocará una acción global al contexto municipal o subregional, de modo que una capacitación estudiantil o a usuarios informales no se desarrollara ni estructurara de igual forma en un municipio que en otro, esto se propone realizar en articulación con la Oficina de Equidad y Poder Popular, que enfoca la participación ciudadana.

Finalmente, las evidencias y datos adicionales del registro de toma de información del diagnóstico participativo se detallan en el *Informe Técnico de Toma de Información*, anexo a este documento.





4.7 Priorización de problemas

Los problemas identificados, en cada una de las fuentes de información primaria y secundaria obtenidas, consolidan en conjunto para la priorización de estos, seleccionando aquellos que por medio de la metodología RICE sean catalogados como de mayor relevancia.

Esta metodología busca darle una valoración al Alcance (A cuántas personas afecta el problema), Impacto (Que tanto impacto tiene el problema sobre las personas), Confianza (Que tanta confianza se tiene en que se puede solucionar el problema) y Esfuerzo (Que tanto esfuerzo o recursos requiere solucionar el problema). Se llama RICE por la sigla en inglés de las 4 variables a definir (Reach, Impact, Confidence, Effort). Una vez valorada en un rango de 1 a 5 cada una de las variables se aplica la siguiente formula.

$$\text{Valoración Ponderada} = \frac{\text{Alcance} * \text{Impacto} * \text{Confianza}}{\text{Esfuerzo}}$$

Las problemáticas con mayor valoración ponderada serán las priorizadas según los siguientes rangos.

- 0-18: Problemática No Priorizada
- 19-22: Problemática Pasiva
- 22-26: Problemática Activa
- 27-32: Problemática crítica

Se señala, que los problemas críticos son aquellos que requerirán mayor cantidad de acciones y recursos para su solución, y se le dará mayor priorización a la hora de plantear estrategias, seguido de los activos y después de los pasivos. Aquellos no priorizados no son incluidos, pero si se busca dar una solución de forma indirecta por medio de otra problemática relacionada.

A continuación, se presenta el número de problemas priorizados y los problemas más relevantes dentro de estos mismos.

Tabla 13 Número de problemas priorizados y problemas críticos.

Área de acción	Problemas Priorizados	Problemas críticos
Velocidades Seguras	1	• Debilidad en el control de excesos de velocidad
Vehículos Seguros	3	• Vehículos peligrosos en vía • Poca cultura de prevención desde los vehículos
Comportamiento Seguro	3	• Falta de cultura • Poca conciencia en jóvenes
Infraestructura Segura	2	• Infraestructura deficiente y mal señalizada
Cumplimiento de las normas de tránsito	2	• Falta de elementos y recursos para el control del tránsito





Área de acción	Problemas Priorizados	Problemas críticos
Atención Integral a Víctimas	2	Deficiencia en la atención hospitalaria y traslados
Gestión del Conocimiento	2	Poco desarrollo de procesos de análisis y entendimiento de la siniestralidad
Gobernanza	2	Débil articulación interinstitucional

Fuente: Elaboración propia





5 Estrategias en Seguridad Vial

A partir de los resultados del diagnóstico previo y la información recopilada, se establecen los objetivos generales y específicos, el alcance y las líneas estratégicas del Plan Departamental de Seguridad Vial del Departamento del Magdalena. Estos se alinean con los objetivos propuestos por el Plan Nacional de Seguridad Vial para el periodo 2022-2031 y las estrategias delineadas en dicho documento.

5.1 Objetivos y metas del Plan Departamental de Seguridad Vial

5.1.1 Objetivo general

Formular la política pública en seguridad vial en el departamento del Magdalena de acuerdo con las áreas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 para asegurar la vida, integridad, bienestar y comportamiento de los actores viales del departamento

5.1.2 Objetivos específicos

- Fortalecer la capacidad institucional del Departamento del Magdalena para implementar y gestionar políticas de seguridad vial.
- Establecer un Observatorio Departamental de Seguridad Vial para recopilar, analizar y difundir información clave.
- Mejorar las capacidades de los hospitales de mediana complejidad para atender víctimas de siniestros viales.
- Ampliar el uso de tecnologías para la detección y control de infracciones de tránsito en puntos críticos del departamento.
- Promover la educación y sensibilización sobre seguridad vial entre motociclistas y otros usuarios vulnerables.
- Asegurar la coordinación y revisión periódica del Plan Departamental de Seguridad Vial en conjunto con la ANSV.
- Implementar protocolos de comunicación efectivos para difundir información sobre seguridad vial a la comunidad.
- Desarrollar mecanismos de articulación entre las diferentes dependencias públicas en la armonización y conjunción de estrategias por la seguridad vial.
- Elaborar un diagnóstico con enfoque territorial y participativo de las necesidades en materia de seguridad vial en el departamento.





- Presentar propuestas de mejoramiento, diagnóstico y evaluación del estado de la infraestructura vial deteriorada, así como elementos complementarios como señalización y demarcación.
- Implementar un mecanismo adecuado para la atención a víctimas, desde el primer respondiente.
- Incluir enfoques, acciones y líneas estratégicas fuera del área del tránsito que den solución a las problemáticas identificadas desde la causa.

5.1.3 Alcance

El Plan Departamental de Seguridad Vial del Departamento del Magdalena se basa en las directrices de seguridad vial establecidas por el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.

5.1.4 Meta

Se adopta la meta establecida en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031: ***“Reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales por lo menos en un 50 % para el 2031”*** (revisar)

5.2 Líneas estratégicas

Con base al diagnóstico realizado se formularon las líneas estratégicas y acciones necesarias para lograr los objetivos planteados. Los periodos se alinean con lo establecido por el PNSV por lo que se diseñaron las acciones para ser implementadas en el corto plazo, hasta 2026; el mediano plazo, hasta 2028, y el largo plazo, hasta 2031.

En las Tablas se presentan cada una de las líneas estratégicas planteadas para las 8 áreas de acción consideradas en el PNSV.





Tabla 14 Líneas estratégicas y acciones por el comportamiento seguro

Comportamiento Seguro			
ID	Línea estratégica	Acción	Descripción
1.1.1	Línea por las estrategias pedagógicas en materia de seguridad vial en actores vulnerables	Implementar Brigadas Pedagógicas en Seguridad Vial con relación al comportamiento seguro de los ciclistas, motociclistas y motocarristas	Implementación de herramientas pedagógicas donde se de capacitación y sensibilización a los actores viales motorizados más vulnerables sobre la importancia del comportamiento seguro y el impacto que el no cumplimiento de normas de tránsito en Rutas Rurales, Nacionales, Departamentales y dentro de los sectores urbanos de los diferentes municipios, las capacitaciones deberán ser integrales, y buscar generar conciencia en aspectos como prevención de comportamientos riesgosos, uso de elementos de seguridad, velocidades seguras, entre otros aspectos.
1.2.1	Línea por la promoción de la seguridad vial en las instituciones educativas	Implementar estrategias pedagógicas en Instituciones educativas enfocadas en la seguridad vial	Implementación de estrategias pedagógicas en instituciones educativas distritales, donde se aborde la promoción y el cambio hacia la Cultura de Seguridad Vial, con desarrollo del Enfoque Sistema Seguro y las acciones contempladas en el PDSV y PNSV, con los objetivos de concientización en jóvenes para la prevención de conductas riesgosas.
1.2.2		Promover la seguridad vial en estudiantes mayores	Esta acción se articula con la acción contemplada el Plan de Desarrollo Departamental, en el Programa de Seguridad Vial en el Magdalena, en el indicador 240902202. Promoción de conciencia y cultura en seguridad vial en estudiantes de 10mo y 11vo grado, a modo que ejerzan como promotores y multiplicadores de la educación con estudiantes de menores grados A su vez se desarrollan actividades con docentes para que sirvan de guías y capacitadores para estos estudiantes en la labor a ejercer





Fuente: Elaboración propia

Tabla 15 Líneas estratégicas y acciones por la Velocidades Seguras

Velocidades seguridad			
ID	Línea estratégica	Acción	Descripción
2.1.1	Línea por la implementación de elementos y mecanismos de control adecuados para el control de velocidad	Formular el Programa Departamental de Gestión de Velocidades	Formulación e implementación del Programa Departamental de Gestión de Velocidades, en armonía con el Plan Nacional de Gestión de Velocidades y en cumplimiento del Parágrafo 2 de la Ley 2251 de 2022. El programa ha de contener líneas estratégicas y acciones, en articulación con el PDSV, que brinden mejoras en las condiciones de seguridad vial e integridad y vida de los actores viales desde la perspectiva de velocidades seguras, mediante estrategias multinivel en diferentes áreas de acción. Este a su vez deberá ser actualizado cada dos años.
2.1.2		Definir los límites de velocidad en el territorio	Definición completa de los límites de velocidad en los territorios bajo la jurisdicción del departamento como autoridad de Tránsito, con base a la metodología expedida por la ANSV y adoptada por la Resolución 20233040025995, en la cual se menciona que se deberá revisar cada 5 años.
2.2.1	Línea por el impulso del cumplimiento de los límites de velocidad por parte de los actores viales	Implementar estrategias pedagógicas enfocadas a la reducción de velocidad en actores viales	El alcance será completo, tanto vías departamentales, como nacionales y urbanas, en donde se tenga certeza de la jurisdicción del organismo. A su vez se articula con las acciones del área de Infraestructura segura, en donde la señalización relacionada (SR-30) se deberá modificar, desplazar o retirar acorde al caso con base a esta metodología Implementación de campañas y herramientas pedagógicas para la sensibilización en las velocidades seguras y el exceso de velocidades, principalmente en actores vulnerables. Para esto se apoya en





Velocidades seguridad			
ID	Línea estratégica	Acción	Descripción
			la Guía Práctica de Sensibilización de Velocidades de la ANSV, enfocando los esfuerzos en actores como motociclistas y motocarristas
			Además, se socializarán los cambios efectuados en los límites de velocidad, los procesos relacionados y la importancia del respeto a estos nuevos límites, dando a conocer las razones técnicas del porque estas modificaciones, siempre desde un ambiente pedagógico y comprensible.

