# La problemática cultural y educativa de los pobladores del municipio de Convención, Norte de Santander frente a la seguridad vial

## Karen Natalia García Peñaranda

Monografía para optar por el título de Especialista en Gestión Pública

Asesor: José Daniel Fonseca Sandoval

Universidad Nacional Abierta y a distancia – UNAD

Escuela de Ciencias Jurídicas y Políticas – ECJP

Especialización en Gestión Pública

### Dedicatoria

A mi madre Delia Rosa Peñaranda Lázaro, quien me ha formado como persona, brindándome su amor fraternal y guiándome por los senderos correctos, a ella este gran logro por su confianza, mi hermano por ser mi ejemplo y motivador

A mi esposo Gerardo Castillo, por ser ese gran apoyo en el cual confiar siempre.

A mi hija, ya que es el motor por el cual salir adelante

# Agradecimientos

A José Daniel Fonseca Sandoval, director del proyecto de Investigación, por su apoyo y colaboración para la elaboración de este trabajo de grado

A todas las personas que hicieron parte de este proyecto y a la Universidad Nacional Abierta y a Distancia por formarnos como personas y como profesionales

#### Resumen

En la siguiente investigación se busca disponer la importancia de la educación vial como principal elemento para la disminución de la ocurrencia de accidentes, lesiones y mortalidad en el Municipio de Convención Norte de Santander y de las Políticas Públicas, que se han desarrollado en relación a la seguridad vial y educativa. Para esto se hace referencia a un método deductivo que parte desde lo general a lo particular, señalando de este modo, la situación real que se refleja, en materia de transporte y movilidad vial, la investigación se desarrolla en dos etapas significativas, la primera, en la que se identifiquen algunos aportes destacados a nivel nacional, en torno a políticas educativas y preventivas en seguridad vial, exponiendo la normatividad que rige los aspectos relacionados con políticas educativas y preventivas en seguridad vial en Colombia; en segundo lugar se describe el problema de seguridad vial en el Municipio de Convención, desde la perspectiva de las Políticas Públicas y las estadísticas reales de accidentalidad en el 2015, se realiza una crítica entre lo establecido en las Políticas Públicas de movilidad vial, lo que evidencian las cifras de accidentalidad en Convención Norte de Santander y el uso de la educación en seguridad vial, finalmente se concluye entonces que el panorama de la investigación demuestra que, pese a que existen normativas en el ámbito nacional tan consolidadas y que garantizan un excelente funcionamiento en seguridad vial, estas medidas aún no se aplican con rigurosidad en el municipio de Convención, Norte de Santander

*Palabras claves:* Seguridad vial, problemática cultural y educativa, accidentes de tránsito, siniestros viales, peligro

#### Abstract

The following research seeks to establish the importance of road safety education as the main element to reduce the occurrence of accidents, injuries and mortality in the Municipality of Convención Norte de Santander and the Public Policies that have been developed in relation to road safety and education. For this, reference is made to a deductive method that starts from the general to the particular, thus pointing out the real situation that is reflected in terms of transportation and road mobility, the research is developed in two significant stages, the first one, in which some outstanding contributions are identified at national level, regarding educational and preventive policies in road safety, exposing the regulations that govern the aspects related to educational and preventive policies in road safety in Colombia; secondly, the problem of road safety in the Municipality of Convención is described, from the perspective of public policies and actual accident statistics in 2015, a critique is made between what is established in the public policies on road mobility, what is evidenced by the accident figures in Convención Norte de Santander and the use of road safety education, Finally, it is concluded that the panorama of the research shows that, despite the existence of consolidated national regulations that guarantee an excellent performance in road safety, these measures are still not rigorously applied in the municipality of Convención, Norte de Santander

*Keywords:* Road safety, cultural and educational problems, traffic accidents, road accidents, danger.

# Tabla de Contenido

| Introducción  | 11 |
|---|----|
| Planteamiento de problema                                 | 14 |
| Justificación   | 16 |
| Objetivos   | 18 |
| Objetivo general  | 18 |
| Objetivos específicos                                     | 18 |
| Marco referencial.  | 19 |
| Diseño metodológico.                                      | 47 |
| Hallazgos   | 52 |
| Diseño de política pública en el municipio de Convención. | 78 |
| Resultados encontrados.                                   | 91 |
| Conclusiones  | 94 |
| Referencias bibliográficas.                               | 95 |

# Lista de Tablas

| Tabla 1. Informacion seleccionada.          | 33 |
|---|----|
| Tabla 2. Datos recolectados.                | 38 |
| Tabla 3. Segunda parte, datos recolectados. | 39 |
| Tabla 4. Datos de la pregunta uno.          | 43 |
| Tabla 5. Datos de la pregunta dos.          | 58 |
| Tabla 6. Datos de la pregunta tres.         | 60 |
| Tabla 7. Datos de la pregunta cuatro.       | 62 |
| Tabla 8. Datos de la pregunta cinco.        | 65 |
| Tabla 9. Datos de la pregunta seis.         | 67 |
| Tabla 10. Datos de la pregunta siete.       | 70 |
| Tabla 11. Datos de la pregunta ocho.        | 73 |
| Table 12 Analisis FOD A                     | 75 |

# Listado de Figuras

| Figura 1. Lesiones en accidentes de transito                                      | 40 |
|---|----|
| Figura 2. Accidentes de transito en zona urbana                                   | 41 |
| Figura 3. Accidentes de transito en zona rutal                                    | 42 |
| Figura 4. Muertes en accidentes de transito                                       | 44 |
| Figura 5. Muestes en accidentes de transito en zona urbana                        | 45 |
| Figura 6. Muertes en accidentes de transito en zona rural                         | 46 |
| Figura 7. Necesidades de la seguridad vial  | 53 |
| Figura 8. Panoramuca del municipio de Convencion, Norte de Santander              | 55 |
| Figura 9. Resultados equivalentes a la pregunta numero uno, genero femenino       | 59 |
| Figura 10. Resultados equivalentes a la pregunta numero uno, genero masculino     | 60 |
| Figura 11. Resultados equivalentes a la pregunta numero dos, genero femenino      | 61 |
| Figura 12. Resultados equivalentes a la pregunta numero dos, genero masculino     | 62 |
| Figura 13. Resultados equivalentes a la pregunta numero tres, genero femenino     | 63 |
| Figura 14. Resultados equivalentes a la pregunta numero tres, genero masculino    | 64 |
| Figura 15. Resultados equivalentes a la pregunta numero cuatro, genero femenino   | 65 |
| Figura 16. Resultados equivalelntes a la pregunta numero cuatro, genero masculino | 66 |
| Figura 17. Resultados equivalente a la pregunta numero cinco, genero femenino     | 67 |
| Figura 18. Resultados equivalente a la pregunta numero cinco, genero masculino    | 68 |
| Figura 19. Resultados equivalente a la pregunta numero seis, genero femenino      | 71 |
| Figura 20. Resultados equivalente a la pregunta numero seis, genero masculino     | 72 |
| Figura 21. Resultados equivalentes a la pregunta numero siete, genero femenino.   | 73 |
| Figura 22. Resultados equivalentes a la pregunta numero siete, genero masculino   | 74 |

|   | 9  |
|---|----|
| Figura 23. Logros en la seguridad vial        | 77 |
| Figura 24. Plan de accion de politica publica | 83 |

# Lista de Apéndice

Apéndice A. Entrevista aplicada.

96

#### Introducción

Cuando se presenta un accidente de tránsito, se conoce como un "caso generalmente involuntario, cometido por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involuntarios, igualmente se afecta la normal circulación de los vehículos que se hecho presentado" (Secretaria del Senado, 2002); con la definición anterior de que es un accidente de tránsito, podemos apreciar que es todo hecho en el que se ve involucrado un automotor

Con los estudios realizado en los últimos tiempos, sobre seguridad vial. Se puede observar la alta tasa de mortalidad que se ha presentado y presenta a nivel nacional e internacional. La mayoría

De estos siniestros se presentan debido a la mala conducta de conductores imprudentes, esto debido al exceso de bebidas alcohólicas, consumo de sustancial alucinógenas, no prestar atención a las señales de tránsito o a causa de algún microsueño presentado

Las políticas públicas que se han planteado con respecto al tema de seguridad vial, ayudan a guiar, instrumentar y concientizar a estos conductores imprudentes sobre los peligros que se pueden presentar si no prestan atención a esta problemática que se genera en gran parte del territorio. En el municipio de Convención, Norte de Santander, se han presentado casos de seguridad vial, donde en su gran mayoría surgen a causa del exceso de velocidad por parte de los automotores, este exceso de velocidad lo acompañan de bebidas alcohólicas, creando así una mezcla mortal y una causa frecuente de accidentabilidad en este municipio de Norte de Santander

Según unos estudios realizado por la Organización Mundial de la Salud en el año 2013

Es de vital importancia mostrar esta problemática, la cual tiende a afectar la salud pública en el tentorio nacional. Esto desde el rol de actores viales son identificados con la necesidad de que las empresas logren

establecer estrategias rigurosas que aporten en el desarrollo hacia la reducción de siniestros viales, esto impulsando la correcta formación, buena capacitación y moderado afrontamiento sobre la cultura de seguridad vial como estrategia. Las grandes pérdidas económicas, sociales y de vidas, derivadas de las lesiones que son causadas por graves accidentes viales, los cuales son inevitables según las circunstancias en que estos fatales de transito se presentan. Hoy en día las lesiones causadas por los accidentes de tránsito pueden prevenirse; cada año se producen en todo el mundo aproximadamente 1,24 millones de muertes por accidentes de tránsito, y la situación ha cambiado poco desde 2007, Se han identificado distintos factores que aumentan el riesgo de las lesiones como el exceso de velocidad, una infraestructura vial mal diseñada o insuficientemente mantenida y vehículos viejos, mal conservados o que no cuentan con dispositivos de seguridad, conducción bajo los efectos del alcohol y no utilización del casco de motociclista, del cinturón de seguridad y de sistemas de retención para niños. Las normas y otras medidas impuestas para hacer frente a esos factores de riesgo han dado lugar a una reducción drástica de los accidentes de tráfico en muchos países (Organizacion Mundial de la Salud, 2013, págs. 3-5-7).

En consecuencia, a estos factores de riesgo presentados en cuanto a seguridad vial, nombrados por la Organización Mundial de la Salud; todos los países que conforman Latino América y el Caribe completo, están iniciando con diseños estratégicos y planes de seguridad vial, estos con un fin en común, fomentar y reducir en lo más mínimo posible la alta tasa de mortalidad que se presenta.

Existen diferentes entidades, las cuales fueron creadas con el objetivo de instaurar leyes, decretos y resoluciones. La cuales tienen la obligación de hacer cumplir estas ordenanzas de seguridad vial.

Por tal motivo, surge el planteamiento de "LA PROBLEMÁTICA CULTURAL Y EDUCATIVA DE LOS POBLADORES DEL MUNICIPIO DE CONVENCION, NORTE DE SANTANDER FRENTE A LA SEGURIDAD VIAL"; este pretende plantear una metodología, la cual se tiene enfocada a aplicar una herramienta que sirva para establecer los actores viales y

de esta forma nos centrarnos en un diseño de estrategias para la prevención hacia una buena consciencia y cultura de la seguridad vial en el municipio de Convención, Norte de Santander.

#### Planteamiento de problema

La cultura y educación vial de los habitantes del municipio de Convención, Norte de Santander. Se está presentando afectada por las siguientes razones; los usuarios de vehículos y motocicletas muestran patrones de conducta inadecuada, tales conductas como exceder límites de velocidad, no respetan los pares, el municipio no cuenta con semaforización ni señalización vial, existe sobre cupo en vehículos y motocicletas por parte de sus pobladores, conducen bajo efectos del alcohol, conducen estos vehículos sin una adecuada capacitación, no respetan y acatan las normas de tránsito, no transitan por el carril indicado, adelantan espacios reducidos, realizan cruces indebidos, no utilizan dispositivos de iluminación, no usan el casco, cinturón de seguridad y otros elementos de protección personal, también carece de señalización el todo el casco urbano del municipio y esto se puede evidenciar debido en un alto índice en el flujo vehicular. Esto debido a la fácil asequibilidad de estos; los cuales pueden ser comprados por cualquier persona independientemente del estrato económico en que se encuentre, además de lo señalado anteriormente, la seguridad vial no es un tema prioritario en la agenda de la administración Municipal del municipio de Convención, Norte de Santander. Además, no se debe pasar por alto este punto que es un desacierto, ya que es una de las causas mortales que causa más accidentes de tránsito y de acuerdo a la información recolectada; El municipio de Convención, Norte de Santander ha definido diseñar una estrategia enfocada a la cultura y educación en cuanto a seguridad vial, la cual busca promover responsabilidad a los actores viales y crear conciencia frente a la cultura de la seguridad vial; esto con el fin de prevenir y apropiarse de la problemática frente a seguridad vial en el municipio.

Es necesario realizar un diagnóstico dentro de su población, para ello es necesario recalcar en el diseño de la estrategia preventiva frente a la cultura de la seguridad vial dentro y

fuera del casco urbano, esto con la finalidad de impactar y velar por la salud e integridad de todos sus pobladores.

# Formulación del Problema

La Seguridad Vial como Política Pública, como puede permite una estrategia de Cultura y educación preventiva que se encuentre enfocada a los actores viales del Municipio de Convención, Norte de Santander.

#### Justificación

El estudio profundo y juicioso de estadísticas, documentos legales y oficiales, nos permiten establecer la importancia de generar conciencia en los pobladores del municipio de Convención, Norte de Santander, acerca de la responsabilidad vial y el buen comportamiento de parte de conductores y de peatones. Es por ello que luego de revisar las diferentes fuentes estadísticas que se encuentran respecto a los accidentes de tránsito que se presentan en Convención, Norte de Santander; Es posible solucionar la controversia que se genera sobre la incidencia que han tenido las diferentes políticas públicas y las diferentes estrategias propuestas, ya que en la cotidianidad que se vive, parece presentarse una falta de consciencia por parte de la ciudadana, conductores y de los peatones. Se evidencia la importancia de analizar si las autoridades administrativas competentes en dicha materia, han difundido de forma correcta la información necesaria en educación vial, mediante acciones pedagógicas que les permita a los individuos, comprender la gravedad de no respetar las normas de tránsito que hoy en día son de estricto cumplimiento y las consecuencias que esto lleva consigo.

Por consiguiente, la elaboración de la presente investigación monográfica resulta pertinente, en la medida que las acciones viales, se han convertido en una problemática. Esto debido a que se están presentando numerosos factores, entre ellos, la integridad y la vida de las personas; todo esto va generado por causas diversas, principalmente la imprudencia y la no adopción de buenas prácticas en la vía. Es así como se debe asumir por parte del estado la responsabilidad y más compromiso con estos casos presentados desde la administración pública. Esto con el fin de promover prácticas adecuadas entre los actores viales, todo esto mediante acciones concretas soportadas por un trabajo organizado institucionalmente, este con bases

fuertes en el entendimiento de que el diseño de estrategias a mediano o largo plazo, deben proveerse de los recursos adecuados para su desarrollo integral.

