
Estrategias para el Mejoramiento de la Seguridad Vial en la Ciudad de Villavicencio

Héctor Julio Garavito Rey
Mario Fernando Hernández Vélez
Yeni Isabel Turriago Garzón

Corporación Universitaria del Caribe – CECAR
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas
Programa de Administración Pública
Modalidad a Distancia y Virtualidad
Villavicencio
2019

Estrategias para el Mejoramiento de la Seguridad Vial en la Ciudad de Villavicencio

Héctor Julio Garavito Rey
Mario Fernando Hernández Vélez
Yeni Isabel Turriago Garzón

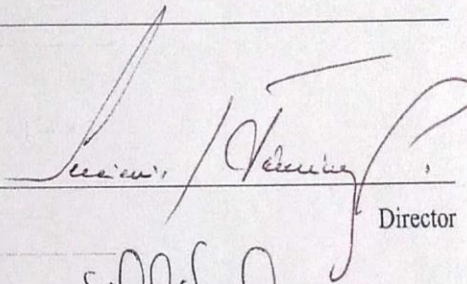
Proyecto de grado como requisito para optar al título de Administrador Público

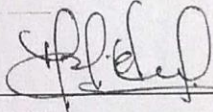
Director Proyecto
Lucimio Levis Jiménez Paternina

Corporación Universitaria del Caribe – CECAR
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas
Programa de Administración Pública
Modalidad a Distancia y Virtualidad
Villavicencio
2019

Nota de Aceptación

3.9 (tres nueve)


Director


Evaluador 1

Yolanda Carolina A.
Evaluador 2

Villavicencio, Meta, 20 de septiembre de 2019



Agradecimientos

Los autores desean agradecer de manera valiosa, el apoyo y colaboración de personas e instituciones.

Dr. Lucimio Leviss Jiménez Paternina. Director Proyecto.

A la Secretaría de Movilidad de Villavicencio. Por su valiosa información de seguridad vial durante el proceso investigativo.

Participantes en el trabajo de campo (encuesta). Gracias por su colaboración activa y dinámica.

Bendiciones a todos.

Los autores.

Tabla de Contenido

Resumen.....	10
Abstract.....	11
Introducción.....	12
Capítulo I.....	14
1. Proyecto de investigación.....	14
1.1 Problema.....	14
1.2 Formulación del Problema.....	16
1.3 Justificación.....	16
1.4 Objetivos.....	17
1.4.1 Objetivo General.....	17
1.4.2 Objetivos Específicos.....	17
1.5 Marco Referencial.....	18
1.5.1 Antecedentes.....	18
1.5.2 Marco Teórico.....	21
1.5.3 Marco Conceptual.....	25
1.5.4 Marco Legal.....	26
1.6 Metodología.....	27
1.6.1 Enfoque de Investigación.....	27
1.6.2 Tipo de Investigación.....	27
1.6.3 Método de Investigación.....	27
1.6.4 Técnicas e Instrumentos de Recolección de la Información.....	28
1.6.5 Población.....	28
1.6.6 Muestra.....	28
Capítulo II.....	30
2. Causas de la Alta Accidentalidad de Tránsito en la Ciudad de Villavicencio.....	30
2.1 Listado de las Principales Causas que Generan Alta Accidentalidad en la Ciudad de Villavicencio.....	44
Capítulo III.....	45
3. Descripción de la Política Pública de Movilidad Vial que ha Sido Formulada para la Ciudad de Villavicencio.....	45
3.1 Introducción.....	45

Capítulo IV.....	46
4. Análisis de la Gestión de la Política Pública de Movilidad Vial en Villavicencio.....	46
Capítulo V.....	48
5. Formular Estrategias para el Mejoramiento de la Seguridad Vial en la Ciudad de Villavicencio.....	48
6. Conclusiones.....	53
7. Recomendaciones.....	54
Referencias Bibliográficas.....	55