Fuente: Elaboración propia

Tabla 146 Líneas estratégicas y acciones por la Vehículos seguros

Vehículos seguros			
ID	Línea estratégica	Acción	Descripción
3.1.1	Línea por el buen estado de los vehículos públicos e informales	Elaborar un diagnóstico de los vehículos prestadores de servicio público en el departamento	Elaboración de un informe diagnóstico del estado de los vehículos que presten el servicio de transporte de pasajeros de forma intermunicipal o local en los municipios del departamento. Con el objetivo de trazar líneas y acciones enfocadas a la modernización, modificación de rutas o capacitaciones y pedagogía en conductores, esto quiere decir que no se realiza con un carácter sancionatorio, si no de análisis y planificación. Se deberá hacer especial énfasis en dinámicas de transporte público terrestre intermunicipal en zonas de





Vehículos seguros			
ID	Línea estratégica	Acción	Descripción
3.1.2		Mejorar las condiciones de vehículos de servicio escolar	difícil acceso, o donde no está completamente regulado, como los sectores de las Zonas Rio o Centro Mejoramiento de las condiciones de los vehículos dedicados al transporte escolar, abarcando desde aquellos abalados para tal acción, hasta los vehículos que por las condiciones del municipio específicos no operen de forma regulada. El objetivo es asegurar que, al transportar a menores, estos cuenten con verificaciones, revisiones al día, se realice a los conductores revisiones de la idoneidad de sus capacidades de conducción y se les instruya en la aplicación de mantenimientos preventivos y revisiones preoperacionales. El objetivo de la acción no es castigar o sancionar a conductores o prestadores del servicio, si no asegurar la seguridad de los estudiantes y menores al momento de transportarse. Esta acción funciona como una actualización de la contemplada en el PDSV 2016, y además como una respuesta al siniestro vial del 18 de mayo de 2014, donde perdieron la vida más de 30 menores debido a las condiciones del vehículo Promoción por medio de campañas pedagógicas el desarrollo de una cultura vial en los conductores particulares de diferentes modalidades de transporte, en donde se incentive el uso de dispositivos de seguridad adecuados, actualizados, así como prácticas de prevención y seguridad en el cuidado de sus propios vehículos.
3.2.1	Línea por el desarrollo de la cultura de prevención y cuidado de los vehículos	Promover el uso de dispositivos de seguridad vial en los vehículos y buenas prácticas	Creación de diagnóstico completo del estado del parque automotor operativo en zonas locales o de
3.3.1	Línea por el aseguramiento del buen estado del parque automotor registrado	Crear un diagnóstico del estado del parque	





Vehículos seguros			
ID	Línea estratégica	Acción	Descripción
		automotor operativo en el departamento	tránsito recurrente en el departamento, debido a la antigüedad identificada en el parque automotor registrado y la falta de información del estado idóneo del mismo. Con especial énfasis en los vehículos de transporte público, así como vehículos empleados para transporte informal comúnmente como motocicletas o motocarros. Este proceso no tiene como objetivo acciones punitivas, si no pedagógicas y de capacitación para el mejoramiento de las condiciones de los vehículos por parte de los propios conductores. Así como la definición o modificación de acciones de intervención directa de manera general por parte del departamento, o en articulación con municipios que expidan registros automotores

Fuente: Elaboración propia

Tabla 157 Líneas estratégicas y acciones por la Infraestructura Segura

Infraestructura Segura			
ID	Línea estratégica	Acción	Descripción
4.1.1	Línea por el mantenimiento y mejoramiento de la señalización a nivel departamental	Realizar un diagnóstico del estado de la señalización actualizado	Realización de un diagnóstico integral de la señalización, semaforización y demarcación del municipio, más allá de los resultados obtenidos en la actualidad, donde se aborde en estado de las señales, la efectividad de las mismas y necesidades relacionadas, como puntos donde se requieran intervenciones, mejoramiento o instalación de elementos de señalización. Los puntos pueden concentrarse en zonas rurales, vías departamentales o cabeceras municipales donde las condiciones de infraestructura y operación vehicular requieran este





Infraestructura Segura			
ID	Línea estratégica	Acción	Descripción
4.1.2		Diseñar e implementar un Plan Departamental de Señalización	tipo de intervenciones. Para este proceso es necesario un inventario exhaustivo en todo el territorio. Diseño e implementación con base a los resultados del diagnóstico obtenido, de un Plan de Señalización, demarcación y semaforización completo en el territorio departamental, según las jurisdicciones lo permitan, en donde se busque la instalación, mejoramiento, y actualización de señales de tránsito y elementos complementarios, comenzando en vías departamentales de segundo y tercer orden donde se consideren necesarias, así como en municipios donde las señales sean insuficientes.
			Este proceso debe incluir además en el Plan, jornadas de sensibilización y capacitación a las comunidades, sobre la importancia de las señales, como entenderlas, la cultura del respeto a las mismas y la protección de las mismas, con el objetivo de evitar vandalismo o robos, generando conciencia en la ciudadanía de la importancia que tienen estas para ellos mismos. Esta acción funciona como extensión de la contemplada en la Ficha No 54 del PDSV 2016. Mejoramiento, construcción y mantenimiento de la red de vías secundarias y terciarias del departamento, especialmente en aquellas que las condiciones de infraestructura tales como estado del pavimento o afirmado o condiciones geométricas indiquen situaciones de riesgo latente para la seguridad de los usuarios. Esta acción se enlaza con la contemplada en el Plan de
4.2.1	Línea por el mejoramiento de la infraestructura vial rural en el Magdalena	Mejorar, construir y rehabilitar la red secundaria y terciaria del departamento	





Infraestructura Segura			
ID	Línea estratégica	Acción	Descripción
4.2.2		Implementar el programa de auditorías, inspecciones y evaluaciones de seguridad vial en vías rurales del departamento	Desarrollo Departamental Vigente, específicamente en el Programa de Seguridad Vial en el Magdalena, en articulación con el Indicador de Producto 240201800 del mismo programa Implementación de un programa de definición de puntos críticos por vulnerabilidad y exposición al riesgo relacionados a infraestructura, con la metodología técnica proporcionada por la ANSV en la Guía metodológica para el Desarrollo de auditorías e inspecciones de seguridad vial para Colombia El objetivo es identificar los puntos a intervenir en procesos de infraestructura en vía departamentales o bajo jurisdicción del departamento Intervención de los puntos críticos identificados con la metodología de Auditorías Viales en vía departamentales, abordando específicamente una zona de influencia proyectada de 1 km de radios alrededor del riesgo identificado
4.2.3		Intervenir de forma integral puntos críticos identificados	De los procesos de auditorías además se deben evaluar las estrategias y soluciones factibles en intervención en infraestructura s como velocidad, iluminación, usos del suelo, señalización, infraestructura peatonal, análisis operacional y de tránsito Seguido se deberá ejecutar la fase de intervención e implementación física





Infraestructura Segura			
ID	Línea estratégica	Acción	Descripción
4.3.1	Línea por la promoción de la movilidad activa desde las propuestas en infraestructura	Definir puntos críticos en deficiencia de infraestructura para la movilidad activa	Definición de puntos críticos en el departamento que puedan ser intervenidos mediante la construcción de infraestructura especializada para la movilidad activa, de peatones y ciclistas, tales como senderos peatonales, ciclorutas o elementos de segregación en las vías existentes, de modo que se dé solución a problemáticas de movilidad identificadas que puedan asociarse o representen riesgos para la seguridad vial de los usuarios vulnerables de la vías.
4.3.2		Construcción redes de cicloruta en municipios priorizados	Lo anterior busca indicar en que sectores del departamento actualmente se hace necesario este tipo de infraestructura dada las condiciones de los usuarios, como un preámbulo para la intervención, Construcción de espacios públicos destinados al recorrido en bicicletas para mejorar las condiciones de movilidad y seguridad en este modo para los usuarios recurrentes y nuevos en los municipios y zonas identificadas como críticas o donde se debe realizar estos procesos de mejora. Esta acción se articula y extiende al alcance de la acción contemplada en el PDSV de 2016, en la Ficha técnica No 51.

Fuente: Elaboración propia





Tabla 16 Líneas estratégicas y acciones por el cumplimiento de las normas de tránsito

Cumplimiento de las normas de tránsito			
ID	Línea estratégica	Acción	Descripción
5.1.1	Línea por el fortalecimiento de la capacidad y calidad de la vigilancia y control de las normas de tránsito	Fortalecer el recurso humano para el control y vigilancia del Tránsito	Fortalecimiento de las capacidades de control y vigilancia del cuerpo encargado de estas acciones con base a las políticas de Seguridad Vial y el Enfoque Sistema Seguro. El personal encargado deberá ser capaz de ejercer el control no solo desde las acciones punitivas, si no también de la concientización y prevención, asociada al comportamiento, velocidades y vehículos seguros. La formación tiene como eje central la normatividad vigente en tránsito y transporte así mismo sensibilizar y comprometer en acciones sinérgica a los sectores del tránsito, el transporte, la movilidad con los educativo, de la salud, la infraestructura, la planeación para trabajar por y para la seguridad vial en el Departamento del Magdalena. Implementar, construir y mejorar los controles de tránsito pesado y de carga en rutas nacionales y departamentales, focalizando en puntos críticos de siniestralidad registrada y reportada por la comunidad, en donde los actores de carga jueguen un papel recurrente como víctima y/o presunto responsable.
5.1.2		Mejorar el control del tránsito de transporte pesado y de carga en rutas nacionales y departamentales	A su vez se requiere implementar un protocolo de acción y respuesta ante el derramamiento o posible fuga de líquidos peligrosos, inflamables u otros materiales que representen un riesgo adicional al momento de ocurrencia del siniestro. Para esto es necesario la capacitación de personal para el control efectivo, así como el manejo de la ciudadanía por parte de agentes, reguladores y el cuerpo de policía nacional. Con base a los datos analizados, el





Cumplimiento de las normas de tránsito

5.2.1 Línea por el fortalecimiento tecnológico en el Cumplimiento de las normas de Tránsito

Implementar sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones

punto de mayor importancia a intervenir son los municipios de la Zona Norte del Departamento. Vale la pena señalar que la presente acción funciona como extensión de la acción del PDSV 2016 descrita en a la ficha No 36, sin embargo se requieren procesos de control más exhaustivos, con el objetivo de prevenir siniestros como el ocurrido el 6 de Julio de 2020, que cobro la vida de más de 40 personas, por acciones posteriores al descarramiento del vehículo.