## **Objetivos**

# Objetivo general

Diagnosticar la aplicación de las políticas públicas que existen actualmente en materia de seguridad vial, esto en el Municipio de Convención, Norte de Santander.

#### **Objetivos específicos**

Determinar las necesidades de la seguridad vial, los tipos de accidentes de tránsito más frecuentes y registrados en el municipio de Convención, Norte de Santander.

Describir los escenarios de la política pública y como se implementan las estrategias de enseñanza frente a la problemática de seguridad vial en el municipio de Convención, Norte de Santander.

Establecer una estrategia de enseñanza conforme a la cultura del cuidado, indicando estrategias en pro de las costumbres y comportamientos de los pobladores de Convención, Norte de Santander, esto frente a la cultura de seguridad vial que se presenta en este municipio.

#### Marco referencial

#### **Marco Conceptual**

Para el desarrollo de la presente investigación, deben recogerse los fundamentos **Conceptuales y Teóricos** relevantes, estos en relación a la prevención de accidentes, mediante los cuales se puede implementar la aplicación de toda política pública. Esto, se encaminan a instaurar hacia una cultura, la cual es más consciente en lo que se muestra en cuanto a la utilización moderada y adecuada de las vías de tránsito.

De tal modo, a continuación, se muestran algunos conceptos que permiten tener una breve noción más limpia y acertada acerca de la importancia y lo verídico de la educación en seguridad vial, esto con el fin de concientizar a las personar y con el objetivo de reducir la tasa de accidentabilidad en el municipio de Convención, Norte de Santander.

#### Políticas públicas

Cuando hablamos de política pública, diferentes autores nos comparten varias teorías:

El Estado es un actor que determina las problemáticas que se presentan en la educación vial, esto a su vez debe actuar frente a las Políticas Públicas, se visualiza como un agente de cualquier organización o institución logra que las decisiones que se originan en cualquier debate de carácter público; en los cuales se encuentren las necesidades de la sociedad transmitidas por sus representantes, junto con los agentes del Estado. Los intereses y fines del Estado para el desarrollo de dicho trabajo, nos permite traer a reducción la conceptualización construida por quien se refiere a las acciones que nacen del contexto social, pero todo esto pasa debido a la esfera estatal, tal como una decisión de intervención pública en una realidad social, la cual que viene dada para realizar una

inversión o hacer una buena regulación administrativa. (Valencia y Bolaños, 2019, pág. 21)

Por tanto, se suma y se entiende por políticas públicas al resultado de dinámicas de juego y fuerzas que se establecen en el ámbito de las relaciones de poder, estas relaciones están constituidas por los grupos económicos y algunos políticos, diferentes clases sociales y algunas de las organizaciones de la sociedad social que existe. Por eso (Valencia y Bolaños, 2019), afirman que: "tales relaciones muestran un conjunto de acciones atribuidas a la institución estatal, lo cual logra que se provoque la recta mediante los rumbos de acciones de intervención administrativa del estado en la realidad social e/o de inversiones" (p. 21).

Por lo cual, la Política Pública, muestra se muestra en este mundo actual como un breve factor, al cual se le da una suma importancia, pues al abarcar alguna política pública tomamos decisiones modernas que se asumen, estas como: "alcanzar sus fines propuestos, es por ello que la política puede ser analizada como una parte fundamental del quehacer de los gobiernos, en lo relacionado a su gestión y obligaciones que se presentan" (Comision Economica para America Latina, 2004, pág. 22).

Por otra parte, autores como (Elí, 2010), han esbozado que:

Las Políticas Públicas representan un concepto que en la actualidad goza de alto prestigio dentro de las esferas del sector público, afirmándose como un neologismo que se refiere a algo importante y significativo, por lo que hoy día es una obligación que cada entidad descentralizada y perteneciente al sector central, formulé, implemente y evalué Políticas Públicas en materia de salud, medio ambiente y vivienda. (p. 22)

En este sentido, se ha realizado un análisis paralelo entre la política y las Políticas Públicas, lo cual lleva a concluir que, tanto la primera como la segunda, representan una idea direccionada a la modernización de la esfera pública; por lo que, en torno a las Políticas Públicas, se pueden identificar ciertos problemas que se presentan y buscar la manera más trabajable para dar solución a estas problemáticas.

De esta manera, (Arroyave, 2017), en uno de sus escritos acerca de políticas públicas afirma que:

En la actualidad, las Políticas Públicas han sido consolidadas como una herramienta indispensable para la academia y sus ejercicios reflexivos, por lo que se han convertido en plataformas de los planes, programas y proyectos dirigidos a resolver los diferentes conflictos y carencias que la sociedad presenta. (p.22)

De este modo, se puede decir que hace alusión a una nueva gestión pública, la cual ha sido escrita como un sistema de control en Administración Pública, esta con el fin de promover más e innovar a nivel mundial, el cual ha sido implementado en la mayoría de los países industrializados. Por eso de esta forma, se dice que: "la nueva gestión pública se direcciona a la competencia mediante la separación de factores financieros y prestadores de servicios, teniendo como enfoque, la efectividad, la eficiencia y la calidad del cumplimiento de tareas que permitan obtener óptimos resultados" (Schroder, 2014).

Por tanto, (Muñoz, 2016) afirma que:

La nueva gestión pública genera que los servidores públicos, estén en una constante preparación y capacitación, para que así puedan desarrollar las estrategias que les permitan crear una nueva organización administrativa dentro de cada una de las entidades del Estado, esto, orientado a la mejora constante en la prestación del servicio gubernamental a la ciudadanía. (p.1)

Por consiguiente, la relación con la gestión pública arroja unos resultados, los cuales generan un tipo de variante en la nueva gestión que se muestra, esto busca facilitar a las organizaciones públicas la dirección efectiva e integrada de su proceso de creación de valor, lo cual se lleva a cabo con el fin de optimizarlo, asegurando para ello su máxima eficacia, eficiencia y efectividad de su desempeño, la consecución de objetivos de gobierno y la mejora continua de las instituciones.

#### Seguridad vial

En la actualidad, con todos los accidentes que surgen, suelen ocurrir varios factores que logran clasificar el entorno en que estos se llegan a presentar.

El factor humano está presente en un 90% de los accidentes. Atendiendo así, a la edad y al sexo, lo cual se puede verificar que jóvenes y mayores, así como varones son los que tienen mayor riesgo y son los acertados para padecer un accidente de tránsito. ¿Por qué es importante la edad?, la gente joven, entre otros motivos, asumen más riesgos, lo cual es necesario que su uso sea adecuado y de igual forma surja la implementación obligatoria del cinturón de seguridad y el casco, esto debido a que hay personas que conducen bajo los efectos del alcohol y otras sustancias alucinógenas. El exceso de velocidad, es uno de los factores que más intervienen en los siniestros viales que se presentan con frecuencia, esto va acompañado de gran cantidad de ocupantes en los vehículos, también jóvenes (lo que contribuye a que se adopten conductas más arriesgadas), entre otros. Los ciudadanos de mayor edad tienen más alto el riesgo de fallecimiento, esto debido a su proceso normal de envejecimiento, la suma de patología y la presencia de enfermedades degenerativas a causa de la edad y el pasar de los años.

El consumo de bebidas alcohólicas es, sin duda, el factor humano con mayor importancia en los accidentes de tráfico, ya que no sólo aumenta el riesgo de padecer uno, sino que se asocia

a los accidentes más graves y aún peor, pronóstico de las lesiones (por su importancia, el tema del alcohol se trata ampliamente en otra unidad).

"El accidente no es accidental", esto lo afirma la OMS en uno de sus documentos publicados acerca de ese tema.

Muchos de los factores de riesgo se pueden eliminar. Esto cuando se realiza la investigación de los accidentes y se identifican los factores que han contribuido a su producción, se puede concluir que con la eliminación de uno o más factores, el accidente podría haberse evitado (Alvarez Gonzalez Francisco, 2004).

Las lesiones por accidente de tránsito se constituyen debido a la problemática que se presenta en gran parte del territorio nacional. Se estima que cada año los accidentes de viales cobran la vida de aproximadamente 1,3 millones de personas y se estima que al menos 50 millones de personas terminan con heridas de segundo o tercer grado.

Los países en vías de desarrollo y las economías en transición deben soportar la carga más pesada, pues los accidentes de tránsito son un problema relacionado con el desarrollo y esto afecta de forma desequilibrada a las personas con bajos recurso. Esto debido a que son ellas las más desprotegidas en los países de bajos recursos económicos; Colombia es un fácil ejemplo, cuando el cabeza de familia pierde la vida o queda discapacitado en un accidente de tráfico, la familia entera podría empobrecerse. En general, se logra estimular que gran mayoría de los accidentes viales representan entre un 1 y un 3 por ciento de los casos de muertes a nivel nacional.

Aproximadamente en casi 60 años, el sistema de Naciones Unidas y sus estados que la conforman han reconocido que la necesidad de mejorar la seguridad vial. Esta da en "diversas organizaciones regionales y mundiales, entre ellas las Comisiones Regionales de las Naciones

Unidas, la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial, han efectuado una vasta labor en esta materia" (Comuniones Regionales de las Naciones Unidas., 2010, págs. 4-5).

Morelli en uno de sus escritos en el año 2012, afirma que:

La ciudad de Cúcuta, durante el cuatrienio 2008-2011, presentó un total de 2.652 víctimas asociadas a eventos en el tránsito, 373 casos fatales y 2.279 lesionados de acuerdo con las estadísticas del INMLCF. En el año 2009 se tuvo la mayor cantidad de víctimas fatales (117) las cuales disminuyeron en los siguientes dos años. Los casos de personas lesionadas tuvieron meno ocurrencia en el año 2009 (529), cifra que se incrementó en 75 personas para los años 2010 y 2011 (Morelli, 2012).

Fundamentalmente en un ensayo de elección, mediante la realización de encuestas, se logró estimar que la disposición a pagar por reducir el riesgo de muerte en el contexto del servicio de transporte publico colectivo. El experimento estudia la elección entre un servicio de transporte convencional y un servicio de transporte colectivo, esto en la ciudad de Bogotá.

El experimento que se realizó, estudiaba la elección entre el servicio de transporte convencional y un nuevo sistema de transporte más seguro para las personas, a partir de la comparación de los atributos que se presentaban como: tarifas, tiempo de viaje y probabilidad de muerte. Los datos que se lograron recopilar, se ajustaron a un modelo Probit Binario, el cual logra que se incluye el ingreso y el nivel educativo de los individuos. Por tal razón, se muestra y se encuentra que el "valor estadístico de la vida en este contexto es de 128 millones de pesos, el cual resulta significativamente inferior a valores internacionales trasladados a la renta colombiana, así que se abre el debate sobre el tema en el ámbito nacional" (Diaz y Arevalo, 2012).

#### El Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2021

#### El Plan Nacional de Seguridad Vial se estructura y desarrolla bajo los siguientes principios

La vida es el valor máximo de una persona y toda idea o propósito está encaminado a proteger esta.

Los actores viales fomentarán la capacidad de vivir en sociedad, esto promoviendo actitudes de convivencia, solidaridad y razón de ser en los espacios de movilidad en los que se encuentren.

El cumplimiento de las normas de tránsito, transporte y seguridad vial se realizará de manera libre y consciente por todos, lo cual se va convirtiendo así en la autorregulación de un mecanismo de educación y ejemplo para seguir.

Todas las acciones en pro de la seguridad vial, serán solucionadas con un objetivo, este es el de reducir los hechos de tránsito.

La responsabilidad y el compromiso es la base para el desarrollo de la política colombiana en el tema de la seguridad vial, esto en las distintas escalas y niveles que se presentan.

El objetivo que Colombia adopta sobre seguridad vial, a nivel general es la implementación de acciones que permitan la disminución al menos un 25% del número de víctimas fatales a causa de accidentes de tránsito. Esto a través de un trabajo intersectorial e interinstitucional coordinado, con el fin de fomentar una movilidad para proteger la vida humana junto a este objetivo.

El gobierno adopta como objetivos específicos los siguientes planteamientos frente a la problemática que se presentan:

Reducir la tasa de mortalidad en 2.4 por cada cien mil habitantes del usuario tipo peatón por hechos de tránsito para el presente año cursado 2021.

"Reducir la tasa de mortalidad en 2.7 o 3.0 por cada cien mil habitantes del usuario tipo motociclista por hechos de tránsito para el año 2021" (Ministerio de Transporte, 2013).

Se presenta el presupuesto anual de funcionamiento para las Agencias, incluida la Agencia Nacional de Seguridad Vial (basados en el presupuesto calculado anteriormente), desglosados en gastos de personal, gastos generales y transferencias corrientes. La intención de esta es vislumbrar los costos no considerados para la Agencia Nacional de Seguridad Vial, ya que el análisis de la sección anterior se concentró en la nómina y algunos gastos generales de la Agencia. Por tal motivo se puede observar que en concordancia con algunos de "los gastos de las otras Agencias y como un estimativo inicial, en el presupuesto final de la ANSV unas transferencias corrientes de 50 millones de pesos (relacionadas con la Cuota de Auditaje y otros mecanismos de control propios del país)" (Cuellar., 2013).

La seguridad vial, ha sido definida como el conjunto de acciones y mecanismos que buscan garantizar el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos de leyes, reglamentos, disposiciones y normas de conductas; elementos que deben ser aplicados por los peatones, pasajeros y conductores, con el fin de movilizarse de forma correcta en las vías públicas, previniendo accidentes de tránsito y disminuyendo los índices de mortalidad y lesiones (Valencia y Bolaños, 2019).

A esta grave situación, se le suma la diferencia que se ha hecho con la seguridad vial; la primera, tiene como objetivo satisfacer y evitar lo más posible los accidentes, pues los vehículos y las vías son de vital importancia; por tal motivo se optó por la implementación de los frenos ABS, los diferentes límites de velocidad, estos dependiendo de la zona donde se encuentren los diferentes conductores. Por tal motivo, "en la seguridad vial pasiva sobresale una serie de

dispositivos que tienen como finalidad, reducir la gravedad de las lesiones en las víctimas de accidentes de tránsito" (Valencia y Bolaños, 2019).

El desafío en Salud Pública frente a los incidentes viales está señalado por el imperativo de reducir 1,25 millones de muertes (3.425/día), 50 millones de lesiones entre moderadas y graves (137.000/día), y similar número de lesiones leves que se presentaron en el mundo en 2015, principalmente en países de medianos-bajos ingresos (Valencia y Bolaños, 2019).

Con el objetivo de asumir este reto, la Organización de Naciones Unidas (ONU) y la Organización Mundial de la Salud (OMS), promovieron en sus países miembros, la adopción de un plan para la década de acción en seguridad vial en el año 2010, esto encaminado al afrontamiento de la carga de muerte y discapacidad asociada a los siniestros viales, a la reducir de las desigualdades en su incidencia entre países de altos, medianos y bajos ingresos, esto para tener en cuenta que en estos últimos se concentra en más de 90% de muertes con menos del 55% de vehículos a nivel mundial.