Lista de Tablas

Tabla 1.	Fortalezas – debilidades.	47
Tabla 2.	Plan estratégico para mejorar la seguridad vial en Villavicencio.	51
Tabla 3.	Estadísticas accidentalidad 2016.	59
Tabla 4.	Estadísticas víctimas del año 2016.	60
Tabla 5.	Estadísticas accidentalidad 2017.	63
Tabla 6.	Estadísticas víctimas del año 2017.	64
Tabla 7.	Estadísticas accidentalidad 2018.	67
Tabla 8.	Estadísticas víctimas del año 2018.	68

Lista de Figuras

Figura 1.	Comparativo muertos en accidentes de tránsito vs conflicto armado.....	22
Figura 2.	Conocimiento sobre la seguridad vial.....	30
Figura 3.	¿Conoce usted la normatividad en materia de tránsito, transporte y seguridad vial?.....	31
Figura 4.	¿Cree usted que el alto índice de accidentalidad es debido al desconocimiento de normas?	32
Figura 5.	¿Cómo conductor respeta el paso cebra?	32
Figura 6.	¿Usa el cinturón de seguridad?	33
Figura 7.	¿Los acompañantes utilizan el cinturón de seguridad?.....	34
Figura 8.	Categoría señalización vial dentro de la ciudad de Villavicencio.	35
Figura 9.	¿Da mantenimiento a su vehículo?	36
Figura 10.	Nivel de responsabilidad tendrá la Alcaldía frente a este problema de continuos accidentes.	36
Figura 11.	¿Estaría de acuerdo que se otorgue permisos de conducir a personas mayores de 20 años?.....	37
Figura 12.	¿Si observa un vehículo de transporte público con exceso de pasajeros y necesito viajar qué haría?.....	38
Figura 13.	¿Ha sido usted víctima de accidente de tránsito?.....	38
Figura 14.	¿Para usted que significa “educación y cultura vial”?	39
Figura 15.	Falta de educación y cultura vial.....	40
Figura 16.	¿Usted como pasajero identifica los paraderos al momento de abordar un servicio público?	41
Figura 17.	¿Usted como peatón al momento de cruzar la vía hace uso de los pasos peatonales?.....	41
Figura 18.	¿Usted como motociclista utiliza el casco de seguridad?	42
Figura 19.	¿Usted como conductor, se sujeta a las normas pertinentes de tránsito, transporte y seguridad vial?	43
Figura 20.	¿Cree usted que la cátedra de seguridad vial es importante en las aulas de clase?	43

Lista de Apéndices

Apéndice A.	Estadísticas de accidentalidad.....	59
Apéndice B.	Formato de encuesta.....	69
Apéndice C.	Tomas fotográficas Encuestas.....	74
Apéndice D.	Formato de entrevista.....	78
Apéndice E.	Entrevistas a funcionarios públicos.....	81

Resumen

El presente trabajo que hace referencia a las estrategias de seguridad vial en Villavicencio, como política pública, pretende: Identificar las causas de la alta accidentalidad de tránsito en la ciudad de Villavicencio; describir la política pública de movilidad que ha sido formulada para la movilidad vial en la ciudad de Villavicencio; analizar la gestión de la política pública de movilidad vial en la ciudad de Villavicencio; formular estrategias para el mejoramiento de la seguridad vial en la ciudad de Villavicencio. La metodología aplicada estableció un enfoque cualitativo – cuantitativo e investigación descriptiva y método deductivo. La población es la comunidad estudiantil privada como pública, funcionarios públicos y comunidad en general de Villavicencio. Los resultados muestran las causas de accidentalidad de tránsito, y se hace énfasis en el conocimiento sobre la seguridad vial, índices de accidentalidad, debido al desconocimiento de las normas de tránsito, responsabilidad de la Alcaldía frente al problema de continuos accidentes, educación y cultura vial; se establece una descripción de la política pública de movilidad que se ha formulado para la ciudad de Villavicencio; al igual que la justificación de la política de seguridad vial; culminando con el análisis de la gestión de la política pública de movilidad vial en la ciudad de Villavicencio y la formulación de estrategias para el mejoramiento.