Implementación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST) adicionales a los 4 existentes que permitan brindar una mayor cobertura en el control de las normas de tránsito en puntos críticos identificados en municipios bajo la jurisdicción del control departamental. Enfocándose en vías nacionales que atraviesen el departamento, o bien rutas departamentales que sean usadas en gran medida por tráfico interdepartamental, pesado o que entre en conflicto con actores y usuarios viales locales, los cuales tienden a ser usuarios vulnerables como peatones y motociclistas

La instalación estará sujeta a los trámites correspondientes, mediante revisión por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y mediante Resolución 20203040011245 de 20 de agosto de 2020 y siguiendo la metodología descrita en la Resolución 181 de 2020, y sustentada por criterios técnicos





Cumplimiento de las normas de tránsito			
5.3.1	Línea por el fortalecimiento del control de empresas en materia de Seguridad Vial	Implementar control de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial en empresas con radio de acción departamental o bajo jurisdicción del departamento	Implementación de control riguroso de la creación, implementación y seguimiento de Planes Estratégicos de Seguridad Vial, en empresas que apliquen dentro del territorio bajo de jurisdicción del departamento. Esto con el objetivo de asegurar que los vehículos, conductores y recorridos ejecutados por la empresa se ajusten a los estándares de seguridad vial y la calidad de estos Planes sea acorde con el impacto en movilidad y transporte que la operación de las empresas represente a nivel local en cada municipio o de forma intermunicipal en el departamento, así como que siga los lineamientos establecidos en la Resolución 40596 del 2022 del Ministerio de Transporte y la metodología adoptada a nivel nacional

Fuente: Elaboración propia

Tabla 17 Líneas estratégicas y acciones por la atención integral a víctimas.

Atención integral a víctimas			
ID	Línea estratégica	Acción	Descripción
6.1.1	Línea por el mejoramiento de la atención hospitalaria	Crear de un programa de mejora de atención en hospitales de mediana complejidad	Creación de un programa para la mejora de las capacidades de atención de los hospitales de mediana complejidad en el departamento para que sean capaces de atender casos de siniestros ocurridos en zonas locales o cercanas al municipio en cuestión, evitando la necesidad del traslado de la víctima a Hospitales de Alta Complejidad, dado que el único presente en el departamento se encuentra en la Capital Santa Marta, por lo que se llega a recurrir a transportar a víctimas a otros departamentos.
			Con relación a lo recomendado en Plan Desarrollo Departamental de 2024 este proceso se debe realizar mediante la adquisición de recursos para las instituciones, así como capacitación del personal residente en los hospitales, incluyendo





Atención integral a víctimas

médicos, enfermeros y paramédicos o auxiliares de ambulancia, que pueden llegar a ser los primeros respondientes.

6.1.2

Crear un protocolo de traslado de víctimas de siniestros viales

Creación de un protocolo de manejo de víctimas de siniestros viales para la evaluación inmediata y el traslado en caso de concluir que las instalaciones locales no son óptimas para las condiciones del lesionado. Se deberá definir en qué casos se deberá transportar a qué municipios, siendo que al mejorar la capacidad de uno hospitales estos pueden recibir este tipo de lesionados sin la necesidad de recurrir al transporte a la capital y otra ciudad de otro departamento.

A su vez, dependiendo de las condiciones, el estado de las vías, la localización y demás consideraciones variables se definirá la mejor ruta de acción y transporte, que puede emplear transporte multimodal.

Todas estas consideraciones deberán ser previstas y contempladas de forma integral con el objetivo de minimizar las afectaciones por traslado tardío o ineficiente.

Creación de un protocolo de primer respondiente en todo el territorio departamental, con el objetivo de capacitar a diferentes actores a brindar las ayudas necesarias a los lesionados en siniestros viales en los primeros instantes, siempre dentro de las capacidades de estos. Se deberá enfocar a la atención, al

6.2.1 Línea por el mejoramiento de la atención inmediata

Crear un protocolo de primer respondiente en el territorio departamental





Atención integral a víctimas



socorro y la comunicación de hecho para la llegada de cuerpos especializados, de forma que se pueda brindar una atención inmediata optimada según las condiciones de los eventos, aun dentro de zonas rurales, lo cual puede significar la diferencia entre la vida y muerte de la víctima

Fuente: Elaboración propia

Tabla 18 Líneas estratégicas y acciones por la Gobernanza

Gobernanza			
ID	Línea estratégica	Acción	Descripción
7.1.1	Línea por el fortalecimiento de la arquitectura institucional y organizacional en torno a la seguridad vial	Fortalecer la capacidad institucional con relación a la seguridad vial	Fortalecimiento de la capacidad institucional del departamento en materia de seguridad vial para el control y ejecución de acciones relacionadas, por medio de personal idóneo y capacitado, en complemento con las acciones contempladas en el PDSV 2016-2021 del Magdalena con la finalidad de crear instituciones capaces de dar cumplimiento a sus misiones institucionales y brindar las herramientas adecuadas que permitan mejorar la seguridad Vial en el Departamento.
		Implementación del servicio de patios y grúas	Fortalecimiento de la capacidad institucional del departamento en materia de seguridad vial para el control y regulación del tránsito y el transporte, por medio de la puesta en marcha de la operación del servicio de patios y grúas en municipios con altos índices de comparecencia; en complemento con las acciones contempladas en el PDSV 2016-2021 del Magdalena con la finalidad de crear instituciones capaces de dar cumplimiento a sus misiones institucionales y brindar las herramientas adecuadas que permitan mejorar la seguridad Vial en el Departamento.





Gobernanza		
7.1.2	Fortalecer del Comité Local de Seguridad Vial	Fortalecimiento del Comité Local de Seguridad Vial mediante la modificación, reestructuración o ampliación de su estructura y participantes, así como la aseguración de un comportamiento activo en el tiempo, con sesiones regulares en periodos específicos y el planteamiento de actividades, propuestas y estrategias en el tiempo con base a las necesidades emergentes y existentes en materia de seguridad vial desde la perspectiva institucional. El comité además incluirá en sus sesiones a participantes externos o invitados que se relacionen o intervengan con las acciones o problemáticas a tratar en dicha sesión. También se podrá reestructurar a los participantes vigentes para fortalecer las decisiones tomadas y asegurar procesos óptimos en relación a la seguridad vial con representantes departamentales Realización del seguimiento del PDSV del Magdalena 2024-2031 por medio de herramientas propias y las propuestas por la Guía Metodológica de la ANSV en su 4ta Fase de Ejecución.
7.1.3	Realizar seguimiento al cumplimiento del Plan de Seguridad Vial	En el mismo orden, se articula con la extensión territorial de la ANSV para las recomendaciones y complementos en la revisión del cumplimiento periódico del PDSV, que deberá tener presencia en al menos 3 sesiones del Comité Departamental de Seguridad Vial en cada año. Con el objetivo que cada dos años, se realice una revisión completa del estado del Plan, y el avance de las líneas propuestas y ejecutadas, así como la necesidad de complemento con necesidades no identificadas o descartadas en el momento, o bien que fueron emergentes en el tiempo, de modo que se puedan generar





Gobernanza		
		actualizaciones del mismo documento.
7.2.1	Implementar brigadas de seguridad vial en el departamento	Implementación y realización de brigadas de seguridad vial desarrolladas por personal capacitado para la concientización e intervención de la ciudadanía en los municipios de mayor siniestralidad en el departamento con el objetivo de mejorar las condiciones desde la intervención institucional Esta acción se articula con lo contemplado en el Plan De Desarrollo Departamental vigente, en el indicador 240803800, dentro del Programa Seguridad Vial en el Magdalena
Línea por la promoción de la seguridad vial desde la gobernanza departamental		
7.2.2	Subscribir un convenio con la Agencia Nacional de Seguridad Vial	Desarrollo de un convenio desde la gobernanza departamental con la Agencia Nacional de Seguridad Vial para el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial de forma integral, y aunar esfuerzos en el marco de una campaña por la movilidad de los ciudadanos de forma segura Esta acción se articula con la contemplada en el Plan de Desarrollo Departamental Vigente, en el indicador 240900800
7.2.3	Entregar elementos de movilidad segura y eficiente en zonas de vulnerabilidad y riesgo	Entrega de elementos de movilidad activa a estudiantes en zonas específicas del departamento donde la movilidad presente represente complicaciones para el traslado como peatones a sus centros de estudio, exponiéndose a las condiciones de flujo o infraestructura más adversas que si emplearan





Gobernanza

bicicletas.

Esta acción se articula con la contemplada en el Plan De Desarrollo Departamental vigente, en el programa de Red Equidad por El Cambio, y el indicador 430100100

Fuente: Elaboración propia

Tabla 19 Líneas estratégicas y acciones por la gestión del conocimiento

Gestión del Conocimiento			
ID	Línea estratégica	Acción	Descripción
8.1.1	Línea por el fortalecimiento de la gestión del conocimiento en siniestralidad y seguridad vial	Crear un observatorio de seguridad vial	Formación e integración de un Observatorio Departamental de Seguridad Vial a cargo de las autoridades de tránsito, siguiendo los lineamientos y recomendaciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. El observatorio tendrá como objetivo recoger la información relacionada a seguridad vial, siniestralidad y riesgos y mostrarlos de forma pública y abierta a la ciudadanía y demás interesados, así como de mantenerse operativo y en ejecución de forma constante, articulando sus hallazgos con la formación de estrategias y programas planteados en sesiones del CDSV. El observatorio deberá estar articulado con la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT)





Gestión del Conocimiento			
ID	Línea estratégica	Acción	Descripción
8.1.2		Promover estudios universitarios enfocados a la seguridad vial y procesos de investigación	Promoción de estudios, por medio de asociaciones con entidades universitarias privadas o bien por relaciones con entidades públicas, en donde se aborden problemáticas de seguridad vial en el departamento y su territorio desde programas relacionados como Ingeniería Civil o relacionados. El objetivo de crear investigaciones a nivel Departamental tiene como finalidad poseer información constante y fluida que permita dar un diagnóstico y análisis de la situación de la seguridad vial. La promoción se puede hacer además por medio de alianzas donde se dispongan datos o recursos a los investigadores y estudiantes en beneficio mutuo con el organismo de tránsito. Esta acción se articula con la dispuesta en el PDSV 2016, en la Ficha Técnica de acciones No 22. Dando continuación dado el beneficio que esta representa, pero asegurando un adecuado cumplimiento o ejecución. Definición de protocolos de difusión de información por parte de las diferentes entidades administrativas territoriales, lideradas por las entidades departamentales, articulando con las distritales y municipales. En estos se de presentar procesos de difusión y comunicación de aspectos importantes en movilidad, Tránsito, seguridad vial, siniestralidad y prevención del riesgo asociado, ejemplo de esto es la socialización y presentación del PDSV mismo. Se debe centrar en puntos críticos identificados o zonas de difícil comunicación remota, tales como
8.2.1	Línea por la gestión del conocimiento en medios públicos	Definir protocolos de difusión de información	





Gestión del Conocimiento			
ID	Línea estratégica	Acción	Descripción
			los municipios críticos identificados, principalmente en la zona Rio, Centro y Sur, pero sin dejar de lado las demás zonas, o centro urbanos desarrollados.
			El protocolo hace la función de ente difusor de información para asegurar que la comunidad magdalenense se encuentre actualizada en temas de relevancia, así como sean conscientes de políticas y acciones asociadas a la seguridad vial que los puedan beneficiar, o bien pueda generar un desarrollo pasivo de la cultura vial y conciencia en las mismas personas.
			Siguiendo el programa de características similares proyectado en el PDSV 2016, se pueden emplear, mas no limitarse a: -Mesas de trabajo o socialización -Difusión en medios locales públicos -Campañas de medios masivos -Campañas en redes sociales

Fuente: Elaboración propia

5.3 Adopción del Plan Departamental de Seguridad Vial

La adopción del Plan Departamental de Seguridad Vial implica un compromiso formal y decidido por parte de la administración para implementar un instrumento de planificación pública centrado en la protección y seguridad de los ciudadanos durante su movilidad. Este plan tiene como objetivo promover una cultura vial responsable y mejorar las condiciones actuales para salvaguardar la integridad y salud de la población en sus desplazamientos.