Igualmente, el concepto de seguridad peatonal forma parte de otro concepto, es mucho más amplio como el tema de la educación social, que trae como tal una educación que está dirigida a "la ciudadanía responsable, que se concreta a partir de la creación de hábitos y actitudes de convivencia, cultura ciudadana, de vida, respeto por el medio ambiente y, por supuesto, hábitos y conductas frente a la seguridad vial y peatonal." (Merchan, s.f, 2017).

Es de vital importancia mostrar que en el plan de que se ejecuta, se muestra un resultado de un proceso de ajuste; esto dado a que las debilidades que se encuentran y se comentan por diversos actores son debido a diferentes agentes públicos y privados, esto se ajusta de acuerdo a lo que se pide en el plan de seguridad vial en los años 2011 al año 2016, esto en su fase de ejecución.

Entre las observaciones que más resaltan, se muestra y señala la necesidad para prevalecer y ampliar el tiempo de referencia, esto es debido a lo propuesto en un periodo de tiempo muy corto; estas acciones suelen requerir de una vigencia mayor a los cinco años, esto depende del tipo de desarrollo que se presente en el país en que se llegue a desarrollar. Por tanto, y en consideración a lo anterior mostrado, se urge el ajuste en el Plan Nacional de Seguridad Vial del país, lo cual sirve para armonizar con el periodo estipulado en el Plan de Salud Publica en los años 2012-2021, esto incluye la seguridad vial en su agenda y priorizar la problemática de salud pública que se aborda de forma remota en coherencia con los objetivos e intereses que se plantearon en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

De esta forma, "el PNSV 2011 – 2021, se presenta como un plan a mediano plazo, el cual compromete más de un periodo de gobierno, y permite hacer propuestas estratégicas de mayor alcance, para el cumplimiento de sus objetivos." (Banco Interamericano de Desarrollo, 2015).

# Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 de la DGT3

Esta estrategia logra establecer seis prioridades estratégicas para alcanzar el objetivo de reducir el impacto socio-económico de los accidentes de tránsito a nivel nacional:

- 1. Proteger a todo usuario más vulnerable. Estos colectivos de riesgo son: niños (a), jóvenes, mayores, viandantes y ciclistas del territorio nacional.
  - 2. Potenciar una movilidad vial con gran seguridad en todas las zonas urbanas.
- Mejorar la seguridad de los ciudadanos que tiene o prestan el servicio de motorizados.
- 4. Mejorar la seguridad en las carreteras convencionales, esto con el fin de reducir la alta tasa de accidentabilidad a nivel nacional.

- 5. Mejorar la seguridad vial en los desplazamientos relacionados con el trabajo, esto en relacionado con seguridad vial en empresa del sector de transporte.
- 6. Mejorar y concientizar los comportamientos de las personas en relación con el alcohol y la velocidad al momento de conducir un vehículo.

Colocar la seguridad vial como prioridad en la agenda política:

Continuar con las acciones de la Iniciativa de seguridad vial que reúne a los ocho bancos multilaterales de desarrollo.

Aumentar el trabajo con los socios estratégicos sobre acciones para la concientización respecto a la seguridad vial, y colocarlo como prioridad en la agenda política y pública.

Fomentar y apoyar la comunicación y aumentar el desarrollo de actividades conjuntas entre instituciones gubernamentales de seguridad vial, ONG, la sociedad civil y el sector privado.

"Involucrar a los medios de comunicación activamente en el reportaje y seguimiento de la problemática y las acciones realizadas sobre seguridad vial" (Banco Interamericano de Desarrollo, 2015).

La OMS, a través un informe que se realizó a nivel mundial en el 2013, indico que anualmente fallecen 1,24 millones de personas, esto debido a los accidentes de tránsito que suceden a diario. También, se alcanza aproximadamente los tres mil fallecidos. Esto, también implica que entre 20 y 50 millones de personas logran sufrir de algún tipo de trauma en su cuerpo, esto a causa del accidente presentado.

En ese contexto, Colombia no es ajena a esta problemática, dado sus altas cifras con respecto al problema y la tendencia presentada en los últimos años. Una muestra de ello, es la suma de los fallecimientos y los lesionados en una década, entre el período 2002-2012, en donde se obtiene una cifra representativa de casi 62.000 colombianos muertos y

más de 443.000 heridos en accidentes de tránsito (Instituto Nacional de Medicina Legal, 2014).

Por tal motivo, algo así como 16 víctimas por día, esto dice que si lo multiplicamos por la variedad que existe entre niños(a), jóvenes y adultos, nos arrojaran una alta tasa por día; lo cual tiene que sufrirlo es los familiares que rodean a esta persona relacionada con el accidente de tránsito, aun mas cuando es de caso mortal.

"Esto además de plantear un panorama bastante serio en términos de salud pública, representa un reto que los gobernantes, autoridades y los empresarios de nuestro país, de la mano de cada ciudadano, debemos asumir" (Aguilera Wilches, 2016).

Otro factor que influye en la gran mayoría de accidentes de tránsito, durante las últimas décadas es el mal uso que se le da a la tecnología, esto debido al descuido que se tiene por parte del automotor o motociclista. Pues, se puede evidenciar a diario y mediante las cámaras instaladas en las principales ciudades a nivel nacional, que un gran porcentaje de los accidentes es a causa del mal uso que se le da al teléfono celular; esto por el simple motivo de responder una llamada, responder un mensaje de texto o algún tipo de notificación mientras se está conduciendo. Estas notificaciones, por así decirlo, logran distraer a cualquier conductor y sabemos que para que ocurra un accidente de tránsito no se necesita de mucho tiempo, solo en unas milésimas de segundo puede ocurrir una catástrofe. Produciendo así, cual tipo de accidente, en el cual puede dejar transeúntes heridos o muertos, de igual forma, el conductor del vehículo o de la motocicleta puede perder la vida como se ha visto en la mayoría de ocasiones de tránsito en el territorio nacional y en gran parte del mundo.

Para evitar los accidentes de tránsito, la seguridad vial está determinada por respetar las señales de tránsito, que deben acatar conductores y peatones. Estas señales actúan como una en

las carreteras y vías públicas, las cuales marcan ciertas maneras o conductas que se presentan; esto por no mantener la distancia, cruzar por la cebra o lugar demarcado para transeúntes, evitar el exceso masico de velocidad por parte de los conductores o también por prestar servicios inadecuados al recoger pasajeros de manera informal en la vías, esto más que todo en los lados donde hay curvas, lo cual es inapropiado parquearse y más aun sin ninguna señalización por parte del automotor.

Las intervenciones en los diferentes automotores, motociclistas y peatones, deben ser priorizadas; pues estas aportan aproximadamente 65% de siniestralidad vial en la nación. Debe reducirse la pequeña brecha que existe entre la ley y estos autores. Además, la calidad de la información debe ser un tema que permita profundizar la toma de decisiones y orientar los recursos, pues estos, abarcan la reducción de catástrofes referentes al tema de seguridad vial.

Identificar condiciones de riesgo vial dentro de la organización, y su implementación genera entre otros los siguientes beneficios:

- Reducir significativamente las ocurrencias de los siniestros viales que se presenten.
  - Reducir los costos de operación para las flotas.
- Evitar sobrecostos en las empresas, tales como la depreciación de vehículos por siniestros y partes no cubiertas por el seguro de dicho automotor.
  - Generar cultura vial y autocuidado en las diferentes vías por las que se transite.
  - Planificar recorridos seguros y eficientes.
- Asegurar la fácil, rápida y eficiente atención a víctimas que se presenten a causa de accidentes viales.
  - Garantizar la confiabilidad y disponibilidad de la flota.

 Mejorar la calidad del servicio de transporte a los pasajeros y a mercancías en el territorio nacional.

Antes de los años noventa, la seguridad vial en Colombia estaba en cabeza del Ministerio de Transporte. En ese entonces, iniciativas como Acción Vial Preventiva, creada por Fasecolda en 1982, constituía el único intento del sector privado por promocionar la seguridad en las vías. En 1993, con una decidida gestión del gremio, se creó el Fondo de Prevención Vial (FPV), que entró en operación en 1995. A lo largo de dos décadas la entidad promovió entre conductores, motociclistas, ciclistas y peatones colombianos las primeras nociones de seguridad y cultura vial utilizando para ello estrategias pedagógicas que calaron en el conjunto de la sociedad (Carlos Velerea, 2018).

Seguidamente, se procede con todo el estudio necesario para la adecuación en cuanto a seguridad vial, esto dentro de la teoría de los fundamentos establecidos. Verificando el cumplimiento de los requisitos que se plantean:

Existencia de un criterio de conexidad con un derecho fundamental constitucional.

Que obedezca a una estructura con titular, objeto y destinatario, y

"Que sea aplicable mediante acciones positivas del Estado, generando con ello un ámbito de aplicabilidad y exigibilidad de tal derecho frente al Estado, configurando toda la estructura que este adquiere con el reconocimiento de su autonomía" (Ocampo D. et al, 2018).

De acuerdo con la información preliminar procesada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), en el periodo de enero de 2019, se registraron un total de 11 fallecidos reportados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF). Estas cifras reflejan una "disminución del 35,29% (6 víctimas) en el total de los fallecidos en

comparación con el periodo de parcial de enero del año 2018. La Tabla 1, 2 y 3 presentan el comportamiento de las cifras de los fallecidos" (Gomez Velez, 2018).

 Tabla 1

 Información seleccionada

| ESTRATEGIA                        | ACTIVIDAD  | RECURSOS | PERIODICIDAD                       |
|-----------------------------------|--|----------|------------------------------------|
| PLAN DE MANTENIMIENT O PREVENTIVO | Diseñar el plan de mantenimiento preventivo para los vehículos, Incluyendo los puntos establecidos en la normatividad aplicable. | PROPIOS  | Revisión Anual y actualización.    |
|                                   | Documentación del plan de<br>mantenimiento de cada<br>vehículo.  | PROPIOS  | Revisión Anual y actualización.    |
|                                   | Implementación del plan de mantenimiento preventivo, efectuado por personal idóneo.  | TERCEROS | Según aplique  para cada  vehículo |
|                                   | Solicitar a Las empresas contratistas su plan de mantenimiento preventivo, y   | PROPIOS  | Revisión Anual y actualización.    |

| INSPECCIÓN DE<br>VEHÍCULOS | Realizar seguimiento.  Establecimiento y  divulgación de  protocolos de inspección  periódica diaria que  incluya la revisión de los  elementos de seguridad | TERCEROS Y<br>ASESO<br>RÍA DE ARL | Mensual y<br>Revisión<br>Trimestre  |
|----------------------------|--|-----------------------------------|-------------------------------------|
|                            | activa y pasiva  Seguimiento a  cumplimiento de  inspecciones mensuales el  cual Incluye envió de  reporte de inspecciones  trimestrales al área de SST      | PROPIOS                           | Mensual y<br>Revisión<br>Trimestral |

|                | Documentar y registrar      |            |              |
|----------------|-----------------------------|------------|--------------|
|                | información de los          |            |              |
|                | vehículos y su              |            |              |
| CONTROL DE     | <b>N</b> 6                  |            |              |
| DOCUMENTACIÓ   | Mantenimiento,              |            |              |
| DOCCIVIENTIA   | incluyendo cumplimiento     |            |              |
| N, REGISTRO DE | 1 C 1 1                     |            |              |
| VEHÍCULOS Y    | de fechas sobre             | TERCEROS   | TRIMESTAL    |
|                | documentación de ley        | 1211021102 | 1144,120,112 |
| SU             | raguarida v trazahilidad da |            |              |
| MANTENIMIENT   | requerida y trazabilidad de |            |              |
|                | las acciones ejecutadas.    |            |              |
| 0              | Para Propios, a los         |            |              |
|                | vehículos de contratados se |            |              |
|                | solicita la información.    |            |              |

*Nota*: en esta tabla se muestra un registro sobre los planes que se han tomado para la implementación de un PESV.

Las normas colombianas establecen unos parámetros mínimos para dar cumplimiento en seguridad vial, evitando la materialización de eventos catastróficos, esto con el objetivo primordializar y proteger el estado de salud de las personas cuando tuvieran lugar a un hecho no deseado de tránsito. También, se busca establecer el fortalecimiento de la seguridad en la vía y los cambios comportamental de las personas.

En lo que va corrido del año 2019 los siniestros viales en Colombia han dejado 4.213 personas fallecidas y 22.107 lesionadas. Esto, representa una reducción de 0,45% en el total de las personas fallecidas y una disminución de 7,18% en el total de personas heridas en accidentes viales. En comparación con el año 2018, estas cifras eran

escalofriantes, pues solo se sitúa la tasa nacional de fallecidos por cada 100 mil habitantes solo para el mes de agosto, en 8,45 y la de lesionados en 44,36, siendo así, los usuario moto las víctimas más afectadas, representando un 51,6% del total de fallecidos y un 56% del total de lesionados." (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2019).

"La pérdida de vidas humanas por accidentes viales se ha tornado en uno de los principales focos de atención y de estudio por parte de las organizaciones de salud pública a nivel mundial" (Organizacion de Naciones Unidas, 2010).

Los accidentes viales, generan costos adicionales en las finanzas públicas, la pérdida de vidas humanas, destrucción del medio ambiente y de la infraestructura. Las consecuencias económicas que esto abarca y las consecuencias sociales se estiman con un costo promedio para los gobiernos del 3 % del PIB hasta un 5 % en algunos casos (World Health Organization, 2015).

"En el caso de víctimas mortales por accidentes viales, se genera un impacto negativo a nivel social, difícil de justificar por parte del estado a los ciudadanos" (Murray et al, 2012).

Se materializa hasta que se decreta por el Ministerio de Transporte de Colombia, la Resolución 1565 de 2014, por la cual se genera un documento estratégico para ayudar a la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV). "Cartagena de Indias Distrito Turístico y Cultural ha reflejado una problemática persistente con respecto a los accidentes viales: en 2011 ocurrieron 5.228 accidentes viales en una población de 955.569 habitantes" (Murray et al, 2012), lo cual representa que por cada mil habitantes hay 5.47 habitantes que han tenido un accidente vial.

Para el año 2017, se tiene una disminución a 4.764 accidentes viales para una población de 1.025.086, lo cual mantiene que por cada mil habitantes aparecen 4,64 habitantes que han sufrido de un accidente de tránsito. Esto, debido a las alarmantes cifras que presenta la

gobernación de Bolívar (Cartagena de Indias), lo cual, propone implementar el plan de seguridad vial, pero esto solo hasta la fecha del 2018. Además, de este problema ya está identificado, tampoco se cuenta con un reporte de accidentes de tránsito detallado, esto logra permitir y conocer las condiciones de accidentalidad por sectores, lo cual va entorpeciendo un plan de acción para una intervención efectiva por parte de las empresas privadas o públicas, centros de educación y medios de comunicación.

La Fundación, en su responsabilidad social, busca fomentar la seguridad vial en sus trabajadores y estudiantes, lo cual tiene como base que, el 48 % de su población se encuentra entre los 15 y 35 años de edad, población que es más vulnerable a sufrir un accidente vial (Adamos y Nathanail, 2016).