Palabras clave: seguridad vial, políticas públicas, mejoramiento, accidentalidad, movilidad vial, gestión, tránsito y responsabilidad.

Abstract

The present work which refers to road safety as a public policy strategies in Villavicencio, aims to: identify the causes of the high accident rate of transit in the city of Villavicencio; describe the public mobility policy that has been formulated for the road mobility in the city of Villavicencio; analyze the management of road mobility in the city of Villavicencio public policy; formulate strategies for the improvement of road safety in the city of Villavicencio. The methodology established a qualitative approach - quantitative and descriptive research and deductive method. The population is the private student community as public servants and community in general of Villavicencio. The results show the causes of traffic accidents, and emphasis on knowledge about road safety, rates of accidents, due to ignorance of traffic laws, responsibility of the Mayor's Office on the issue of continuous accidents, education and culture road; sets a description of the public mobility policy that has been formulated to the city of Villavicencio. as well as the justification for the policy of road safety; culminating with the analysis of the management of the public policy of road mobility in the city of Villavicencio and the formulation of strategies for the improvement.

Keywords: road safety, public policy, improvement, accidents, road mobility, management, transit and liability.

Introducción

Abordar la temática que enmarca estrategias para el mejoramiento de la seguridad vial en la ciudad de Villavicencio. Conlleva a establecer que la seguridad en todos sus aspectos es fundamental, en la conducción de un vehículo, asegurándose su perfecto estado para realizar cualquier movilidad o su perfecto estado para realizar cualquier movilidad o recorrido y donde la normatividad juega un papel de relevancia con el transporte en todo el territorio colombiano, la normativa y los preceptos. De ahí, que brindar herramientas jurídicas, para que cada una de las actuaciones que se realicen a lo largo de su desempeño, por parte de las autoridades, se haga en el marco del respeto y garantía de los derechos de los diferentes actores de tránsito, y se propenda por la búsqueda de la equidad y valor de las normas de tránsito, respetando la competencia que le asiste como autoridad.

No sobra indicar que la seguridad vial, se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios. De ahí, que brindar orientaciones teóricas y metodológicas a todos los actores involucrados en los componentes de la seguridad vial, para que con base en esta ejecución todas las acciones de control en vía, procurando por la minimización y prevención de los accidentes de tránsito.

La estructura y contenido del proyecto, presenta y describe detalladamente lo que se investigó; indicando para ello, en el capítulo uno: la descripción y formulación del problema, justificación, objetivos (general, específicos), marco referencial (antecedentes, marco teórico, marco conceptual y legal), incluye metodología (enfoque, tipo y método).

El capítulo dos, relacionan las causas de la alta accidentalidad de tránsito en la ciudad de Villavicencio. El capítulo tres, se hace la descripción de la política pública de movilidad vial que ha sido formulada para la ciudad de Villavicencio.

El capítulo cuatro, establece el análisis de la gestión de la política pública de movilidad vial en la ciudad de Villavicencio. Con respecto al capítulo cinco, se formula estrategias de mejoramiento a nivel local; incluye condiciones y recomendaciones, bibliografía y anexos complementarios.

Capítulo I.

1. Proyecto de investigación

1.1 Problema

La responsabilidad tanto del conductor como del peatón en la vía pública, debe ser como tal respetar la normatividad. Si estos cumplen las normas de tránsito podrá convivir de forma amigable con todos los actores que participan en las vías públicas. Por consiguiente, resguardar la seguridad, el autocuidado es el mejor a consejo que se le puede dar a la persona; así mismo, respeto, legalidad, tolerancia y por ende responsabilidad. Por ello, el factor responsabilidad es un deber de cada persona para que actúe de la mejor manera

En este contexto, actualmente en Villavicencio, lo que podría estar asociado a las siguientes causas:

Imprudencia de los actores en el escenario vial; por ejemplo: cruzar vías sin precaución adecuada. Intolerancia de los actores viales: no ser paciente en esperar el cambio del semáforo. Fenómenos meteorológicos: imprudencia de los conductores cuando el tiempo de lluvia, no se percatan de transitar con prudencia, sabiendo que la capa asfáltica y la pintura de tráfico pueden llegar a ser mortales. La impericia, ejemplo: cuando la persona es empírica para conducir y al momento de una ocurrencia difícilmente puede controlar sus actuaciones. Consumo de bebidas alcohólicas y estupefaciente, ejemplo: cuando la persona conduce irresponsablemente. Exceso de velocidad, ejemplo: abuso de confianza en el manejo del automotor. Irrespeto a las normas de tránsito, ejemplo: cuando la persona desconoce las normas de tránsito incumple con lo establecido en el Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002), por lo tanto, incurre en sanciones o en siniestros viales. Fallas mecánicas, ejemplo: cuando el conductor no presta atención antes de iniciar la marcha del vehículo en cuanto al alistamiento del mismo. No mantener distancia de frenado, ejemplo: cuando la persona no se percata en la distancia del vehículo entre vehículo.

Las anteriores causas mencionadas conllevan a las siguientes consecuencias: pérdida de la vida (homicidio culposo en accidente de tránsito), lesiones temporales y permanentes, pérdidas materiales y económicas, sanciones penales, jurídicas y civiles; desintegración de la familia, secuelas psicológicas y físicas, discapacidad física. En este ámbito, los autores de la presente investigación, consideran relevante mostrar estadísticas de accidentalidad general durante el periodo 2016-2018 hasta la fecha.

Con respecto a las estadísticas de accidentalidad, según la Secretaría de Movilidad (2018), generaliza a los involucrados, ya sea en accidentes, daños, lesionados u occisos, incluye motos, ciclistas, peatones, triciclos, vehículos, pasajeros, acompañantes, quienes diariamente presentan estadísticas de accidentalidad en cualquier infracción contenida en el código de tránsito. La cual genera diariamente, mensualmente y anualmente, estadísticas que hoy preocupan a las autoridades debido a las causas anteriormente mencionadas; con consecuencias complejas que conllevan a pérdidas materiales, humanas, económicas y financieras y por ende letales en muchos de los casos (Ver apéndice A. Estadísticas accidentalidad, 2016, 2017, 2018).

En este orden de ideas, las estadísticas de accidentalidad de motos para el año 2016, muestra un 49%; para el año 2017 al igual un 49% y 2018 hasta la fecha un 50% situación que se debe a los siguientes factores, desconocimiento de las normas, y donde los involucrados presentan daños, accidentes, lesiones y muerte. Cabe señalar que en estos sucesos la participación tanto del género masculino como femenino muestra igualdad y se observa que las edades van entre 15 hasta más de 60 años.

Actualmente Villavicencio presenta una problemática compleja con respecto a la seguridad vial. Situación que se debe a las siguientes causas: imprudencia de los actores viales, desconocimiento de la normatividad legal vigente, la impericia, consumo de bebidas alcohólicas y estupefacciones, fatiga, exceso de velocidad, distracciones.

En el desarrollo de estrategias como parte de la seguridad vial dentro de la problemática pública en la ciudad de Villavicencio se busca minimizar los riesgos que generan los accidentes,

mediante el análisis, planeación y ejecución de acciones concretas y eficientes que contribuyan en el fortalecimiento de la seguridad.

Es evidente la carencia de señalización vial y mal estado de algunas vías, no obstante, muchos de los accidentes de tránsito ocurridos en éstas son ocasionados por imprudencia de los diferentes actores viales ya que no se tiene conciencia de la importancia del manejo defensivo, la tolerancia en la vía y la prudencia durante los desplazamientos. En tal sentido no se puede responsabilizar solo al estado por falta de infraestructura, la seguridad vial es una responsabilidad de todos.