Este proceso de adopción se formaliza a través de un acto administrativo, específicamente un decreto reglamentario, en el cual se definen claramente las líneas estratégicas, los programas y las acciones prioritarias a ejecutar.

Posterior de la adopción del plan viene su implementación, en donde es fundamental realizar un seguimiento riguroso, así como controlar y evaluar el





progreso de las estrategias, programas y acciones establecidos. El Comité Departamental de Seguridad Vial se encarga de supervisar este proceso, implementando un modelo específico de seguimiento y control. Además, coordina con las diversas dependencias y actores involucrados para asegurar una ejecución eficiente del plan. Se aplican estrategias concretas para evaluar el avance y cumplimiento de los objetivos y metas previstos.

5.4 Indicadores del Plan Departamental de Seguridad Vial

Un indicador es definido por la Guía Metodológica para la elaboración del PDSV como: *"Una expresión cuantitativa observable y verificable que permite describir características, comportamientos o fenómenos de la realidad. Esto se logra a través de la medición de una variable o una relación entre variables"* y tienen como función medir el grado de avance de las acciones dispuestas dentro del PDSV.

El seguimiento del PDSV debe facilitar la valoración del estado de las acciones y programas incluidos en este mismo, así como permitir determinar el grado de éxito que han tenido a la fecha de evaluación, con el objetivo de seguir desarrollando dichas acciones, o por el contrario si es necesario una reformulación y reestructuración de acciones específicas en los procesos de actualización del Plan Departamental de Seguridad Vial. Es así como el Comité Departamental de Seguridad Vial, puede emplear los indicadores dispuestos dentro de las líneas estratégicas como parámetro de medición y evaluación para alcanzar el objetivo antes mencionado.

El uso de los indicadores es una herramienta de gran utilidad para la medición en el corto y mediano plazo, durante las primeras etapas de actualización del presente plan, por lo que además se deberá apoyar en indicadores de resultado final, siendo estas mediciones externas sobre el estado de siniestralidad dentro del municipio con relación a las metas y objetivos generales planteados tanto por el Plan Local de Seguridad Vial como por el Plan Nacional de Seguridad Vial con el cual se encuentra articulado.

5.4.1 Indicadores de producto o gestión

Estos indicadores son herramientas de medición consideradas en la elaboración y definición de las líneas estratégicas y acciones antes presentadas para el control y seguimiento durante la implementación del PDSV, siguiendo las recomendaciones dispuestas en Guía Metodológica para la Elaboración de los PDSV 2024.





A continuación, se presentan los indicadores definidos para cada una de las acciones dispuestas en el Capítulo 5.2, el número de Identificación (ID) de cada indicador corresponde al número de cada una de las acciones presentadas en las Tablas del capítulo antes mencionado.

Tabla 20 Indicadores totales de gestión o de producto

ID	Indicador	Tipo	Responsable	Unidad	Cálculo	Meta Prevista
1.1.1	Plan de gestión de velocidades	Indicador de producto	Oficina de Tránsito y transporte	Número	Sumatoria implementaciones y actualizaciones de Gestión de Velocidades	(2026) Plan de Gestión de la Velocidad implementado (2028) Plan de Gestión de la Velocidad actualizado (2030) Plan de Gestión de la Velocidad actualizado
1.1.2	Estudio integral para la aplicación de la Metodología de Límites de Velocidad	Indicador de producto	Oficina de Tránsito y transporte	Único	Único	(2025) Estudio completo sobre todo el territorio departamental aplicando la metodología vigente de la ANSV
1.2.1	Campañas pedagógicas por las velocidades seguras implementadas	Indicador de gestión	Oficina de Tránsito y transporte	Número	Sumatoria de Campañas pedagógicas por las velocidades seguras implementadas con éxito	(2031) 28 campañas pedagógicas implementadas
2.1.1	Informe diagnóstico elaborado	Indicador de producto	Oficina de Tránsito y transporte	Número	Único	(2025) 1 informe de diagnóstico (2028) 2 informes de diagnóstico (2031) 3 informes de diagnóstico





ID	Indicador	Tipo	Responsable	Unidad	Calculo	Meta Prevista
2.1.2	Intervención en transportadores identificados en municipios	Indicador de gestión	Oficina de Tránsito y Transporte Secretaría de Educación Alcaldías Municipales Policía Nacional En articulación con Entidades de Tránsito Municipales cuando sea posible	Porcentaje	Sumatoria de municipios donde se identifiquen prestadores de servicio de transporte escolar y se tenga un programa de control	(2027) 100% de los municipios bajo la jurisdicción del departamento intervenidos
2.2.1	Campañas realizadas en el departamento	Indicador de Gestión	Oficina de Tránsito Y Transporte Secretaría de Educación	Porcentaje	Sumatoria de municipios intervenidos sobre la cantidad total	(2026) 60% de los municipios bajo jurisdicción del Tránsito intervenidos por campañas
2.3.1	Diagnóstico del estado automotor general del departamento o priorizado en municipios críticos	Indicador de producto	Oficina de Tránsito Y Transporte	Numero	Diagnostico ejecutado sobre el parque automotor priorizado	(2026) Diagnostico Ejecutado
3.1.1	Diagnóstico de señalizaciones	Indicador de producto	Oficina de Tránsito y Transporte Secretaría de Infraestructura	Porcentaje	Porcentaje de vías identificadas y diagnosticadas	(2025) Red departamental diagnosticada al 100% (2026) Infraestructura urbana diagnosticada al 100% en municipios priorizados





ID	Indicador	Tipo	Responsable	Unidad	Calculo	Meta Prevista
3.1.2	Plan implementado	Indicador de producto	Oficina de Tránsito y Transporte Secretaría de Infraestructura Alcaldías Municipales	Porcentaje	Estado del Plan de Señalización	(2026) Plan de Señalización proyectado y aprobado (2027) 60% de la señalización y vías priorizadas intervenidas
3.2.1	Kilómetros de vías intervenidos	Indicador de producto	Secretaría de Infraestructura	Kilómetros	Sumatoria de kilómetros intervenidos, mejorados, construidos o mantenidos	(2029) 300 Km Intervenidos
3.2.2	Puntos críticos identificados	Indicador de gestión	Oficina de Tránsito Y Transporte	Porcentaje	Porcentaje de municipios cuyos todos sus puntos críticos fueron identificados con la metodología propuesta	(2025) 100% de los municipios con puntos críticos identificados
3.2.3	Puntos críticos intervenidos	Indicador de producto	Oficina de Tránsito y Transporte Secretaría de Infraestructura	Porcentaje	Porcentaje de puntos críticos intervenidos	(2027) 50% de los puntos intervenidos (2029) 80% de los puntos intervenidos
3.3.1	Diagnostico ejecutado	Indicador de producto	Oficina de Tránsito y Transporte Secretaría de Infraestructura	Numero	Único	(2025) Diagnostico de puntos de movilidad activa a intervenir





ID	Indicador	Tipo	Responsable	Unidad	Calculo	Meta Prevista
3.3.2	Kilómetros de ciclorruta implementados	Indicador de producto	Oficina de Tránsito y Transporte Secretaría de Infraestructura	Numero	Sumatoria de kilómetros de ciclorrutas implementados en el territorio	(2027) 80 Kilómetros (2030) 160 Kilómetros
4.1.1	Campañas de sensibilización de comportamiento seguro	Indicador de gestión	Oficina de Tránsito Y Transporte Secretaría de Educación	Numero	Sumatoria de campañas de sensibilización de comportamiento seguro	(2031) 24 campañas pedagógicas implementadas
4.2.1	Campañas implementadas en IED	Indicador de gestión	Oficina de Tránsito Y Transporte Secretaría de Educación	Numero	Sumatoria de IED donde se implementaron estas campañas	(2025) 10 IED intervenidas (2026) 15 IED intervenidas
4.2.2	Campañas de promoción en IED	Indicador de gestión	Oficina de Tránsito Y Transporte Secretaría de Educación	Porcentaje	Sumatoria de IED con programa de promoción vigente, sobre todas las IED identificadas	(2026) 100% de las IED de municipios críticos con programa activo
5.1.1	Personal Capacitado	Indicador de Gestión	Oficina de Tránsito Y Transporte	Porcentaje	Sumatoria de personal capacitado sobre el personal total	(2025) 100% del personal capacitado