Análisis de la Seguridad Vial en Instituciones Educativas. "Esto se estableció en los cambios que se dan en el conocimiento de los factores de riesgo: velocidad, alcohol y uso de cinturón de seguridad, lo cual tiene base en la metodología de análisis factorial" (Espejo y Guatame, 2019).

En la información entregada por las autoridades se registra que entre de 2016 y 2019 se registraron 8 lesiones en accidentes de tránsito en el municipio. Entre 2018 y 2019 la tasa de lesiones en accidentes de tránsito disminuyo, esto pasando de presentarse cinco lesiones en 2018 y ni un caso en el 2019 y último año. En la tabla 2 y tabla 3, se muestra la recolección de datos de estos periodos seleccionados para la investigación.

Tabla 2

Datos recolectados.

| Año  | Casos | Porcentaje de participación | Acumulado |
|------|-------|-----------------------------|-----------|
| 2016 | 1     | 13%                         | 13%       |
| 2017 | 2     | 25%                         | 38%       |
| 2018 | 5     | 63%                         | 100%      |
| 2019 | 0     | 0%                          |           |

*Nota*: en esta tabla se muestra información recolectada a través de la secretaria de gobierno en cuanto al tema de seguridad vial en el municipio.

Lesiones en accidentes de tránsito en Convención Norte de Santander entre los años 2016 y 2019:

Entiéndase por lesión en accidente de tránsito aquella a alteración o daño que se produce en alguna parte del cuerpo a causa de un acontecimiento producido entre uno o más vehículos y/o peatones, sea de forma dolosa o culposa, con consecuencia de lesiones y daños para las personas y bienes involucrados en él.

En la información entregada por las autoridades se registra que Entre 2016 y 2019 se registraron 8 lesiones en accidentes de tránsito en el municipio. Entre 2018 y 2019 la tasa de lesiones en accidentes de tránsito disminuyo, pasando de presentarse cinco lesiones en 2018 y ni un caso en el 2019 último año.

Tabla 3
Segunda parte, datos recolectados.

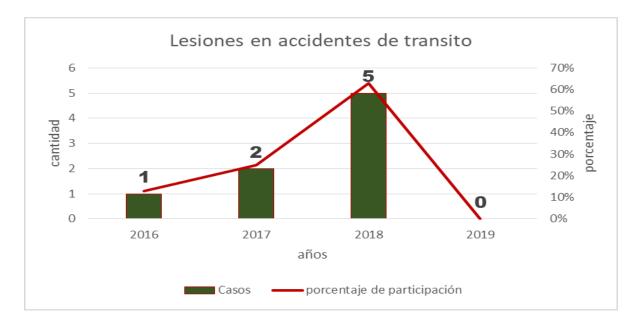
|      |       | Porcentaje de |           |  |
|------|-------|---------------|-----------|--|
| Año  | Casos | participación | Acumulado |  |
| 2016 | 1     | 13%           | 13%       |  |
| 2017 | 2     | 25%           | 38%       |  |
| 2018 | 5     | 63%           | 100%      |  |
| 2019 | 0     | 0%            | 1         |  |
|      |       |               |           |  |

*Nota*: los datos mostrados se suministraron por la secretaria de gobierno con el fin de llevar control en los años seleccionados.

En las figuras 1, 2 y 3 se muestra las zonas y registro de las lesiones presentadas en accidentes de tránsito en el territorio rural y urbano en Convención, Norte de Santander.

Figura 1

Lesiones en accidentes de tránsito.

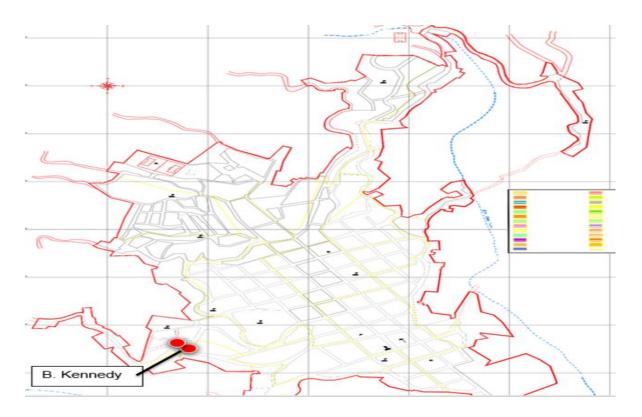


## Análisis de lesiones en accidentes de tránsito

El municipio de Convención tanto en la zona urbana como en la zona rural no cuenta con policía de tránsito, por lo que la comunidad se le facilita violar las normas de tránsito. Como se mencionó anteriormente Durante los años 2016 y 2019 se registraron 8 casos. Al no haber policía de tránsito en el municipio algunos accidentes de tránsitos no son denunciados, por lo que se maneja la hipótesis que el número de lesiones en accidentes de tránsito duran los años 2016 al 2018 sea mayor a 8 casos.

Figura 2

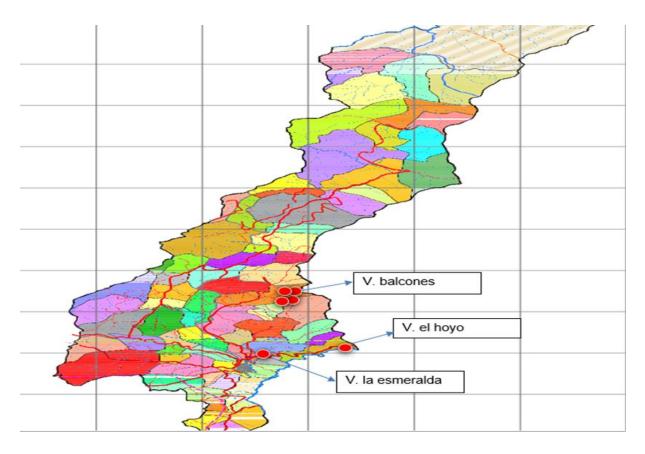
Accidentes de tránsito en zona urbana



Cinco de las víctimas son de género masculino y 3 de género femenino, el 50% de los hechos se debió a un accidente de un bus que cubría la ruta Convención – vereda Balcones, los otros hechos se presentaron de manera aislada en la vereda esmeralda, vereda el hoyo y en el barrio la Kennedy en los cuales las víctimas se movilizaban a pie.

Figura 3

Accidentes de tránsito en zona rural.



## Muertes en Accidentes de Tránsito

La problemática que se está relacionado con el delito y la tasa de homicidios en materia de tránsito, sigue siendo manejado desde las perspectivas probatorias, tales como lo han sido siempre. Es decir, hay que hacer un análisis sobre la conducta del hombre, el mantenimiento de la máquina y el estado de las vías. Son tres elementos fundamentales en la accidentalidad vial (Redaccion el tiempo., 2007).

Entre 2016 y 2019 se registraron 11 casos. Entre 2018 y 2019 la tasa de homicidios en accidentes de tránsito disminuyo un 23.4 %. Respecto al total nacional, Convención, represento

el 0.052 % de los casos registrados durante 2019. Entre tanto, para el nivel Departamental, Convención, represento el 1.508 % de los casos del departamento de Norte de Santander. En la tabla 4 y en la figura 4, se muestra un análisis de muertes en accidentes de tránsito en los años seleccionados.

**Tabla 4**Muerte en accidentes de tránsito.

| Año  | Casos | Porcentaje de participación | Acumulado |
|------|-------|-----------------------------|-----------|
| 2016 | 0     | 0%                          | 0%        |
| 2017 | 0     | 0%                          | 0%        |
| 2018 | 4     | 57%                         | 57%       |
| 2019 | 3     | 43%                         | 1         |

*Nota*: la información sobre siniestros viales se tomó de la secretaria de movilidad y tránsito en un control realizado para los años 2016-2019.

Figura 4

Muertes em accidentes de tránsito.

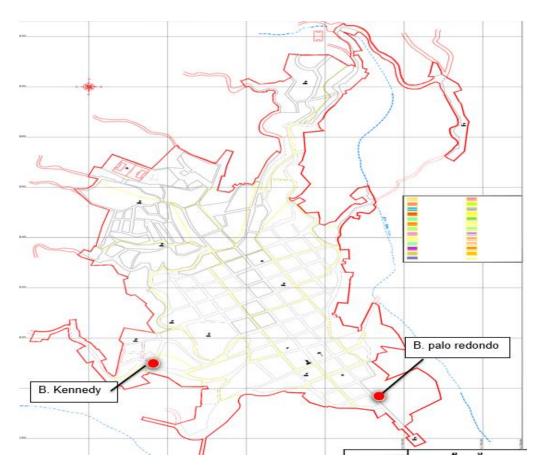


### Análisis de Muertes en Accidentes de Transito

Al analizar las figuras 5 y 6 de homicidios en accidentes de tránsitos y compararla con la gráfica de lecciones en accidentes de tránsito se puede observar que para el año 2019 no se presentaron lecciones en accidentes de tránsito, pero si se presentaron homicidio en accidentes de tránsitos, esto es un dato que debe alertar a las autoridades, con el fin de tratar de disminuir los homicidios en accidentes de tránsito. Todas las víctimas registradas en accidente de tránsito son mayores de edad, 4 víctimas fueron mujeres y 3 víctimas fueron hombres, en 4 ocasiones el agresor se movilizaba en vehículos, 2 en motocicleta y en caso no se reportó el móvil en que se desplazaba el agresor.

Figura 5

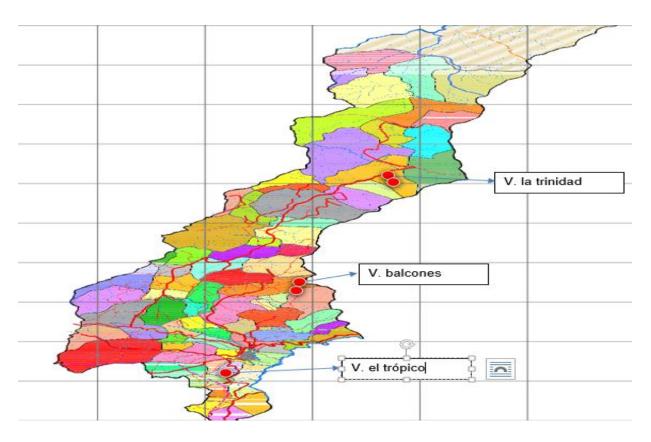
Muertes en accidentes de tránsito en zona urbana.



Cinco de los casos presentados sucedieron la zona rural, dos en la vereda la Trinidad, dos en la vereda Balcones y un caso en la vereda el trópico, los dos casos restantes sucedieron en los barrios la Kennedy y Palo redondo. De la zona urbana del municipio.

Muertes en accidentes de transito en zona rural.

Figura 6



Nota: Policía Nacional de Convención

### Diseño metodológico

En la presente investigación, se puede observar las bases metodológicas que demandan el siguiente proyecto investigativo; esto, teniendo en cuenta el tipo de investigación que se realiza, la metodología que se implementa y los métodos de investigación a utilizar para el desarrollo del trabajo.

El método de investigación que se utiliza para la realización de este proyecto investigativo es de tipo **cualitativo**. Pues los métodos que este plantea son los más opcionales a utilizar en nuestra investigación, esto debido a la problemática que se presenta a raíz del virus Covid-19. De igual forma, este, es una disciplina que comprende una serie de técnicas, estrategias y métodos que podemos implementar sistemáticamente, este nos ayuda a contribuir y optimizar la adquisición de nuevos conocimientos y habilidades en lo referente a la seguridad vial del municipio de Convención, Norte de Santander.

Los métodos de investigación cualitativos nos ayudan a dar solución a problemáticas que se presentan en el diario vivir, esto según el método a implementar. Por tal manera, se plantearon los siguientes pasos:

Se llevará a cabo la recolección de la información que nos puedan suministrar las diferentes fuentes de información con los que se cuenta.

Realización de seguimiento para saber con qué información se cuenta, esto con el fin de no tener inconveniente alguno en el diseño metodológico establecido.

Planteamiento de un diagnóstico de la zona donde se llevará a cabo la solución de cierta investigación.

Hacer el respectivo análisis con la información que se es suministrada.

Revision del trabajo de investigación realizado por parte del docente guía.

### Método de investigación

Basados en los datos recolectados en la alcaldía de Convención, Norte de Santander y con el objetivo de cumplir con las disposiciones que exige la resolución 1565 de2014, la cual hace referencia al plan estratégico de seguridad vial. De tal manera, hemos decido realizar una investigación que nos permita identificar los riesgos de transito que se presentan en las rutas de circulación del municipio de Convención.

Los métodos de investigación cualitativa nos sirven para entender el significado de un fenómeno, donde las **palabras son el dato de interés**, el rigor científico en estos métodos se basa en la credibilidad, la confiabilidad, la transferibilidad y la consistencia general; además, los métodos de investigación que utiliza el enfoque cualitativo son varios, estos sirven para realizar la recolección de la información (Ana, 2018).

#### Procedimientos de colección de datos cualitativos

Los procedimientos que se utilizan para la colección de los datos son:

### Observación cualitativa

Cuando el investigador toma notas de campo sobre el comportamiento y actividades de los individuos en el sitio de investigación.

#### Entrevista cualitativa

El investigador guía el tipo de entrevistas cara-a-cara con los participantes, entrevista por teléfono, o se involucra en grupos de enfoque.

### **Documentos cualitativos**

El investigador puede realizar consultas de documentos públicos (periódicos, minutas de reuniones, reportes oficiales) o documentos privados (diarios personales, cartas, correos electrónicos), estos con autorización de autores.

### **Materiales digitales**

Estos datos pueden ser fotografías, objetos de arte, cintas de video, páginas web, correos electrónicos, mensajes de texto, textos de social media, y cualquier forma de sonido.

### Técnicas de recolección de la información

Para el desarrollo del diagnóstico, decidimos proponer y realizar una revision a los documentos y datos suministrados por la alcaldía municipal del municipio de Convención, Norte de Santander. Esto con el fin de analizar informes históricos sobre accidentabilidad en el municipio y tasa de mortalidad a causa de estos siniestros.

El grupo de investigación tendrá accesibilidad cierta información, ya que por medio de esta se conocerá a la población del municipio de Convención, Norte de Santander. La información y resultados finales serán evidencia para prestar más atención a estos casos de accidentabilidad. De igual forma, se dejará una copia física y digital, la cual será archivada en la secretaria de tránsito y movilidad del municipio de Convención, Norte de Santander.

"La recolección de datos se da en ambientes naturales y cotidianos de los participantes o unidades de análisis. En el caso de los seres humanos en su vida diaria: como hablan, en que creen, que sienten, como piensan, cómo interactúan, etcétera" (Hernandez. Sampieri, 2010).

Los tipos de recolección de datos a utilizarse son:

### Entrevista semi estructurada

Se define como una reunión para conversar e intercambiar información entre una persona (el entrevistador) y otra (el entrevistado) u otras (entrevistados). En el último caso podría ser tal vez una pareja o un grupo pequeño como una familia o un equipo de manufactura. En la entrevista, a través de las preguntas y respuestas se logra una comunicación y la construcción conjunta de significados respecto a un tema (Janesick, 1998).