ID	Indicador	Tipo	Responsable	Unidad	Calculo	Meta Prevista
5.1.2	Protocolo de acción y respuesta implementado Control ejecutados	Indicador de Gestión	Oficina de Tránsito y Transporte Secretarías/Dependencias de Gobierno Locales Policía Nacional de T.T.	Numero	Único	(2025) Protocolo de acción y respuesta implementado (2026) Control constante y vigente por lo menos en rutas nacionales de mayor importancia (2027) Control vigente en rutas departamentales
5.2.1	Dispositivos SAST instalados en el departamento en municipios bajo la jurisdicción del Tránsito Departamental	Indicador de gestión	Oficina de Tránsito Y Transporte	Numero	Sumatoria de dispositivos SAST instalados	(2026) 9 sistemas de foto detección instalados
5.3.1	Empresas con Planes Estratégico de Seguridad Vial aprobados y vigentes	Indicador de Gestión	Oficina de Tránsito Y Transporte	Porcentaje	Sumatoria de Empresas con PESV vigentes y aprobados sobre la cantidad de empresas identificadas	(2028) 80% de las empresas con PESV
6.1.1	Programa de mejora de las capacidades de atención hospitalaria	Indicador de Gestión	Secretaría de Salud	Porcentaje	Porcentaje de Hospitales con condiciones mejoradas	(2026) 60% de los Hospitales de mediana complejidad mejorados (2028) 100% de los Hospitales de mediana complejidad mejorados





ID	Indicador	Tipo	Responsable	Unidad	Cálculo	Meta Prevista
6.1.2	Protocolo de traslado de víctimas	Indicador de Gestión	Secretaría de Salud Oficina de Tránsito y Transporte	Único	Único	(2025) Protocolo desarrollado e implementado para cada municipio
6.2.1	Protocolo de Primer Respondiente	Indicador de Gestión	Secretaría de Salud Oficina de Tránsito y Transporte	Único	Único	(2026) Protocolo desarrollado y capacitaciones hechas en cada municipio
7.1.1	Capacidad institucional adecuada	Indicador de gestión	Oficina de Tránsito Y Transporte	Global	Único	(2025) Personal y cuerpo capacitado dentro de la dependencia de Tránsito y Transporte, en materia de seguridad vial según las consideraciones del PNSV
7.1.2	Sesiones del comité Local de Seguridad Vial ejecutadas	Indicador de resultado	Gobernación del Magdalena Secretaría de Despacho	Número	Sumatoria de sesiones del comité Local de Seguridad Vial	(2031) 45 sesiones del Comité Local de Seguridad Vial
7.1.3	Actualizaciones del Plan Departamental de Seguridad Vial	Indicador de resultado	Gobernación del Magdalena Oficina de Tránsito Y Transporte	Número	Sumatoria de controles y revisiones de seguimiento al Plan Local de Seguridad Vial	(2031) 4 revisiones profundas al Plan Local de Seguridad Vial En caso de que al momento de la revisión bianual no se considere necesario una reestructuración completa se entiende que el Plan fue actualizado





ID	Indicador	Tipo	Responsable	Unidad	Calculo	Meta Prevista
						mediante la verificación del estado del mismo, mas no por una modificación
7.2.1	Brigadas realizadas	Indicador de Gestión	Oficina de Tránsito Y Transporte	Numero	Sumatoria de Brigadas de Seguridad Realizada	(2027) 40 brigadas realizadas en los territorios priorizados
7.2.2	Documentos de Lineamientos Técnicos	Indicador de producto	Oficina de Tránsito Y Transporte	Numero	Único	(2025) Documento de lineamientos técnicos formulado en articulación con al ANSV
7.2.3	Bicicletas Entregadas	Indicador de Gestión	Oficina de Tránsito Y Transporte	Numero	Sumatoria de bicicletas entregadas	(2027) 10.000 Bicycletas Entregadas
8.1.1	Observatorio de seguridad vial creado, fortalecido e integrado con la Red de Observatorios territoriales	Indicador de gestión	Gobernación del Magdalena Oficina de Tránsito y Transporte	Numero	Único	(2026) Un Observatorio de seguridad vial creado, fortalecido e integrado con la Red de Observatorios territoriales





ID	Indicador	Tipo	Responsable	Unidad	Calculo	Meta Prevista
8.1.2	Enlaces con instituciones educativas universitarias	Indicador de gestión	Oficina de Tránsito y Transporte	Numero	Único	(2025) Programa de promoción y enlaces con instituciones universitarias creado y activo, con investigaciones vigentes o proyectadas
8.2.1	Protocolo de difusión implementado	Indicador de Gestión	Oficina de Tránsito y Transporte Oficina Asesora de Comunicaciones Secretaría de Equidad y Poder Popular	Numero	Protocolo implementado	(2025) Protocolo implementado

Fuente: Elaboración propia.

5.4.2 Indicadores de resultado final

Con base a los objetivos y metas planteados en el PDSV y en articulación con los presentados en el Plan Nacional de Seguridad Vial, se presentan los siguientes indicadores como una herramienta de medición y evaluación final de la eficacia del plan y las políticas de planeación publicas enfocadas en seguridad vial para el final del periodo de este PDSV.

Tabla 21 Indicadores de resultado final

Indicador de resultado final	Unidad	Línea Base 2023	Meta 2031
Fallecidos en siniestros viales	Personas	254	Máximo 127
Lesionados en siniestros viales	Personas	538	Máximo 269
Motociclistas fallecidos en siniestros viales	Personas	176	Máximo 88
Ciclistas fallecidos en siniestros viales	Personas	11	Máximo 5





Indicador de resultado final	Unidad	Línea Base 2023	Meta 2031
Peatones fallecidos en siniestros viales	Personas	48	Máximo 24
Número de siniestros con fallecidos y lesionados	Siniestros	792	Máximo 396

Fuente: Elaboración propia

Las líneas base para las cuales se definen las metas para el año 2031 se presentan para el año inmediatamente anterior a la actualización del PDSV y presentación de este documento, siendo el este el 2023, con una reducción media de los valores actuales asociados a la siniestralidad de un 50%.

5.5 Costos del Plan Local de Seguridad Vial

5.5.1 Costos de Implementación

Para estimar los costos de implementación del Plan Departamental de Seguridad Vial, se proyectó la ejecución de cada acción y se evaluó el cumplimiento de los indicadores presentados. Sin embargo, es fundamental destacar que esta estimación inicial puede variar debido a factores externos a los considerados en este ejercicio.

Con el fin de dimensionar los montos propuestos, se establecieron los siguientes rangos de costos basados en estimaciones iniciales para el cumplimiento de los indicadores, y los rangos considerados en la anterior versión del PDSV:

- **Costo Bajo:** La acción cumple con los indicadores asociados y requiere un máximo de seiscientos millones de pesos colombianos (\$600.000.000).
- **Costo Medio:** La acción cumple con los indicadores asociados empleando más de seiscientos millones de pesos colombianos (\$600.000.000), pero no supera los mil millones de pesos colombianos (\$1.000.000.000).
- **Costo Alto:** La acción cumple con los indicadores asociados empleando más de mil millones de pesos colombianos (\$1.000.000.000), pero no supera los cinco mil millones de pesos colombianos (\$5.000.000.000).
- **Costo Muy Alto:** La acción cumple con los indicadores asociados empleando más de cinco mil millones de pesos colombianos (\$5.000.000.000).

A continuación, se calcularon los costos generales estimados para la implementación del PDSV utilizando los costos medios dentro de los rangos mencionados lo que a su vez puede darle una mayor variabilidad al valor real del





presupuesto necesario. No obstante, es necesario destacar nuevamente la importancia considerar posibles cambios en esta estimación debido a la variabilidad inherente al proceso y la condición de análisis preliminar que representa el ejercicio de estimación de costos en el presente plan.

Tabla 22 Estimación presupuestal del PDSV

Áreas de Acción/Acciones Presupuestadas	Costo Bajo (< \$600.000.000)	Costo Medio (\$600.000.000 - \$1.000.000.000)	Costo Alto (\$1.000.000.000 - \$5.000.000.000)	Costo Muy Alto (>\$5.000.000.000)	Costo Total
Velocidades Seguras	2	1	0	0	\$ 1.600.000.000
Vehículos Seguros	3	1	0	0	\$ 2.000.000.000
Infraestructura vial segura	3	0	1	3	\$ 22.200.000.000
Comportamiento Seguro	2	1	0	0	\$ 1.600.000.000
Cumplimiento de las normas de tránsito	0	3	1	0	\$ 5.400.000.000
Atención Integral a víctimas	2	0	1	0	\$ 3.800.000.000
Gobernanza	4	2	0	0	\$ 3.200.000.000
Gestión del Conocimiento	1	2	0	0	\$ 2.000.000.000
Total General	17	10	3	3	\$ 41.800.000.000

Fuente: Elaboración propia

En la Figura 50, se observa que la mayor inversión se destina a la infraestructura vial segura, con un 53,1% del total, reflejando su importancia crucial para la reducción de siniestros. Le sigue el cumplimiento de las normas de tránsito con un 12,9%, lo que resalta la prioridad en la aplicación y respeto a la normatividad relacionada con seguridad vial. Otros aspectos como vehículos seguros y atención integral a víctimas también reciben atención significativa, con inversiones de 2.000 millones de pesos y 3.800 millones de pesos respectivamente, demostrando un enfoque integral en todos los aspectos de la seguridad vial.





Figura 50 Distribución presupuestal del PDSV por área de acción



Fuente: Elaboración propia

5.5.2 Fuentes de Financiamiento

La financiación del PDSV es un aspecto crucial para garantizar su implementación efectiva y sostenibilidad a largo plazo. Dicho esto, existen diversas fuentes de financiación que las entidades territoriales pueden aprovechar para asegurar los recursos necesarios. Entre estas, una fuente natural y recurrente es el recaudo de multas y sanciones de tránsito, conforme lo establece el Artículo 160 de la Ley 769 de 2002. Este mecanismo, sin embargo, no es la única opción disponible, y se complementa con varias otras fuentes detalladas en la legislación colombiana.

Las entidades territoriales también tienen la capacidad de asignar recursos propios para ejecutar acciones de seguridad vial, coordinándose con otras entidades según la responsabilidad específica de cada acción. La Ley 1503 de 2011, en su Capítulo V, establece los "Lineamientos para la acción estatal en seguridad vial", subrayando la obligación de que todos los Planes de Desarrollo incluyan un capítulo específico sobre seguridad vial con su respectivo presupuesto. En este sentido, el Plan de Desarrollo Departamental del Magdalena 2024-2028 asigna un total de \$900.615.000.000 al programa "Red Vial con Oportunidades" y \$16.220.000.000 al programa "Seguridad Vial en el Magdalena".





Además de lo descrito, existen diferentes herramientas a nivel nacional para el financiamiento de Planes Departamentales de Seguridad Vial en caso de que se requiera emplear recursos más allá de los recursos públicos de la entidad territorial. Para esto se cita como antecedente normativo a la Ley 1503 de 2011 *"Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones"*, que en su artículo 24 identifica otras fuentes de financiación relevantes para los PDSV, tal como se muestra a continuación:

"Para efectos de la financiación de los aspectos contenidos en la presente ley, se tendrán como fuentes de financiación las siguientes:

- 1. Aportes del sector privado.*
- 2. Cooperación internacional en materia de seguridad vial.*
- 3. Recaudo de multas y sanciones de tránsito. Este recaudo, en los términos del artículo 160 de la Ley 769 de 2002, debe ser invertido, entre otros, en educación y seguridad vial.*
- 4. Recursos provenientes del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.*
- 5. Recursos de la subcuenta ECAT13 del Fosyga. Estos recursos están destinados a la atención integral de víctimas de siniestros de tránsito y fortalecimiento de la red de urgencias.*
- 6. Recursos de Peajes: La Resolución 3931 del 26 de diciembre de 2000 (modificada por la Resolución 7145 de 2001 y la Resolución 1124 de 2009) establece que los recursos recaudados por el incremento tarifario en la tasa de peajes serán invertidos en seguridad vial."*

Es importante destacar que adicionalmente, hay entidades privadas cuyos objetivos pueden alinearse con las estrategias del PDSV. La ejecución presupuestaria puede ser compartida con el departamento para optimizar los recursos y garantizar el desarrollo adecuado de las acciones y estrategias mediante Asociaciones Público-Privadas (APP)





6 Conclusiones

En esta sección se presentan las conclusiones y recomendaciones obtenidas en todo el proceso de actualización del PDSV dentro de cada una de las 8 áreas de acción focalizadas.

6.1 Velocidades Seguras

Aunque la información secundaria no refleja de manera directa la problemática específica del departamento en relación con el exceso de velocidad, el análisis de campo y la interacción con las autoridades han revelado la gravedad de esta situación, especialmente entre los motociclistas, quienes son los actores viales más vulnerables. El exceso de velocidad es un factor crítico que no solo aumenta el riesgo de siniestros viales, sino que también incrementa la gravedad de las lesiones y la probabilidad de muertes en caso de un accidente. Este comportamiento peligroso afecta tanto a los conductores como a los peatones y ciclistas, quienes, debido a su menor protección, son especialmente susceptibles a sufrir consecuencias graves.

En respuesta a esta problemática, se han realizado avances importantes en el control del tránsito y en el diseño de infraestructuras que priorizan la protección de la vida mediante la promoción de velocidades seguras. La reciente presentación de la Guía Metodológica para el Establecimiento de Límites de Velocidad en el Territorio Colombiano por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial es un paso crucial en la integración de procesos de control de velocidad. Esta guía facilita la implementación de límites de velocidad adecuados que tienen en cuenta las características específicas de cada área, asegurando que las velocidades sean seguras para todos los usuarios de la vía.

Además, el enfoque en velocidades seguras se complementa con otras áreas de acción, como el cumplimiento estricto de las normas de tránsito, la mejora en la gobernanza del tráfico, y el desarrollo de infraestructuras que disuaden el exceso de velocidad, como reductores de velocidad y zonas escolares bien señalizadas. La viabilidad de estas acciones es reforzada por el hecho de que su implementación puede realizarse a un costo relativamente bajo en comparación con otras intervenciones viales, lo que las convierte en una solución efectiva y económica para mejorar la seguridad vial del departamento.

Finalmente, es importante que estas estrategias se acompañen de campañas educativas dirigidas a concienciar a los conductores sobre los peligros del exceso de velocidad y la importancia de respetar los límites establecidos. Solo a través de





una combinación de control, infraestructura adecuada, y educación se podrá reducir de manera efectiva la incidencia del exceso de velocidad y sus trágicas consecuencias, mejorando la seguridad de todos los usuarios viales en el departamento.

6.2 Vehículos seguros

El análisis del parque automotor del departamento revela que gran parte de los vehículos tienen más de 20 años de antigüedad, lo que plantea serias preocupaciones en términos de seguridad vial y emisiones contaminantes. Los vehículos en mal estado y de mayor antigüedad son más propensos a fallas mecánicas, lo que incrementa el riesgo de accidentes de tránsito. Problemas como frenos defectuosos, luces inoperativas, y sistemas de dirección desgastados son comunes en vehículos antiguos, aumentando significativamente la probabilidad de siniestros viales. Además, estos vehículos suelen carecer de los avances tecnológicos en seguridad que son estándar en los modelos más recientes, como sistemas de frenos antibloqueo (ABS) o bolsas de aire, lo que agrava la vulnerabilidad de los ocupantes en caso de un accidente.

La disminución en las matriculaciones desde 2012 también refleja una baja renovación del parque automotor, lo que perpetúa la circulación de vehículos en condiciones deficientes y contribuye a mantener altos los índices de siniestros viales. Esta situación es especialmente crítica en el transporte público y en el transporte informal, donde la seguridad de numerosos pasajeros depende de la idoneidad de vehículos que, en muchos casos, no cumplen con los estándares mínimos de seguridad.

Para abordar esta problemática, se propone un diagnóstico completo del estado del parque automotor, con especial atención a los vehículos de transporte público y transporte informal, como motocicletas y motocarros. Además de evaluar las condiciones mecánicas, este diagnóstico debe identificar los vehículos que representan un riesgo elevado para la seguridad vial. A partir de este análisis, se enfocará en la capacitación de conductores para mejorar las condiciones vehiculares y fomentar prácticas de conducción seguras, sin imponer sanciones que puedan ser contraproducentes.

El informe diagnóstico que se elaborará sobre el estado de los vehículos utilizados para el transporte de pasajeros servirá como base para planificar la modernización del transporte en el departamento, priorizando las rutas más vulnerables y la capacitación de los conductores. En zonas de difícil acceso, como las Zonas Rio o Centro, donde la regulación puede ser menos estricta, se pondrá un énfasis especial





en asegurar que los vehículos cumplan con los estándares de seguridad necesarios para proteger tanto a los conductores como a los pasajeros. Así, al mejorar el estado del parque automotor y promover la renovación de vehículos, se contribuirá de manera significativa a la reducción de siniestros viales y a la mejora general de la seguridad vial en el departamento.

6.3 Infraestructura segura

Según el diagnóstico realizado, la mayoría de la red vial secundaria del departamento se encuentra en afirmado, mientras que la red vial terciaria está constituida únicamente por vías de tierra. Estas condiciones representan un riesgo significativo para la seguridad vial, especialmente en áreas donde el estado del pavimento o afirmado y las condiciones geométricas de las vías incrementan la probabilidad de accidentes. Para mitigar estos riesgos, es fundamental implementar acciones de mejoramiento, construcción y mantenimiento de la red vial secundaria y terciaria, enfocándose en aquellas áreas donde las condiciones actuales representen un peligro latente para los usuarios.

Estas acciones se alinean con las metas establecidas en el Plan de Desarrollo Departamental Vigente, específicamente dentro del Programa de Seguridad Vial en el Magdalena, y están directamente vinculadas al Indicador de Producto 240201800 del mismo programa. Esta integración asegura que las intervenciones en la infraestructura vial no solo mejoren las condiciones de las vías, sino que también contribuyan de manera significativa a la seguridad de los usuarios, fortaleciendo el enfoque integral de seguridad vial en el departamento.

6.4 Comportamiento seguro

El análisis de los siniestros viales en el departamento revela que los motociclistas son el grupo más vulnerable, tanto en términos de fallecidos como de lesionados. El aumento significativo de motociclistas fallecidos, de 98 en 2016 a 176 en 2023, y el patrón similar observado en los lesionados, subrayan la urgencia de intervenir en este sector. Para abordar esta problemática, se implementarán herramientas pedagógicas orientadas a la capacitación y sensibilización de los motociclistas sobre la importancia del comportamiento seguro en la vía. Estas capacitaciones integrales buscarán generar conciencia sobre la prevención de comportamientos riesgosos, el uso adecuado de elementos de seguridad, y la adherencia a velocidades seguras, tanto en rutas rurales y nacionales como en áreas urbanas de los municipios.





Adicionalmente, las campañas de sensibilización serán esenciales para involucrar a la comunidad en la promoción de una cultura vial segura, no solo informando, sino también fomentando la participación activa de los motociclistas en la adopción de buenas prácticas. Estas campañas estarán diseñadas para influir en la percepción del riesgo, motivando un cambio de actitud que permita reducir la alta incidencia de siniestros. De esta manera, se contribuirá no solo a mejorar la seguridad vial en el departamento, sino también a salvar vidas, protegiendo a uno de los actores más vulnerables en nuestras vías: los motociclistas.

6.5 Cumplimiento de las normas de tránsito

El análisis de los códigos de comparendos reportados en el departamento a lo largo de los últimos cinco años revela que los más críticos son el D01, relacionado con la conducción sin licencia de conducción, seguido por el C35, referente a la falta de revisión tecnomecánica en los plazos establecidos. Otros comparendos significativos incluyen el C24, por incumplimiento de las normas al conducir motocicletas, el D02, por conducir sin portar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y el D12, asociado a la utilización de vehículos para fines no autorizados.

Ante esta situación, se plantea como acción prioritaria el fortalecimiento de las capacidades de control y vigilancia del cuerpo encargado de estas funciones, en consonancia con las políticas de Seguridad Vial y el Enfoque de Sistema Seguro. Este fortalecimiento no solo debe centrarse en la aplicación de sanciones, sino también en la concientización y prevención, enfocándose en promover comportamientos seguros, el respeto por los límites de velocidad y el uso adecuado de vehículos.

Además, se propone la implementación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST), adicionales a los cuatro existentes, con el fin de ampliar la cobertura en el control de las normas de tránsito en puntos críticos identificados en los municipios bajo la jurisdicción del control departamental. Estos sistemas se enfocarán en vías nacionales que atraviesan el departamento, así como en rutas departamentales de alto tráfico interdepartamental y pesado, que a menudo entran en conflicto con actores y usuarios viales locales, como peatones y motociclistas, quienes son considerados usuarios vulnerables.

La instalación de estos sistemas estará sujeta a los trámites correspondientes, incluyendo la revisión por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en conformidad con la Resolución 20203040011245 del 20 de agosto de 2020, y





siguiendo la metodología establecida en la Resolución 181 de 2020, sustentada en criterios técnicos rigurosos.

La formación del personal encargado de estas tareas será clave, con un enfoque en la normatividad vigente en tránsito y transporte, y en la importancia de una labor sinérgica que involucre a sectores como el tránsito, transporte, movilidad, educación, salud, infraestructura y planeación.