Lo dicho anteriormente, generará confianza y mayor comunicación entre el entrevistador y los entrevistados, para así facilitar la recolección de información. Las entrevistas semiestructuradas se basan en una guía de asuntos o preguntas, el entrevistador tiene la libertad de introducir preguntas adicionales para precisar conceptos y obtener mayor información.

La entrevista utilizada fue la "Semi estructurada", donde se plantean una serie de preguntas que los entrevistados deben responder, esto pudiendo que el investigador genere nuevos planteamientos con base en las respuestas dadas por los entrevistados.

El tipo de investigación y la técnica que se seleccionó, es la más adecuada y competente con nuestra investigación. Pues esta, nos ayuda a plantear una justa solución a lo establecido en los objetivos de dicha investigación. De igual forma, también es importante, ya que esta técnica de investigación como lo es "LA ENTREVISTA" nos ayuda a dar una solución y a salvaguardar la salud e integridad nuestra y de las personas con que se tiene contacto alguno. Esto, debido a la problemática que vivimos en la actualidad a causa de virus Covid-19, es algo inmanejable e incontrolable al momento de tratar.

# Tipo de investigación

La implementación y el desarrollo de este trabajo, será de tipo investigativo y con carácter DESCRIPTIVO, ya que se encarga de puntualizar las características de la población que se está estudiando. Es decir, describe el tema de investigación, sin cubrir tipo de comportamiento por parte de los autores de los siniestros viales. De este modo, podemos mejorar el plan de seguridad vial, aumentar e implementar la señalización en el municipio y promover la seguridad vial en las personas.

Varios autores realizan aportes importantes sobre los métodos de investigación y el tipo de investigación a realizar.

Los aspectos como la manera de recolectar datos o información que alimentan el desarrollo de la investigación, se detectan como características específicas del enfoque cualitativo, lo cual permite aproximaciones acerca de los distintos puntos de vista de los participantes (Hernandez. Sampieri, 2010, pág. 54)

Para este tipo de investigación, el acoplamiento en el planteamiento del proyecto de vida de las personas indagadas y de manera personal a los diferentes integrantes de la secretaria de tránsito y movilidad del municipio de convención en el departamento Norte de Santander.

Aunque la tasa de mortalidad es baja en los últimos años en cuanto a accidentes de tránsito, las políticas públicas nos van a permitir examinar en que consiste actualmente en términos de seguridad vial en este municipio del departamento Norte de Santander.

## **Hallazgos**

## Necesidades de la seguridad vial

Se presentan las necesidades de la seguridad en el municipio de Convención, Norte de Santander con las cuales se pretende dar solución a problemáticas que surgen ante altas cifras de siniestralidad que surgen debido a la falta de conciencia por parte de los habitantes que residen en el casco urbano y rural de este municipio de Norte de Santander. Además, la seguridad vial es una tarea vital con la que no conviene bajar la guardia, al contrario, hay que anticiparse y actuar de modo proactivo continuamente, con lo cual debemos tener en cuenta que no solamente hay que pensar en la reducción de daños en las personas por la disminución de accidentes. Abordar la gestión de la Seguridad Vial conllevará otras muchas ventajas como, por ejemplo, beneficios económicos directos mediante la reducción de los costos de mantenimiento de los vehículos —por reducción de accidentes o disminución del desgaste- o por la racionalización de las rutas de diverso personal.

**Figura 7**Necesidades de la seguridad vial.



Fuente. Elaboración propia.

En la figura 7, se muestran las necesidades que se presentan en el municipio de Convención ante la problemática surgida por la seguridad vial. En esta se especifican áreas de:

- Infraestructura.
- Accidentes
- Transporte publico
- Carros particulares y vehículos pesados.

## Hallazgos en el escenario de la política pública

La seguridad vial en el municipio de Convención, Norte de Santander es un tema de gran deficiencia en comparación con algunos municipios, esto debido a que por ciertas partes no se tiene respeto a las autoridades pertinentes, no se tiene respeto por la vida propia y respeto por la vida de los demás. A demás, la falta de mando y vigilancia por parte de las autoridades que desempeñan su cargo en este municipio de Norte de Santander.

54

La metodología utilizada en el desarrollo de este trabajo de investigación fue planteada

en la estructura de este; con el fin de dar cumplimiento a los objetivos planteados. Se diseño una

estrategia educativa fácil de manejar, la cual ayudara a dar solución a lo planteado en cuanto al

tema de seguridad vial en el municipio de Convención, Norte de Santander. A continuación, se

muestra el estudio riguroso y la evidencia utilizada para el desarrollo de este.

Ubicación geográfica de las zonas evaluadas

El municipio de Convención, es un pequeño municipio de Colombia que está ubicado en

el noroccidente del departamento de Norte de Santander. Es considerado como el mayor

productor de panela en este departamento y uno de los principales del país. Sus principales

características son:

Elevación: 1,076 m

Superficie: 829 km<sup>2</sup>

Población: 18,112 (2018)

Tiempo: 18 °C, viento del N a 5 km/h, humedad del 93 %

Gentilicio: Convencionista

Entidad: Municipio

En la figura 8, se observa una panorámica del municipio de Convención, Norte de

Santander el cual está ubicado en el mapa con coordenadas de 8°28′05″N 73°20′13″O.

Figura 8.

Panorámica del municipio de Convención, Norte de Santander.



Nota: Alcaldía municipal de Convención, Norte de Santander.

Se cuatro puntos estratégicos para la realización y solución de la investigación planteada, estos son:

- Planteamiento y montaje de la encuesta realizada.
- Entrega y colección de datos entregados.
- Montaje de datos en Microsoft Excel
- Socialización de las respuestas obtenidas.

Planteamiento y montaje de la encuesta realizada.

La encuesta planteada para la investigación realizada fue estructurada con ocho (8) preguntas, algunas de tipo argumentativo. Pues es de vital importancia conocer el pensamiento de la comunidad, ya que esto ayudara a las autoridades pertinentes al momento de fomentar decretos o algún tipo de ley con el fin de reducir en lo más posible los casos y siniestros que se presentan con frecuencia en el municipio de Convención, Norte de Santander.

La encuesta se le realizo a cincuenta (50) habitantes que cuentan con algún tipo de vehículo automotor, pues estos en su gran mayoría son los que se ven afectados en este tipo de accidentes de tránsito. Esta se le realizo a 25 hombres y 25 mujeres residentes de este municipio, estos entre los 18 y 30 años de edad, pues se puede ver que las personas en este rango de edades son las que accidentes de tránsito presentan debido al uso no moderado de la velocidad y bebidas alcohólicas y en algunos casos sustancias alucinógenas.

# Entrega y colección de datos.

En este segundo punto se hizo la recolección de los datos a los cincuenta habitantes que se seleccionaron aleatoriamente, esto verificando que cada encuesta tuviera solución a cada pregunta planteada, se organizó según el género y la edad de los entrevistados.

# Montaje de datos en Microsoft Excel

Luego de la recolección y clasificación de los datos recogidos, se llevó a cabo el montaje de estos datos respondidos por los habitantes de la siguiente forma: teniendo en cuenta el género, la edad, el tipo de pregunta y el tipo de respuesta suministrada. La tabulación de estos se llevó al programa Microsoft Excel y posteriormente el montaje grafico de los resultados obtenidos por los entrevistados.

### Socialización de las respuestas obtenidas.

En este último punto se llevó a cabo la socialización y análisis de las respuestas obtenidas entre los integrantes del grupo; pues cada uno llevo a cabo cierta parte de la encuesta para dar cumplimiento y reducir tiempo de desarrollo con la encuesta que se planteó en el municipio de Convención, Norte de Santander. Esto con el fin de conocer y verificar que tenían para aportar estas personas que se seleccionaron, en que estaban de acuerdo y en que no.

## Hallazgos encontrados

Se realizo un planteamiento y análisis pregunta por pregunta, según las respuestas dadas por cada una de las personas entrevistadas en el municipio de Convención, Norte de Santander, estas se tabularon en el programa Microsoft Excel para hacer más fácil su demostración en porcentaje y para su muestra.

**Pregunta 1:** Usted como habitante del municipio de convención, Norte de Santander, piensa que se realiza lo necesario por parte de las autoridades en cuanto al tema de seguridad vial.

De las 25 personas de género femenino entrevistadas, la gran mayoría respondió casi lo mismo, lo cual es que la ley en el municipio de Convención, Norte de Santander no se hace cumplir por parte de las autoridades pertinentes, pues en ciertos casos estos son los que no dan ejemplo alguno.

Tabla 5

Datos de la pregunta uno

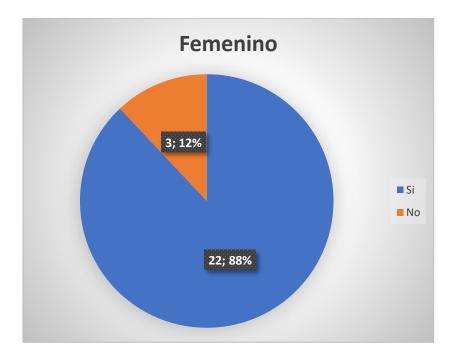
|           | Pregunta # 1  |       |    |    |
|-----------|---------------|-------|----|----|
| Genero    | Entrevistados | Edad  | Si | No |
| Femenino  | 25            | 18-30 | 22 | 3  |
| Masculino | 25            | 18-30 | 4  | 21 |

*Nota:* resultados encontrados tras la revision de información suministradas por parte de personas entrevistadas en el municipio de Convención, Norte de Santander.

En la tabla 5, se muestra detalladamente la cantidad de personas evaluadas, además, se muestra el rango de edades que se tuvo en cuenta para la aplicación de la encuesta. En las figuras 9 y 10, se muestra un diagrama de tortas con los resultados equivalentes a la pregunta número 1. En estos, se puede evidenciar que de género femenino 22 personas estuvieron de acuerdo con que las autoridades si cumplen su deber en el municipio de estudio y los 3 restantes no están de acuerdo con esto. Con el género masculino, podemos ver que es diferente, pues 21 de los entrevistados respondieron que no se cumple esto por parte de las autoridades respectivas y solo 4 estuvieron de acuerdo.

Figura 9

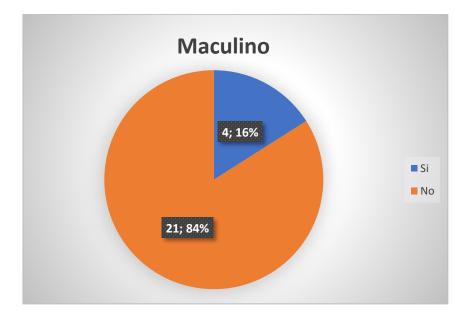
Resultados equivalentes a la pregunta número uno, género femenino.



**Nota:** Imagen propia

Figura 10

Resultados equivales a la pregunta numero uno, genero masculino.



Nota: Imagen propia

**Pregunta 2:** En el municipio de Convención, Norte de Santander, ¿se atenta contra la integridad física de los habitantes cuando se habla se seguridad vial?

En esta pregunta número dos, los resultados encontrados se muestran a continuación en la tabla **6.** 

**Tabla 6**Datos de la pregunta dos.

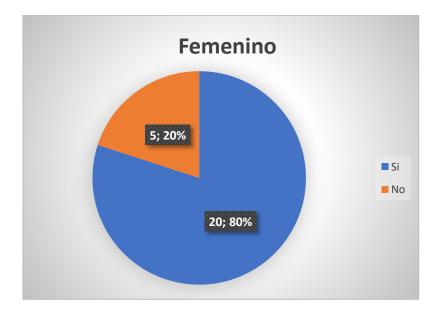
|           | Pregunta # 2  |       |    |    |
|-----------|---------------|-------|----|----|
| Genero    | Entrevistados | Edad  | Si | No |
| Femenino  | 25            | 18-30 | 20 | 5  |
| Masculino | 25            | 18-30 | 16 | 9  |

Nota: resultados de pregunta de investigación a pobladores del municipio.

En esta tabla se puede observar cuantas personas de género femenino y masculino estuvieron de acuerdo en que si se atenta contra la integridad física de las personas con el uso inadecuado de los vehículos de transporte. En las figuras 11 y 12, se muestra el balance que presentan estos resultados encontrados en esta pregunta.

Figura 11

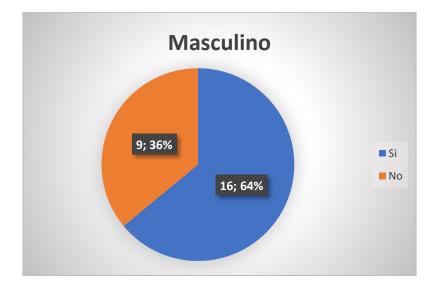
Resultados equivalentes a la pregunta número dos, género femenino.



Nota: Imagen propia

Figura 12

Resultados a la pregunta número dos, género masculino.



Nota: Imagen propia

**Pregunta 3:** ¿Ha sido víctima de algún accidente de tránsito usted o alguien de su núcleo familiar?

Tabla 7

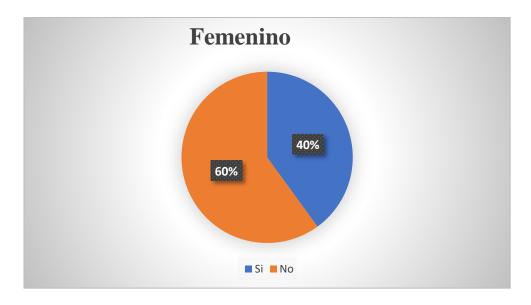
Datos de la pregunta tres.

|           | Pregunta # 3  |       |    |    |
|-----------|---------------|-------|----|----|
| Genero    | Entrevistados | Edad  | Si | No |
| Femenino  | 25            | 18-30 | 10 | 15 |
| Masculino | 25            | 18-30 | 20 | 5  |

Nota: resultados obtenidos de las preguntas realizadas a habitantes seleccionados del municipio.

En la pregunta número 3, podemos observar cómo los resultados que se muestran en la tabla 7, son de observar. Pues lo que se planteó en un inicio, acá se cumple; ya son las personas de género masculino las que más sufren algún tipo de accidentes de tránsito, a diferencia que el género femenino tiene una leve reducción.

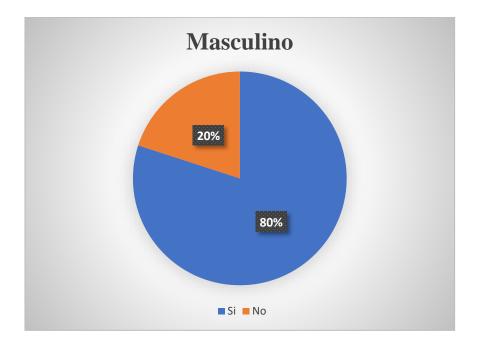
**Figura 13**Resultados equivalentes a la pregunta tres, género femenino.



Nota: Imagen propia

Figura 14

Resultados equivalentes a la pregunta tres, género masculino.



Nota: Imagen propia

En las figuras 13 y 14, se puede observar los diagramas de barra en forma de porcentajes, además, gran mayoría de las personas entrevistadas entre ambos géneros y que respondieron que, si fueron víctimas de algún accidente, escribieron que fue por conductores en estado de embriagues y con exceso de velocidad, lo cual sabemos que al mezclar estos dos grandes detonantes se puede causar un gran siniestro.