6.6 Atención a víctimas

En el Departamento del Magdalena, la atención de víctimas de siniestros viales se enfrenta a un reto significativo debido a la existencia de un solo hospital de alta complejidad, ubicado en la capital, Santa Marta. Esta situación frecuentemente obliga al traslado de pacientes a otros departamentos, lo que puede comprometer la atención oportuna y adecuada de las víctimas.

Para abordar esta problemática, se propone la creación de un programa destinado a mejorar las capacidades de los hospitales de mediana complejidad en el departamento. Este programa tiene como objetivo fortalecer la capacidad de estos hospitales para manejar casos de siniestros viales ocurridos en zonas locales o cercanas, reduciendo así la dependencia del único hospital de alta complejidad en Santa Marta y evitando la necesidad de transportar a las víctimas a otros departamentos.

La implementación de este programa debe alinearse con las recomendaciones del Plan de Desarrollo Departamental de 2024, enfocándose en la adquisición de recursos esenciales para las instituciones de salud, así como en la capacitación del personal médico, enfermeros, paramédicos y auxiliares de ambulancia. Estos profesionales, que a menudo son los primeros en responder, deben estar preparados para brindar una atención eficiente y efectiva en situaciones críticas.

Además, se plantea la creación de un protocolo de manejo de víctimas de siniestros viales, que permita una evaluación inmediata y adecuada para decidir si es necesario un traslado a otra instalación médica. Este protocolo también establecerá directrices sobre los casos en los que los pacientes pueden ser atendidos en hospitales mejorados en municipios específicos, evitando así el transporte innecesario a la capital o a ciudades de otros departamentos.

Dependiendo de las condiciones, como el estado de las vías, la ubicación geográfica y otras variables, se deberá definir la mejor ruta de acción y transporte, incluyendo la posibilidad de utilizar transporte multimodal. Todas estas consideraciones deben





ser integradas de manera coherente y exhaustiva, con el objetivo de minimizar los riesgos y las complicaciones derivadas de traslados tardíos o ineficientes, garantizando así una atención más efectiva y oportuna para las víctimas de siniestros viales en el Departamento del Magdalena.

6.7 Gobernanza

La seguridad vial en el Departamento del Magdalena requiere un enfoque integral que fortalezca la capacidad institucional del departamento para ejecutar y controlar eficazmente las acciones relacionadas con este tema. El fortalecimiento institucional, mediante la formación de personal idóneo y capacitado, es esencial para que las instituciones puedan cumplir con sus misiones y brindar las herramientas necesarias para mejorar la seguridad vial en el territorio.

Este esfuerzo debe estar alineado con las acciones contempladas en el Plan Departamental de Seguridad Vial (PDSV) 2016-2021 y su continuación en el PDSV 2024-2031, cuyo seguimiento será crucial. La implementación de herramientas propias y las propuestas por la Guía Metodológica de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en su 4ta Fase de Ejecución permitirá una evaluación constante y precisa del progreso en materia de seguridad vial.

La gobernanza en seguridad vial se refuerza con la articulación entre el departamento y la extensión territorial de la ANSV, que jugará un papel clave en la revisión del cumplimiento periódico del PDSV. La presencia de la ANSV en al menos tres sesiones anuales del Comité Departamental de Seguridad Vial garantizará una supervisión rigurosa y permitirá ajustes oportunos. Además, cada dos años, se llevará a cabo una revisión completa del estado del Plan, evaluando el avance de las líneas propuestas y ejecutadas, y ajustando las estrategias según las necesidades emergentes o no identificadas inicialmente.

Este enfoque de gobernanza asegura que las políticas y acciones en seguridad vial no solo sean efectivas, sino también adaptativas y resilientes, capaces de responder a los desafíos y cambios que surjan en el tiempo. La colaboración interinstitucional y la supervisión continua son fundamentales para crear un entorno vial más seguro para todos los habitantes del Departamento del Magdalena.

6.8 Gestión del conocimiento

La gestión del conocimiento en el ámbito de la seguridad vial es esencial para la formulación de políticas efectivas y la creación de una cultura de prevención. En este sentido, la formación e integración de un Observatorio Departamental de





Seguridad Vial, liderado por las autoridades de tránsito del Departamento del Magdalena y siguiendo los lineamientos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, constituye un paso fundamental. Este observatorio tendrá como objetivo principal recopilar y analizar información relacionada con la seguridad vial, siniestralidad y riesgos, asegurando que estos datos se presenten de manera pública y accesible para la ciudadanía y los actores interesados.

La operatividad continua del observatorio y su articulación con la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT) permitirá una retroalimentación constante en la creación de estrategias y programas que se discutirán en las sesiones del Comité Departamental de Seguridad Vial (CDSV). Esta integración es clave para asegurar que las decisiones y políticas adoptadas estén basadas en datos actualizados y análisis rigurosos.

Adicionalmente, es crucial establecer protocolos de difusión de la información entre las diferentes entidades administrativas territoriales, con liderazgo de las entidades departamentales y coordinación con las distritales y municipales. Estos protocolos garantizarán que la información relevante sobre movilidad, tránsito, seguridad vial, siniestralidad y prevención de riesgos sea comunicada de manera efectiva, especialmente en zonas críticas o de difícil acceso, como las identificadas en las regiones del Río, Centro y Sur del departamento.

El observatorio también funcionará como un ente difusor de información, asegurando que la comunidad magdalenense esté al tanto de las políticas, acciones y medidas relacionadas con la seguridad vial que puedan beneficiarlos. Esto contribuirá al desarrollo de una cultura vial y a la concienciación de la población, factores esenciales para reducir la siniestralidad en el departamento.

Siguiendo el modelo proyectado en el PDSV 2016, las estrategias de comunicación y difusión pueden incluir mesas de trabajo, campañas en medios locales y masivos, así como en redes sociales, asegurando un alcance amplio y efectivo de los mensajes clave. A través de estas acciones, se fortalecerá la capacidad de respuesta del departamento ante los desafíos de seguridad vial, promoviendo una gestión del conocimiento que sea proactiva, inclusiva y orientada a resultados.





7 Bibliografía

- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2024). *Guía metodológica para la elaboración de planes locales de seguridad vial*. Ministerio de Transporte.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2024). *Histórico víctimas*. Obtenido de Observatorio Nacional de Seguridad Vial: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>
- ANSV - Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2022). *Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031*. Bogotá.
- Decreto 1430 de 2022. (s.f.). "Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031". .
- Decreto 2851 de 2013. (s.f.). "Por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones". .
- Decreto 787 de 2015. (s.f.). "Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)". .
- Decreto No. 0476 del 2016. (s.f.). "Por medio de la cual se conforma el Comité Departamental de Seguridad del Vial del Magdalena".
- Gobernación del Magdalena. (2024). *Geografía y Regiones*. Obtenido de <https://www.gobernaciondelmagdalena.gov.co/geografia-y-regiones/>
- Gobernación del Magdalena. (s.f.). *Plan de Desarrollo Departamental del Magdalena 2024-2027*.
- Gobernación del Magdalena. (s.f.). *Plan Departamental de Seguridad Vial 2016-2021 "Magdalena con Seguridad Vial, es la vía"*.
- Ley 1503 de 2011. (s.f.). *Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones*.
- Ley 1702 de 2013. (s.f.). "Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones".
- Ley 2251 de 2022. (s.f.). "Por la cual se dictan las normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones – Ley Julián Esteban". .
- Ley 792 de 2002. (s.f.). *Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*.
- Resolución 1282 de 2012. (s.f.). "Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016".





8 Anexos

ANEXO 1. COMPLEMENTO MATRIZ DE INDICADORES

ID	Indicador	Línea Base	Rango de Costos	Periodo de Implementación
1.1.1	Plan de gestión de velocidades	Plan de Gestión no implementado	Costo bajo	Largo Plazo
1.1.2	Estudio integral para la aplicación de la Metodología de Límites de Velocidad	Estudio no ejecutado	Costo bajo	Corto Plazo
1.2.1	Campañas pedagógicas por las velocidades seguras implementadas	Por definir	Costo medio	Largo Plazo
2.1.1	Informe diagnostico elaborado	Por definir	Costo bajo	Largo Plazo
2.1.2	Intervención en transportadores identificados en municipios	Por definir	Costo bajo	Mediano Plazo
2.2.1	Campañas realizadas en el departamento	Por definir	Costo Bajo	Corto Plazo
2.3.1	Diagnóstico del estado automotor general del departamento o priorizado en municipios críticos	No ejecutado	Costo medio	Corto Plazo
3.1.1	Diagnóstico de señalizaciones	0%	Costo bajo	Corto Plazo
3.1.2	Plan implementado	Por definir	Costo Alto	Mediano Plazo
3.2.1	Kilómetros de vías intervenidos	Por definir	Costo Muy Alto	Largo Plazo
3.2.2	Puntos críticos identificados	0% procesos de auditorías con la metodología	Costo Bajo	Corto Plazo
3.2.3	Puntos críticos intervenidos	0%	Costo Muy Alto	Largo Plazo
3.3.1	Diagnostico ejecutado	0	Costo Bajo	Corto Plazo





ID	Indicador	Línea Base	Rango de Costos	Periodo de Implementación
3.3.2	Kilómetros de ciclorruta implementados	0 kilómetros de ciclorruta eficiente	Costo Muy Alto	Largo Plazo
4.1.1	Campañas de sensibilización de comportamiento seguro	Por definir	Costo Bajo	Largo Plazo
4.2.1	Campañas implementadas en IED	Por definir	Costo Medio	Mediano Plazo
4.2.2	Campañas de promoción en IED	Por definir	Costo bajo	Corto Plazo
5.1.1	Personal Capacitado	Por definir	Costo Medio	Corto Plazo
5.1.2	Protocolo de acción y respuesta implementado	No hay control	Costo medio	Mediano Plazo
5.2.1	Controles ejecutados Dispositivos SAST instalados en el departamento en municipios bajo la jurisdicción del Tránsito Departamental	4 SAST instalados	Costo Alto	Mediano Plazo
5.3.1	Empresas con Planes Estratégico de Seguridad Vial aprobados y vigentes	Por definir	Costo medio	Mediano Plazo
6.1.1	Programa de mejora de las capacidades de atención hospitalaria	0%	Costo Alto	Mediano Plazo
6.1.2	Protocolo de traslado de víctimas	Protocolo no implementado	Costo bajo	Corto Plazo
6.2.1	Protocolo de Primer Respondiente	Protocolo no implementado	Costo bajo	Corto Plazo
7.1.1	Capacidad institucional adecuada	En ejecución	Costo bajo	Corto Plazo
7.1.2	Sesiones del comité Local de Seguridad Vial ejecutadas	2 sesiones ejecutadas	Costo bajo	Largo Plazo