Pregunta # 4: Alguna vez, ¿ha presenciado algún siniestro vial en este municipio?

En la tabla 8, se muestra la gran cantidad de personas que dieron como testimonio que SI han presenciado algún siniestro vial. En su argumentación, mencionan que esto se presentan en su gran mayoría los fines de semana; pues, es cuando las personas salen a divertirse y a despejar la mente de una semana laboriosas o de estudios, en su gran mayoría adolescentes.

Tabla 8

Datos de la pregunta cuatro

| Pregunta | # | 4 |
|----------|---|---|
|----------|---|---|

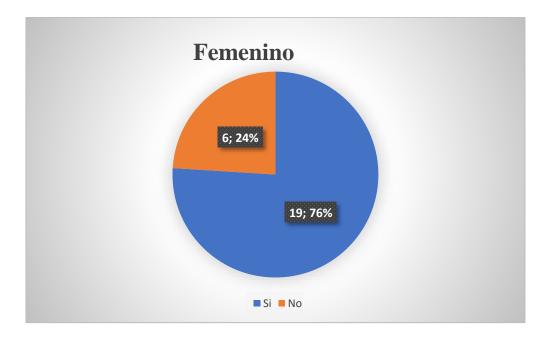
| Genero    | Entrevistados | Edad  | Si | No |
|-----------|---------------|-------|----|----|
| Femenino  | 25            | 18-30 | 19 | 6  |
| Masculino | 25            | 18-30 | 22 | 3  |

Nota: resultado de formulación de preguntas a la comunidad seleccionada.

De igual forma, a continuación, se muestra en los diagramas la equivalencia de respuesta a esta pregunta. Las figuras 15 y 16, muestran estos resultados de detalladamente.

Figura 15

Resultados equivalentes a la pregunta cuatro, género femenino.

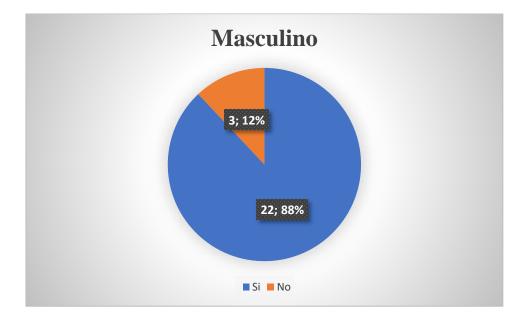


Nota: Imagen propia

En el diagrama femenino podemos observar que el 76 % del personal entrevistado acertaron en que, si han presenciado algún siniestro vial en el municipio de Convención, Norte de Santander.

Figura 16

Resultados equivalentes a la pregunta número cuatro, género masculino.



Nota: Imagen propia

Mientras que, en el diagrama masculino podemos observar que un 88 % de los entrevistados dijeron que sí. Lo cual realizando un balance de esta pregunta en general tendremos que 41 persona, de los 50 entrevistados dijeron que, si han presenciado algún tipo de siniestro vial, lo que analizando desde un punto de vista superior esto es un gran porcentaje.

**Pregunta # 5:** ¿Cuál cree usted que es la mayor causa de accidentes de tránsito en el municipio de Convención, Norte de Santander?

Tabla 9

Datos de la pregunta cinco

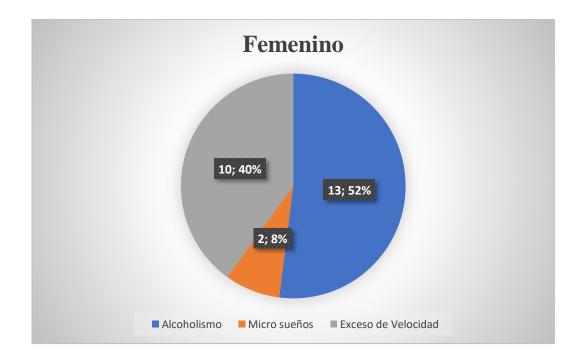
| <b>Pregunta</b> | # | 5 |
|-----------------|---|---|
|                 |   |   |

| Genero    | Entrevistados | Edad  | Alcoholismo | Micro sueños | Exceso de Velocidad |
|-----------|---------------|-------|-------------|--------------|---------------------|
| Femenino  | 25            | 18-30 | 13          | 2            | 10                  |
| Masculino | 25            | 18-30 | 15          | 2            | 8                   |

Nota: resultados de pregunta de investigación a los habitantes de la comunidad.

En la tabla 9, se muestran datos que responden cual es la mayor causa de los accidentes de tránsito en el municipio de Convención, Norte de Santander.

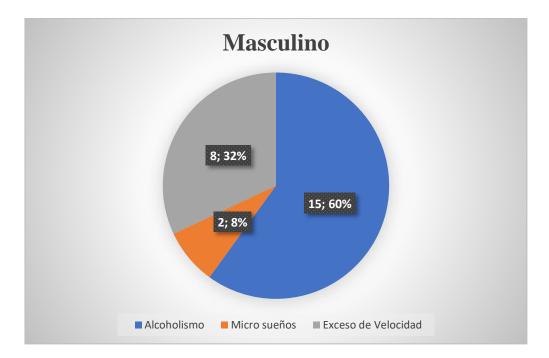
**Figura 17**Resultados equivalentes a la pregunta cinco, género femenino.



Nota: Imagen propia

Figura 18.

Resultados equivalentes a la pregunta número cinco, género masculino.



Nota: Imagen propia

En las figuras 17 y 18, se puede observar que un cierto porcentaje de los entrevistados entre hombres y mujeres aportaron que el principal hecho de estos casos que se presentan es a causa del consumo de bebidas alcohólicas en su gran mayoría, a esto se le suma el exceso de velocidad. Los micro sueños también aparecen en estas respuestas, pero es bajo el índice de porcentaje que este arroja, pues dentro del municipio es muy poco los casos a causa de este, ya que en su mayoría se presentan en vías debido a largos viajes y al agotamiento que se acumula en el cuerpo.

**Pregunta # 6:** ¿Qué piensa usted que se debe hacer para tratar este problema de seguridad vial en el municipio de Convención, Norte de Santander?

En el planteamiento a esta pregunta, no se realizó tabla o grafica alguna. Pues no se vio necesario, esto debido a que no se calcula con números un comentario realizado.

De los 50 entrevistados para la solución de este problema, respondieron de una forma similar, esto redactando que la mejor forma para tratar este tema en el municipio de Convención, es crear un PLAN DE SEGURIDAD VIAL en el municipio, esto con el objetivo de hacerlo cumplir con las autoridades pertinentes que residen en él. A demás, dar asesorías y orientación a los habitantes que cuentan con algún tipo de vehículo automotor sobre las imprudencias que existen y sobre los siniestros fatales que se presentan o pueden llegar a presentar debido al no hacer caso sobre las medidas dadas po4 parte de la autoridad competente.

Algunas de las personas entrevistadas en esta pregunta respondieron que el PLAN DE SEGURIDAD VIAL existe, el problema que se presenta es que no se hace cumplir por las personas a cargo de la Secretaria de Transito y Movilidad del municipio de Convención y por parte de las autoridades pertinentes de este municipio.

**Pregunta # 7:** ¿Cree usted que sería necesario implementar y hacer cumplir un plan estratégico que ayude a concientizar a los automotores y motociclistas, sobre el peligro que causa el manejar su vehículo de transporte a altas velocidades o en estado de alicoramiento?

Tabla 10

Datos de la pregunta siete.

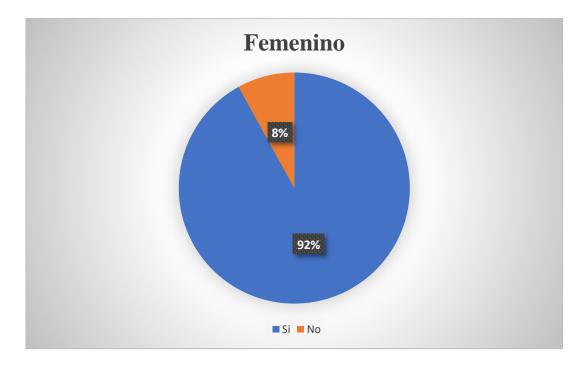
| Pregunta # 7 |               |       |    |    |
|--------------|---------------|-------|----|----|
| Genero       | Entrevistados | Edad  | Si | No |
| Femenino     | 25            | 18-30 | 23 | 2  |
| Masculino    | 25            | 18-30 | 20 | 5  |

*Nota:* resultados a la pregunta formulada a la comunidad durante recolección de datos.

Los resultados que se muestran en la tabla 10, muestran que, de las 50 personas entrevistadas, la gran mayoría si está de acuerdo con esta medida como implementación a hacer cumplir en el municipio de Convención, Norte de Santander.

Figura 19

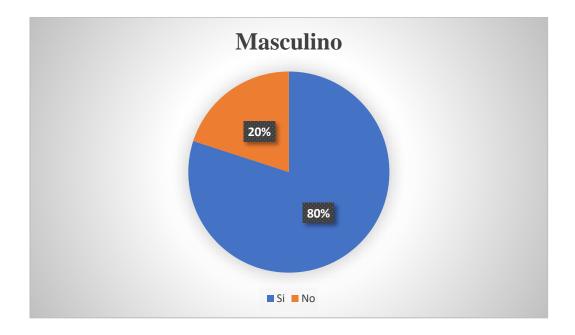
Resultados equivales a la pregunta número siete, género femenino.



Nota: Imagen propia

Figura 20

Resultados equivalentes a la pregunta número siete, género masculino



Nota: Imagen propia

Como se observa en las figuras 19 y 20, los porcentajes de personas que dicen que si, son bastante altos; pues en uno nos muestra 92 % y en el otro 80 %. Lo cual es algo bueno, debido que se puede plantear ante las autoridades pertinentes los resultados arrojados, con el objetivo de se haga efectiva la medida de algún plan de contingencia que ayude a reducir o eliminar esta problemática que se presenta en este municipio.

**Pregunta # 8:** ¿Cree usted, que se deben promulgar y hacer cumplir leyes que impongan el uso obligatorio del cinturón de seguridad, el uso de las sillas de retención para niños, y del casco para ciclistas y motociclistas?

La tabla 11, muestra la cantidad de personas que estuvieron de acuerdo con la implantación y cumplimento de poner como uso obligatorio el uso de cinturón de seguridad, el

uso de sillas de retención para niños y el casco para ciclistas y motociclistas del municipio de Convención, Norte de Santander.

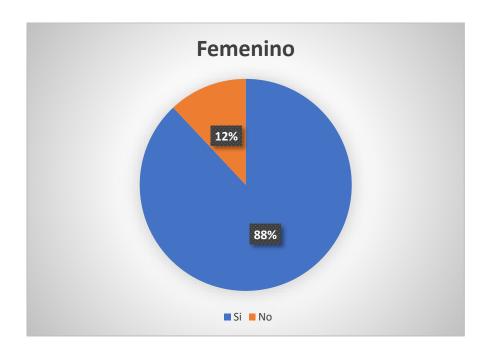
**Tabla 11**Datos de la pregunta ocho

|           | Pregunta #8   |       |    |    |
|-----------|---------------|-------|----|----|
| Genero    | Entrevistados | Edad  | Si | No |
| Femenino  | 25            | 18-30 | 22 | 3  |
| Masculino | 25            | 18-30 | 18 | 7  |

Nota: información recolectada a los habitantes seleccionados para el análisis de datos.

Figura 21

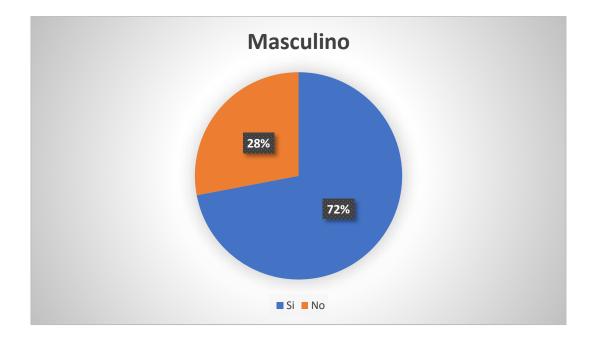
Resultados equivalentes a la pregunta ocho, genero femenino.



Nota: Imagen propia

Figura 22

Resultados equivalentes a la pregunta número ocho, género masculino.



Nota: Imagen propia

En las figuras 21 y 22, se muestra el gran porcentaje que se da en que, si se debe aplicar esta medida planteada en el municipio de Convención, Norte de Santander. Esto con el objetivo de minimizar en lo más posible los casos planteados en los años de estudio; esto se realiza para en el momento en que se realice un nuevo análisis en un futuro cercano, los resultados sean más alentadores y la tasa de mortalidad y accidentabilidad se positiva en cuanto a siniestros viales en el municipio de Convención, Norte de Santander.

# Estrategias a complementar en la seguridad vial del municipio de Convención, Norte de Santander.

En el tema de seguridad vial no cabe la improvisación, por esto solo se presenta la gravedad de los accidentes de tránsito que requieren que este tema se aborde con los criterios de

una forma clara, la cual se presente a partir de criterios claros y concisos en política pública de planificación de estrategias, esto debido al desarrollo que se presenta en el entorno abarcado para el estudio. Se presentan estrategias que surgen ante esta necesidad, estas se muestran debido a los objetivos que se implementaron para la investigación realizada en esta planificación estratégica de seguridad vial. Estas estrategias se presentan como:

- Proporción de criterios, lo cual es fundamental para alcanzar en los niveles que se esperan en cuanto a la seguridad vial en el municipio de Convención, Norte de Santander.
- Establecimiento de metas e indicadores que sean alcanzables, esto desarrollando los procedimientos y operaciones que sean necesarias para alcanzar todo lo formulado.

Para ello, se presenta la necesidad de dar respuesta mediante tres cuestionamientos básicos:

 ¿Como la administración pública actual está abordando el tema de seguridad vial en el municipio establecido?

Se formula el análisis F.O.D.A. mediante el cual se muestra lo que se requiere para el tema de seguridad vial en el municipio de Convención, Norte de Santander, esto se muestra en tabla 12.

**Tabla 12**Análisis F.O.D.A.

| Fortalezas           | Oportunidades          | Debilidades           | Amenazas               |
|----------------------|------------------------|-----------------------|------------------------|
| Las autoridades que  | La gravedad de las     | El trabajo que se     | En la región, la tasa  |
| comprenden las tres  | consecuencias de los   | presenta por parte de | de accidentabilidad es |
| ramas ejecutivas del | accidentes de tránsito | las diferentes        | elevada, por tanto, la |

| poder están            | ha ayudado a la        | instituciones que       | preocupación ante las  |
|------------------------|------------------------|-------------------------|------------------------|
| convencidas de la      | sensibilidad por parte | tienen que ver con la   | cifras arrojadas en el |
| necesidad de actuar    | de la población sobre  | seguridad vial aun no   | estudio realizado.     |
| con la seguridad vial. | la necesidad de        | es del todo articulado, |                        |
|                        | aplicar medidas.       | percibiendo la falta    |                        |
|                        |                        | de acción en la         |                        |
|                        |                        | coordinación del        |                        |
|                        |                        | sistema público.        |                        |
| El                     |                        |                         |                        |
| crecimiento            | La sociedad en un      | Los presupuestos en     | La inaplicación de la  |
| económico que puede    | conjunto percibe hoy   | seguridad vial no       | normatividad de parte  |
| surgir debido ha       | en día los efectos     | obedecen a planes       | de transito puede      |
| debido a la            | perniciosos del        | estratégicos, sino a    | generar que el         |
| asignación de          | consumo de alcohol y   | niveles de              | infractor sienta que   |
| recursos específicos   | otras sustancias       | sostenibilidad que se   | puede actuar con       |
| para promover la       | psicoactivas.          | dan con el pasar del    | impunidad libre.       |
| seguridad vial.        |                        | tiempo.                 |                        |

Fuente: Elaboración propia.

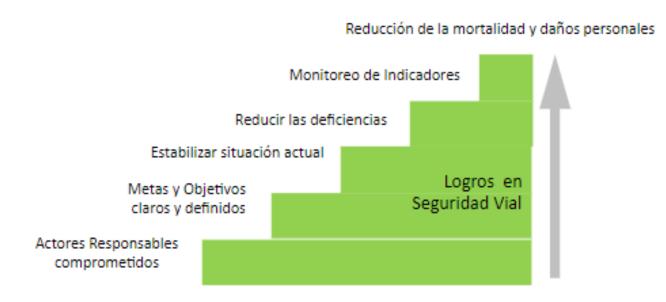
• ¿Cómo enfrenta los desafíos de seguridad vial la administración pública?

Los desafíos de seguridad vial se pueden frenar mediante la aplicación la aprobación del plan de seguridad vial por parte de la administración que se encuentra electa en el año 2022, este

que recoja las practicas que se vienen aplicando y las cuales ayuden a contener el menú de opciones de programas de seguridad vial de forma eficiente, esto en términos de costos y beneficios. En la ilustración 23, se muestran los logros en seguridad vial que se pretenden obtener esto con el fin de reducir la tasa de mortalidad y daños de personas a causa de la falta de conciencia por parte de las mismas al momento de tratar el tema de seguridad vial en el municipio de Convención, Norte de Santander.

Figura 23

Logros en seguridad vial



Fuente: Elaboración propia.

¿Cuál debe ser el objetivo clave para lograr la seguridad en el municipio de Convención, Norte de Santander? Se muestran diversos objetivos que pueden predominar como clave para lograr la seguridad vial en el municipio de Convención, estos son:

- Planes o políticas realizadas
- Reducción de daño personales que estén asociado a los accidentes de tránsito.
- Campañas municipales de seguridad vial
- Concientización y sanción a usuarios infractores.
- Elevar criterios de evaluación de conductores.
- Sistematización del procedimiento de registro de colisiones de tránsito.
- Políticas destinadas a acatar las causas generadoras de accidentes de tránsito.

## Diseño de política pública en el municipio de Convención

## Plan de desarrollo de seguridad vial

Para llevar a cabo el diseño de una política pública exitosa, es recomendable seguir cinco pasos de importancia como lo son análisis del problema, análisis de soluciones, análisis de factibilidad, recomendación de la política pública y plan de acción de la política pública.

Análisis del problema: se tienen en cuenta la cantidad de habitantes de habitantes que han sufrido y son probables a sufrir algún tipo de accidente vial, recalcando que en su mayoría son personas con reciente cumplimiento de su mayoría de edad. La zona geográfica donde se presenta es en el municipio de Convención, Norte de Santander el cual es un municipio con una población que ha crecido recientemente debido a la presencia de migrantes venezolanos que hacen presencia en esta zona del departamento de Norte de Santander. en cuanto a los costos sociales que estos siniestros han generado se estima una cifra aproximada de más \$ 50′000.000, esto debido a que en muchas ocasiones de estos accidentes sufren las vallas de señalización que son ubicadas en las esquinas de este municipio, las cuales indican reducción de velocidad, zonas

escolares, prohibición de doble carril, etc. De igual forma, se ha invertido en una pequeña suma en capacitaciones no obligatorias para toma de conciencia, pero no se han tomado en cuenta por parte de la población de este municipio, lo cual genera pérdida económica innecesaria.

Análisis de soluciones: Son varias las soluciones que se pueden presentar para dar soluciones, pero la más utilizada y que se dio aplicación tras la recolección de datos fue implementación de la encuesta, la cual se utilizó debido a la problemática que se presentaba a nivel mundial a causa de la Covid-19.

Las soluciones arrojadas mediante métodos estadísticos de carácter cuantitativo fueron de utilidad, ya que, mediante estos en el municipio de Convención, Norte de Santander no se tenía un estimado aproximado de la cantidad de siniestros que se registraban de forma anual en el casco urbano y en el casco rural de este municipio en cuanto a siniestros viales.

Se da cumplimiento a los objetivos planteados en el análisis del problema, pero se dan observaciones sobre nuevas ideas que ayuden a dar cumplimiento con la mitigación total de estos casos que suelen presentarse; tras la normalización casi practica de los estándares de seguridad por parte de la población y del gobierno a nivel nacional e internacional en lo referente a la Covid-19. Son medidas que se pueden tomar de forma práctica y personal, pues ya se pueden formular nuevas encuestas y entrevistas, se puede aumentar el número de encuestados y se puede tener mayor contacto con las personas al momento de presentarse algún siniestro o de realizar algún tipo de investigación relevante con el tema de la seguridad vial en el municipio de Convención, Norte de Santander.

**Análisis de factibilidad:** Se hace presente tener en cuenta cierta cantidad de filtros de factibilidad al momento de realizar una política pública, estos se presentan como:

- Presupuestal. Se tiene en cuenta el presupuesto con el que se tiene contado para el
  planteamiento y desarrollo de la política pública, esto teniendo en cuenta la zona donde se
  realizara y los actores que en ella intervendrán.
- Socioeconómico. Se plantean la valoración económica y social que deberá invertir en la realización de la política pública, esto teniendo en cuenta los beneficios que dicha política traerá al municipio de Convención, Norte de Santander en cuanto al tema de seguridad vial. El primordial beneficio que se presenta a la comunidad de este municipio es que se reduce en gran parte el número de accidentes en el casco urbano y la comunidad va tomando conciencia sobre los perjuicios que pueden generarse al no prestar la atención adecuada.

Legal. Se muestran leyes, decretos y soluciones que se encuentran enmarcadas para dar cumplimiento a un plan de seguridad vial, esto sin tener en cuenta la zona donde se realizara.

#### Estos son:

- Ley 1503 del 29 de diciembre de 2011
- Decreto 2851 de 2013
- Resolución 1565 del 06 de junio de 2014.
- Ley 1383 de 2010
- Decreto ley 019 de 2012
- Resolución 2273 de 2014-Minitransporte
- Ley 1702 de 2013
- Decreto 2106 de 2019. Art.110.
- Ordenanza 0019 del 2019- Asamblea Departamental de Norte de Santander.
- Decreto 1575 de 2020

- Resolución 667 de 2020- Ministerio de Salud Pública y Protección Social.
- Pla local de seguridad vial 2021-2026.

Político. En este se pretende tener en cuenta los actores que están a favor y en contra de la política pública realizada, en este caso no se presenta ningún actor que este en contra de la política pública establecida, todos estuvieron a favor de lo planteado en esta propuesta de la política, lo cual significa que tiene favorable resultado en lo planteado inicialmente.

Ambiental. Esta propuesta publica genera una aceptación adecuada en el ámbito ambiental, lo cual es positivo ya que este factor es primordial en todo municipio, departamento o nación. Esto se debe a que la implementación de una política pública abarca ciertos ámbitos, los principales son socioeconómico, político y ambiental.

Administrativo. Este nos permite que se valoren los recursos de las organizaciones y las técnicas con las que se dispondrá al momento de dar formulación a la propuesta a implementar. De igual forma, el personal que se tendrá en cuenta para la realización de la política pública y la solución que se le dará a esta para el tiempo establecido.

Una vez establecido estos análisis, es pertinente realizar una Matriz de Alternativa de Política Pública, esta se utiliza para realizar recomendaciones inteligentes y profesionales en cuanto a una política pública.

Recomendaciones de política pública: aborda una recomendación clara, concisa e inteligente mediante un memorándum de política pública. Para esta se tienen como propósito promover información de la política establecida.

Es recomendable establecer ciertas recomendaciones de política pública, la que más se encuentra acorde al tema establecido es el seguimiento que se debe dar a la seguridad vial en el municipio de Convención, Norte de Santander por parte de las autoridades pertinentes, esto

debido a que es un tema de importancia en cualquier lugar del territorio nacional y al cual no se le presta atención, especialmente en los municipios. Se debe a que en los municipios no se cuenta con la respectiva seguridad vial, la cual vele por el mantenimiento estable del orden y esto con el fin de mitigar la siniestralidad vial.

En lo trascurrido del año 2022 se han presentado alrededor de tres accidentes relacionados con los siniestros viales, lo cual es una tasa alta y esto se presenta sin sumar los casos presentados en el sector rural. Actualmente una tasa un accidente de tránsito por mes es alto, esto ya que al momento de mirar por año las estadísticas serian doce accidentes. Esto elevaría estadísticas que se han tomado desde años anteriores, por esta razón se presenta esta recomendación específica sobre el seguimiento sobre los planes de seguridad vial en el municipio de Convención, Norte de Santander.

Se sugiere y recomienda un plan de seguridad vial de forma anual, esto para tener un seguimiento establecido y generar mejores estadísticas que den fortalecimiento a futuras investigaciones que se encuentre relacionadas con el tema establecido.

# Plan de acción de política pública:

En la ilustración 24, se muestra la estructuración del Plan de acción, esto en pasos como:

¿Qué quiero?

¿En qué tiempo?

¿A quién me dirijo?

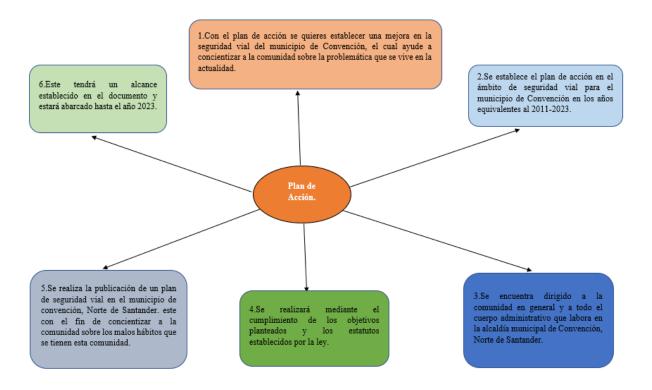
¿Cómo lo hare?

¿Qué público?

¿Qué alcance tendrá?

Figura 24

Plan de acción de política pública.



Fuente: Elaboración propia.

Plan de seguridad vial, características, proyectos y programas de seguridad vial.

## Plan de seguridad vial

La OMS se ha pronunciado con respecto al nivel de accidentalidad vial mundial, en lo cual ha manifestado que los accidentes de tránsito se han convertido en un problema global que afectan la salud pública, en tal sentido el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte establece una política pública en materia de seguridad vial con el fin de reducir las cifras de accidentalidad y los eventos negativos que dejan una gran cantidad de lesionados y muertos en nuestro país, para lo cual expiden la Ley 1503 de 2011 (mediante la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras

disposiciones) y la Resolución 1565 del 2014 (Guía metodológica para la implementación y elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

El Municipio de Convención (N/S), no ajeno a esta problemática asume el compromiso de trabajar en pro de la seguridad vial a fin de crear hábitos de buen comportamiento entre los diferentes actores viales de nuestro municipio que permitan la reducción de la siniestralidad.

#### Características

El plan de seguridad vial en el municipio de Convención, Norte de Santander es primordial debido a que gracias a este se cumplen estándares que dan cumplimiento a la seguridad vial y al buen desarrollo de la cultura ciudadana en este municipio. Las características que este abarca se conocen como:

Estandarización de lineamientos en materia de seguridad vial para funcionarios, contratistas y colaboradores para el cumplimiento de las normas de tránsito y directrices establecidas en el PESV.

Establecimiento de procedimientos para la atención oportuna a las víctimas en accidentes de tránsito donde se encuentren involucrados funcionarios, contratistas, vehículos (propios o contratados), durante el cumplimiento de sus funciones.

Generación en los funcionarios, contratistas y colaboradores del municipio una buena cultura y buenas prácticas que contribuyen a la reducción de los índices de accidentabilidad vial, lo cual inculque buenos hábitos y conciencia frente a los riesgos viales existentes.

Impulso en el uso de medios de transporte alternativos.

# **Proyectos**

Se establecen proyectos que se presentan como guía para el desarrollo de la política pública establecida en el plan de seguridad vial en el municipio de Convención, Norte de Santander. estos se presentan como:

Gobernación de Norte de Santander. (2020). Plan de Desarrollo 2020-2023.

Alcaldía de Convención, Norte de Santander. (2011). Plan de Seguridad Vial.

Alcaldía de Ocaña, Norte de Santander. (2020). Encuesta Planes de Seguridad Vial.

Monrroy y Duarte. (2014). Plan Estratégico de Seguridad Vial para la Inmobiliaria la Fontana de la ciudad de Cúcuta, Norte de Santander.

Vergel. (2021). Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV, de acuerdo a la resolución 0312 de 2019 como requisito del SG-SST para la empresa transportadores de Norte de Santander del municipio de Ocaña.

#### Programas de seguridad vial

El municipio de Convención, Norte de Santander se acoge a diversos planes, programas de seguridad vial o proyectos que se encuentran establecidos, estos son:

Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, el cual se estableció mediante la Resolución 2273 de 2014 del Ministerio de Transporte.

Plan Departamental de Seguridad Vial mediante la Ordenanza 0019 de 2019 con la Asamblea Departamental de Norte de Santander.

Plan Local de Seguridad Vial.

Estos se establecen mediante el Plan de Seguridad Vial, el cual se asume con el compromiso de cumplir y respetar las normas de tránsito, respetar la integridad y vida de las personas e implementar todas y cada una de las acciones y estrategias que permitan prevenir y reducir la accidentabilidad vial en el municipio establecido.

# **Impacto**

El impacto que se genera es de gran importancia, debido a que, en el municipio de Convención, Norte de Santander no se contaba con un plan de seguridad vial. Además, esto beneficia al municipio y a toda la población que en este municipio habita, tanto en el sector urbano como en el sector rural.

La generación del plan de seguridad vial, ayuda a que la población tenga uso de conciencia sobre la problemática que se genera en el municipio de Convención, esto debido a la tasa de mortalidad que se presenta debido al uso inadecuado de vehículos automotores, el uso de bebidas alcohólicas y el manejo inadecuado de la velocidad.

# Estrategia pedagogica de seguridad vial en el municipio de Convencion.

La estrategia pedagógica propuesta para la seguridad vial brinda una eficiencia efectiva, pues por medio de esta las personas que habitan este municipio pueden tomar conciencia sobre los siniestros que se pueden generar al no tener el debido cuidado al momento de maniobrar un vehículo automotor.