ID	Indicador	Línea Base	Rango de Costos	Periodo de Implementación
7.1.3	Actualizaciones del Plan Departamental de Seguridad Vial	1 actualización	Costo Bajo	Largo Plazo
7.2.1	Brigadas realizadas	0	Costo Medio	Mediano Plazo
7.2.2	Documentos de Lineamientos Técnicos	Documento no formulado	Costo bajo	Corto Plazo
7.2.3	Bicicletas Entregadas	6800	Costo Medio	Mediano Plazo
8.1.1	Observatorio de seguridad vial creado, fortalecido e integrado con la Red de Observatorios territoriales	Observatorio no activo	Costo medio	Mediano Plazo
8.1.2	Enlaces con instituciones educativas universitarias	Por definir	Costo medio	Corto Plazo
8.2.1	Protocolo de difusión implementado	Protocolo no implementado	Costo bajo	Corto Plazo





ANEXO 2. INFORME GENERAL DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

Este informe compila una variedad de variables que juegan un papel crucial en el proceso de recolección de datos necesarios para la actualización del Plan Departamental de Seguridad Vial. Su finalidad es alinear las estrategias locales con las directrices del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, tal como se estipula en el decreto 1430 de 2022. Además de analizar las variables, el informe detalla los pasos metodológicos seguidos y las fuentes de información consultadas para asegurar que la actualización se realice de manera rigurosa y coherente con los objetivos nacionales.

En particular el proceso desarrollado, se enfoca en la fase de "Análisis situacional de la Seguridad Vial con referencia al Sistema del Enfoque Seguro". Dentro de esta fase, se enfatiza el paso 1, que consiste en la "Definición, recolección y análisis de insumos primarios y secundarios para la identificación y priorización de necesidades territoriales". Este paso es fundamental para comprender el estado actual de la seguridad vial en el territorio, permitiendo así identificar las áreas prioritarias de intervención y establecer una base sólida para la toma de decisiones estratégicas. Además, se describen las metodologías utilizadas para la recolección de datos, así como los criterios empleados para el análisis de la información, asegurando un enfoque integral y detallado en la identificación de necesidades locales en seguridad vial.

Definición de Insumos

Los insumos necesarios se dividen en dos categorías, aquellos clasificados como información de tipo secundaria y los de información primaria. La guía metodológica sugiere diversas fuentes de información secundaria que se pueden utilizar como referencia, siempre y cuando la información disponible lo permita. Estas fuentes proporcionan una base sólida para el análisis. Las categorías de información secundaria se delinean en función de los objetivos específicos que se desean alcanzar con cada una. Entre estas categorías se incluyen, por ejemplo:

1. **Estadísticas de accidentes de tráfico:** Datos históricos y recientes sobre incidentes viales, que ayudan a identificar patrones y áreas de alto riesgo.
2. **Informes de evaluación de infraestructura vial:** Evaluaciones y auditorías de carreteras y calles para determinar su estado y seguridad.
3. **Estudios demográficos:** Información sobre la población y sus hábitos de desplazamiento, crucial para entender cómo interactúan con el entorno vial.
4. **Documentos de políticas y regulaciones vigentes:** Legislación y normativas actuales que afectan la seguridad vial a nivel local y nacional.

Cada categoría de información secundaria se selecciona y analiza con el propósito de cumplir los objetivos del Plan Departamental de Seguridad Vial, asegurando que las estrategias adoptadas estén fundamentadas en datos relevantes y actualizados.

- Información territorial general: su propósito es contextualizar el departamento del Magdalena, sus municipios y subregiones y brindar información general del estado o dinámicas sociales no directamente relacionadas a la seguridad vial pero que pueden tener incidencia en esta misma:
 - Demografía
 - Economía





- Sistema Educativo
 - Sistema de Salud
 - Sistema Legal
 - Organización Institucional
 - Normatividad General de Seguridad Vial
 - Organización Territorial
 - Financiación y política
- Instrumentos de Planeación: Considera el estado actual de las estrategias y acciones implementadas el departamento en materia de seguridad vial y que sirven como base para la formulación y desarrollo de nuevas acciones y estrategias, así como orientar nuevas estrategias como complemento o actualización de anteriores o vigentes. Los datos de entrada incluyen los siguientes:
 - Plan de Desarrollo Territorial
 - Plan Departamental de Seguridad Vial anterior
 - Instrumentos de Planeación Gubernamentales adicionales (Dependiendo del contexto o del nivel de detalle)
- Datos de tránsito y movilidad: Sirve como información directa relacionada con la seguridad vial y permite realizar un diagnóstico integral del estado actual del Departamento en términos de problemáticas, necesidades y avances en seguridad vial, utilizando estadísticas y datos oficiales, funciona como fuente principal de información para la construcción del diagnóstico central, el cual se complementa posteriormente con el participativo. En los datos considerados como insumos incluyen los siguientes:
 - Cifras de siniestralidad (Locales y ANSV)
 - Caracterización de la red vial, estado y proyección
 - Dinámicas de movilidad activa o estado de redes
 - Instituciones privadas relacionadas a seguridad vial o la movilidad
 - Información contravencional
 - Información de servicios de transporte público
 - Información de servicios de transporte informal
 - Información georreferenciada de interés
 - Señalización y diagnósticos relacionados
 - Estado y crecimiento del parque automotor
 - Todos otros procesos o información relacionada a nivel departamental y municipal

En relación con la información primaria, se propuso utilizar diversos recursos para obtener datos sobre la ciudadanía que no pudieran ser capturados por las fuentes previas. El enfoque se centró en recopilar información social de diferentes grupos participantes mediante varios mecanismos, siguiendo las recomendaciones de la Guía Metodológica de 2022 y 2024. Esta información funciona como complemento a la secundaria para la estructuración de problemáticas o identificación de nuevas.

Recolección de Información Secundaria

Una vez determinados los documentos requeridos, se inicia la búsqueda de estos. El equipo consultor asignó un periodo de 15 días hábiles para recopilar información secundaria, utilizando diversos medios como consultas en línea, búsqueda en repositorios y otras páginas oficiales, así como consultas con el organismo de tránsito y otras dependencias institucionales pertinentes, que por medio de mesas





de trabajo se transmitió la disponibilidad de información y se compartió a la brevedad para el análisis pertinente y validación de la utilidad de cada información aportada. A continuación, se presenta una tabla que resume el proceso llevado a cabo.

Tabla 23 Lista de chequeo de información disponible

Información	Disponible		Fuente(s)	Observaciones
	Si	No		
Aspectos demográficos	X		Departamento Nacional de Estadística (DANE) Gobernación del Magdalena - Plan de Desarrollo 2024	Consulta Web Pública
Economía y Finanzas	X		Departamento Nacional de Estadística (DANE) Departamento Nacional de Planeación (DNP)	Consulta Web Pública
Educación	X		Departamento Nacional de Estadística (DANE) Gobernación del Magdalena - Plan de Desarrollo 2024	Consulta Web Pública
Sistema de Salud	X		Gobernación del Magdalena - Plan de Desarrollo 2024	Datos entregados directamente
Organización Institucional	X		Gobernación del Magdalena	Datos entregados directamente
Plan de Desarrollo Territorial		X	Gobernación del Magdalena	Datos entregados directamente
Plan Local de Seguridad Vial anterior	X		Gobernación del Magdalena	Datos entregados directamente
Caracterización de la malla vial	X		Gobernación del Magdalena - Secretaría de Infraestructura	Datos entregados directamente
Cifras de Siniestralidad	X		Observatorio Nacional de Seguridad Vial	Consulta web Pública
Dinámicas de movilidad activa	X		Plan Departamental de Seguridad Vial 2026	Datos entregados directamente
Información de Transporte Público	X		Gobernación del Magdalena	Datos entregados directamente
Información de Transporte Informal		X		Datos no encontrados
Información contravencional	X		Gobernación del Magdalena	Datos entregados directamente
Diagnóstico de Seguridad Vial vigentes	X		Gobernación del Magdalena ANSV	Diagnosticos municipales en Pilares Estratégicos realizados en 2017
Índice de Fatalidad por municipio	X		ANSV	Datos utilizados para la priorización de municipios

Recolección de Información Primaria

La recopilación de información primaria se llevó a cabo durante un periodo de 20 días, donde se programaron visitas a municipios priorizados, eso se hizo simultáneamente con la recopilación de información secundaria, al inicio de la fase de actualización del programa. El proceso inició al finalizar la Fase de Alistamiento con la reactivación del Comité Departamental de Seguridad Vial (CDSV).

Adicionalmente, a las sesiones de CDSV, se llevó a cabo una serie de actividades participativas en varios sitios del municipio, con el objeto de recolectar más información de las problemáticas en términos de seguridad vial con representantes de la comunidad, o información que hasta ahora había sido ignorada por el equipo consultor y las instituciones, pero que la comunidad podía identificar a través de su participación. Para esto se convocó a diferente personal, incluidos:

- Motociclistas
- Ciclistas y bici usuarios





- Grupos de peatones
- Maestros y demás docentes
- Líderes comunales
- Agrupación de mototaxistas
- Representantes del sector salud
- Estudiantes y padres
- Conductores de taxis
- Representes de la Gobernanza Municipal
- Entre otros

El organismo de Tránsito, por medio de la Oficina de Equidad y Poder Popular convocó a la ciudadanía utilizando redes sociales y comunicación directa con los líderes pertinentes.

El equipo consultor registró las intervenciones de los participantes en tiempo real y se trató de abordar lo máximo posible cada una de las 8 áreas de acción en cada una de las actividades participativas, moderadas por un representante del equipo de la Oficina de Tránsito Departamental. Los datos fueron consolidados para su posterior análisis.

Las actividades variaron en su dimensión y estructura en cada municipio priorizado, puesto que podían ser desde presentación dirigidas, hasta grupos focales o mesas de trabajo más personales, dependiendo del contexto, la asistencia y las dinámicas elegidas para cada municipio.



Evidencia 1 Actividad participativa en Pueblo Viejo



Evidencia 2 Actividad participativa en con la comunidad en Sitio Nuevo.