#### Características

Se presentan cinco pilares que son necesarios para la implementación de un plan de seguridad vial, estos son:

Fortalecimiento de la gestión institucional, en el cual se tenga en cuenta lo que ya se encuentra establecido y se le de fortalecimiento tras la nueva gestión.

Comportamiento humano, concientizar a la población del municipio de Convención, Norte de Santander sobre la problemática que se ha vivido en este municipio de acuerdo a la seguridad vial y al mal comportamiento por parte de sus habitantes al momento de tener conocimiento sobre el daño que causan al tomar un vehículo en estado de alicoramiento o luego de haber ingerido algún tipo de sustancia alucinógena.

**Vehículos seguros**, en el cual se lleve un control reglamentario que brinde apoyo a los vehículos, esto mediante controles de verificación en todos los aspectos que a este lo conforman.

**Infraestructura segura**, la fomentación se una infraestructura vial segura, la cual tenga ventajas claras y concisas al momento de tomar el control de un vehículo automotor.

Atención a víctimas, brindar un apoyo a las personas que han sido víctimas de algún tipo de siniestro vial, esto el tipo de estrato social, raza u origen al que el afectado pertenezca; pues en muchas ocasiones, esto retrasa la atención por parte de los profesionales que laboran en esta área. ¿En qué consiste?

El Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), es una herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben aportar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de conformidad con lo siguiente:

Art. 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos.

Art. 1° del Decreto 1252 de 2021. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo –SGSST".

Art. 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el Art. 110 del Decreto Ley 2106 de 2019.

La formulación del PESV debe elaborarse con base en lo siguiente:

Las acciones contenidas en el Art. 12 de la Ley 1503 de 2011

Los pilares estratégicos contenidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 10° del Decreto 2851 de 2013

Se deberá ajustar conforme a la Guía Metodológica para la Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial contenida en la Resolución 1565 de 2014.

Las entidades obligadas a diseñar e implementar los PESV que al 12 de octubre de 2021 tengan el aval por parte de la autoridad competente, deberán proceder con la implementación según lo dispuesto en la guía metodológica contenida en la Resolución 1565 de 2014, posterior a esta fecha, las entidades obligadas tendrán un año a partir de la expedición de la nueva guía por parte del Ministerio de Transporte para proceder a actualizarlo conforme con las nuevas disposiciones. 2.3.2.3.3 y 2.3.2.3.4. Decreto 1252 del 12 de octubre de 2021

Las entidades certificadas en la norma ISO 39001: Sistema de Gestión de la Seguridad Vial vigente o la norma que la modifique, adicione o sustituya, podrán mediante la certificación vigente respectiva acreditar el cumplimiento del diseño de implementación del PESV, de esta manera, darán cumplimiento a las exigencias contenidas en la guía metodológica establecidas por las autoridades competentes. Par. 2° Artículo 2.3.2.3.2.

Si bien, la normativa vigente no exige de forma expresa la presentación del PESV ante las autoridades correspondientes; la Ley 2050 de 2020 en el Art. 1°, establece que la verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial corresponderá a la Superintendencia de Transporte, los Organismos de Tránsito o el Ministerio de Trabajo, quienes

podrán, cada una en el marco de sus competencias, supervisar la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial -PESV.

# Objetivos de la estrategia e indicadores

Se presentan los siguientes objetivos para dar cumplimiento a la estrategia planteada y al cumplimiento de los indicadores que se plantean para dar solución.

Determinar las necesidades de la seguridad vial, los tipos de accidentes de tránsito más frecuentes y registrados en el municipio de Convención, Norte de Santander.

Describir los escenarios de la política pública y como se implementan las estrategias de enseñanza frente a la problemática de seguridad vial en el municipio de Convención, Norte de Santander.

Proponer una estrategia de enseñanza conforme a la cultura del cuidado, indicando estrategias en pro de las costumbres y comportamientos de los pobladores de Convención, Norte de Santander, esto frente a la cultura de seguridad vial que se presenta en este municipio.

#### Prospectiva de impacto

Teniendo en cuenta los resultados obtenidos en el proceso de investigación realizado, es pertinente dar afirmación de que la investigación fue de carácter positivo debido a que se redujeron en gran parte las cifras de accidentabilidad en comparación con los años anteriores. En lo que va del presente año 2022, solo se ha presentado un accidente de tránsito en el casco urbano del municipio de Convención, Norte de Santander, el cual fue generado debido al exceso de velocidad de un motorizado en un lugar donde se encuentra un terreno con voladizo, esto sin aumentar la tasa de mortalidad.

En cierto caso, se deben seguir tomando alternativas ya que el objetivo es reducir este tipo de siniestros en un 90 % o 100 %, eliminar los casos de mortalidad a causa de accidentes de

tránsito y promover la toma de conciencia por parte de la población del municipio para que sean conscientes de que al realizar una mezcla de bebidas alcohólicas y velocidad puede ser la causa de un accidente mortal, esto se incrementa si se toma un vehículo, ya sea de dos o cuatro ruedas respectivamente. De igual modo, es recomendable en los próximos años realizar campañas de toma de conciencia dirigidas a la población del casco urbano y rural, las cuales estén enfocadas a jóvenes entre los 16 y 22 años respectivamente, ya que son estas las edades donde más casos de accidentabilidad se ve por falta de responsabilidades de los padres y por parte de estos mismos jóvenes.

#### Resultados encontrados

#### Resultados

Los hallazgos mostrados, arrojaron resultados de gran importancia para la investigación que se planteó desde un inicio, cumplió con los objetivos requeridos y sirvió para concientizar a algunas personas sobre el problema que se presenta en varias partes del país, aunque la zona de estudio fue el municipio de Convención, Norte de Santander. De igual forma se analizaron los resultados arrojados, esto para remitir una copia física y digital de estos a la Secretaria de Movilidad y Transito del municipio, con el fin de que estos estén más centrados en esta problemática que se presenta, pues no depende solo de las personas que tienen algún automotor; sino también de parte de la autoridades pertinentes para que ayuden a hacer valer cualquier tipo de decreto o ley que se emitido por parte de la Alcaldía Municipal, la Gobernación Departamental o el Gobierno Nacional en llegado caos.

En el año 2020 y lo que va de 2021, no se presentaron casi casos de accidentes de tránsito en el municipio de Convención, bajo la tasa de mortalidad y accidentabilidad, lo cual es favorable. Debido a que los habitantes de este municipio razonan y tratan de entender el problema que abarca el abuso de bebidas embriagantes o el exceso de velocidad al momento de conducir algún vehículo de transporte, bien sea automóvil o motocicleta.

El municipio de convención cuenta con un plan de seguridad vial local, por tal motivo se hace innecesario realizar la búsqueda de otro plan de seguridad vial que haga parte de un municipio cercano. El municipio más cercano es Ocaña, Norte de Santander, el cual es una provincia y cuenta con ciertos planes de seguridad vial, pero esto se debe a que cuenta con mayor población y tiene mayor índice de accidentabilidad y mortalidad.

#### Implementación de la política pública.

La implementación de una política pública se realiza mediante la implementación y planificación de acciones, estrategias, mecanismos y ciertas medidas que se deben realizar por parte de cualquier entidad pública, bien sea a nivel nacional, departamental o local. Es decir, estos planes se deben plantear mediante mapa de acciones, los cuales involucran procesos, gastos y presupuestos que depende de la amplitud que tenga el municipio, departamento o ciudad donde se implemente. Este plan de seguridad vial debe ser registrado ante los correspondientes organismos de tránsito, en este caso del departamento Norte de Santander, el cual es donde pertenece el municipio de Convención. La Supervisora de Seguros SURA, en una de sus publicaciones realizadas recientemente establece que empresas deben cumplir estos planes y ante quien se deben cumplir; por tal motivo, se establece que:

El Artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, establece que toda entidad, organización o empresa del sector público o sector privado que para cumplir sus fines misionales a en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores a no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente Ley".

El Municipio de Convención (N/S), no es ajeno a la problemática que se asume con el compromiso de trabajar en pro de la seguridad vial a fin de crear hábitos de buen comportamiento entre los diferentes actores viales del municipio, el cual permitan la reducción de la siniestralidad.

A la fecha de 2015, no se contaba con el parque automotor mínimo establecido por ley para elaboración del PESV, pero una de las prioridades es la seguridad y el bienestar de los funcionarios, contratistas, colaboradores y demás prestadores de servicios, los cuales pertenecen

a la Alcaldía Municipal, estos se suman al objetivo de salvar vidas y disminuir los índices de accidentalidad vial del municipio, por eso brindan colaboración de forma activa y dan inicio a la proyección e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, atendiendo los lineamientos y la normatividad que se encuentra vigente por los organismos de control municipal, departamental y nacional..

#### **Conclusiones**

La implementación del plan de seguridad vial en el municipio de Convención, Norte de Santander es una solución que es viable ante la problemática que se presenta en este municipio a causa de la falta de conciencia en los habitantes en cuanto al tema de seguridad vial.

Se realizo adecuadamente el planteamiento de la problemática que se presentaba en el municipio; de igual forma, se realizó la respectiva investigación sobre la forma de pesar de ciertos habitantes que se entrevistaron para la recolección de información y determinar las necesidades y tipos de accidentes que son más frecuentes en el municipio de Convención Norte de Santander.

Se describieron los escenarios de la política pública abarcada y la implementación de cierta estrategia que brinde ayuda a la reducción de problemas de seguridad vial en el municipio de Convención, Norte de Santander.

No se ve necesaria la búsqueda de un plan local de seguridad vial de algún municipio cercano, ya que en el municipio de convención se cuenta con uno, el cual se instauro para los años 2020-2023, esto con el fin de reducir la tasa de siniestros que se ha generado años atrás en cuanto a los concierne al tema de seguridad vial de Convención, Norte de Santander.

# Referencias bibliográficas

Zapata, Ana. (2018). Sitio Web: https://www.todamateria.com/metodos-de-

investigacion/#:~:text=Los%20m%C3%A9todos%20de%20investigaci%C3%B3n%20son,ensayos%20y%20grupos%20de%20enfoque

Arroyave. (2017). SCRIBD. Recuperado el 2021

Banco Interamericano de Desarrollo. (2015).

Carlos Velerea. (2018).

Comision Economica para America Latina. (2004).

Comuniones Regionales de las Naciones Unidas. (2010). UNECE. Sitio Web: UNECE:

https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/docs/Recommendations\_2010s.pdf

Cuellar. (2013). Wordblanck. Obtenido de Wordblanck:

http://documents1.worldbank.org/curated/en/495231468146985543/text/820040WP0P11 780Box0379855B00PUBLIC0.txt

Diaz y Arevalo. (2012). *Core*. Sitio Web: https://core.ac.uk/display/26000099 Elí. (2010).

Espejo y Guatame. (2019). Sitio Web:

http://caoba.sanmateo.edu.co/jspui/bitstream/123456789/131/1/Proyecto%20de%20Segur idad%20vial.pdf

Gomez Velez. (2018).

Hernandez. Sampieri. (2010). Metodologia de la Investigacion. Buenos Aires.

Instituto Nacional de Medicina Legal. (2014). Arlsura. Obtenido de Arlsura:

https://www.arlsura.com/files/res1565\_14.pdf

Janesick. (1998). Investigacion cualitativa. ¿Que es? ¿Como se forma?

Ministerio de Transporte. (2013).

Morelli. (2012). www.Contraloria.gov.co. Obtenido de www.Contraloria.gov.co:

https://www.contraloria.gov.co/documents/20181/43383/Informe-Seguridad-Vial-norme-Seguridad

13.pdf/7e1aadd8-a65c-46de-88fc-2d303355dd78?version=1.0

Muñoz. (2016). RED DE LOS SERVIDORES PUBLICOS. Recuperado el 2021, de

enfoque-de-la-nueva-gerencia-publica

Murray et al. (2012).

Ocampo D. et al. (2018). Seguridad Vial. Obtenido de

https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/17837/CONCEPTO%20Y%20

ESTRUCTURA%20DE%20LA%20SEGURIDAD%20VIAL.pdf?sequence=1&isAl

lowed=y

Organizacion de Naciones Unidas. (2010).

Organizacion Mundial de la Salud. (2013).

Redaccion el tiempo. (13 de abril de 2007). (E. Tiempo, Ed.) Obtenido de

https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-3514232

Schroder. (2014).

Secretaria del Senado. (2002).

Valencia y Bolaños. (2019). SCRIBD. Obtenido de SCRIBD:

https://es.scribd.com/document/437111018/Movilidad-Vial-Cali-22-de-Mayo

World Health Organization. (2015).

# Apéndice

| Apéndice A. | Encuesta | enfocada | a la Seg | guridad | Vial 6 | en el | municipio | de C | onvenciói | n, Norte de |
|-------------|----------|----------|----------|---------|--------|-------|-----------|------|-----------|-------------|
| Santander.  |          |          |          |         |        |       |           |      |           |             |

|         | Nombre y apellido:  |
|---------|---|
|         | Fecha de aplicación:  |
|         | a B11 B' '/   |
| Respo   | nda la secuencia de preguntas, utilizando SI y NO. En caso requerido, Rustique el porqué  |
| de su 1 | respuesta.  |
| 1.      | Usted como habitante del municipio de convención, Norte de Santander, piensa que se       |
|         | realiza lo necesario por parte de las autoridades en cuanto al tema de seguridad vial.    |
|         | Justifique.   |
|         | SI NO   |
|         |   |
|         |   |
| 2.      | En el municipio de Convención, Norte de Santander, ¿se atenta contra la integridad física |
|         | de los habitantes cuando se habla se seguridad vial?                                      |
|         | SI NO   |
|         | Porque:   |

|    | ¿Ha sido víctima de algún accidente de tránsito usted o alguien de su núcleo? familia SI NO                         |
|----|---|
|    | Si marco Si, por favor díganos en que forma.  |
|    |   |
|    |   |
| 4. | Alguna vez, ¿ha presenciado algún siniestro vial en este municipio?  SI NO  |
| 5. | ¿Cuál cree usted que es la mayor causa de accidentes de tránsito en el municipio de Convención, Norte de Santander? |
|    |   |
| 6. | ¿Qué piensa usted que se debe hacer para tratar este problema de seguridad vial en e                                |
|    | municipio de Convención, Norte de Santander?  |

| 7. | ¿Cree usted que sería necesario implementar y hacer cumplir un plan estratégico que        |
|----|--|
|    | ayude a concientizar a los automotores y motociclistas, sobre el peligro que causa el      |
|    | manejar su vehículo de transporte a altas velocidades o en estado de alicoramiento?        |
|    | SI NO  |
|    | Porque:  |
|    |  |
|    |  |
|    |  |
|    |  |
|    |  |
| 8. | ¿Cree usted, que se debe promulgar y hacer cumplir leyes que impongan el uso               |
|    | obligatorio del cinturón de seguridad, el uso de las sillas de retención para niños, y del |
|    | casco para ciclistas y motociclistas?  |
|    | SI NO  |

GRACIAS POR EL TIEMPO Y LA ATENCIÓN PRESTAD