1.2 Formulación del Problema

¿Cómo formular estrategias para el mejoramiento de la seguridad vial en la ciudad de Villavicencio, que permita mitigar la problemática pública de accidentalidad?

1.3 Justificación

El presente trabajo, tuvo como propósito contribuir a los estudiantes y sociedad en general, y por ende a las autoridades municipales, para que conozcan las normas exigidas por la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, que hace referencia a impartir las normas y hacerlas cumplir. También se busca concientizar a la comunidad en general sobre la importancia de la normatividad en materia de tránsito y así minimizar los accidentes que día a día se presentan en el municipio de Villavicencio; cobrando daños o prejuicios materiales y vidas humanas.

La investigación fue relevante si se tiene en cuenta que los factores que intervienen en el proceso, han permitido ser focos por diferentes disciplinas del conocimiento. En contexto juega un papel de importancia, la actitud del individuo, la cultura ciudadana, el nivel educativo, las vías técnicas y adecuadas para transitar.

La investigación busca, mostrar de qué manera las normas de comportamiento deben ser tenidas en cuenta por los diferentes actores viales, quienes deben tener claro las normas de tránsito, tales como: revisión técnica vehicular, equipo de seguridad del vehículo, cinturón de seguridad, conducir por carriles demarcados, paso a vehículos de emergencia, luces de parqueo, direccionales, cruce en intersecciones, utilización de carriles, retroceder y parquear en vías públicas, prelación en intersecciones o giros, entre otros.

Por consiguiente, se destaca que, como problemática pública compleja, atañe al administrador público que labora particularmente en seguridad vial; estableciendo la necesidad de sensibilizar a la población de Villavicencio, para disminuir los accidentes, conocer las sanciones y multas, tránsito y tráfico que suelen ocurrir principalmente por factores humanos, mecánicos, climatológicos; y a su vez tener conocimiento que se debe hacer en caso de accidente. Aspectos todos estos que sirven como estrategia para la seguridad.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo General.

Formular estrategias para el mejoramiento de la seguridad vial en la ciudad de Villavicencio, a partir de la política pública de movilidad, para reducir la problemática de accidentalidad en la ciudad.

1.4.2 Objetivos Específicos.

- a) Identificar las causas de la alta accidentalidad de tránsito en la ciudad de Villavicencio.
- b) Describir la política pública de movilidad que ha sido formulada para la movilidad vial en la ciudad de Villavicencio.
- c) Analizar la gestión de la política pública de movilidad vial en la ciudad de Villavicencio.
- d) Formular estrategias para el mejoramiento de la seguridad vial en la ciudad de Villavicencio.

1.5 Marco Referencial

1.5.1 Antecedentes.

Es importante indicar que a nivel del contexto internacional se realizó el trabajo monográfico denominado “Aprendemos educación vial”, elaborado por Dávila, Goubert, Umpierrez, Zambrano, Zeballos (2015), de la Universidad Casa Grande, Guayaquil, Ecuador. El presente trabajo permite mostrar la relevancia de la cultura vial, es decir, la manera de cómo las personas se relacionan en las vías, la interacción de sus pensamientos, sentimientos y acciones cuando transitan en calles o aceras, como conductores o peatones. No sobra indicar que cada sociedad tiene una cultura vial particular. El aporte del presente trabajo de investigación ayuda para que el desarrollo de estrategias en el mejoramiento de la seguridad vial en Villavicencio, conlleve a reducir la problemática pública de accidentalidad.

Como otro estudio, Taddia *et al* (2014), para el Banco Interamericano de Desarrollo División de Transportes realizó la investigación y caso de estudio en seguridad vial, como estrategia para autoridades locales. El anterior estudio, es una herramienta valiosa para tener en cuenta la prevención y reducción de siniestros en la vía pública, generando situaciones complejas de ocurrencias que muchos de los casos afectan la vida de las personas.

Las Comisiones Regionales de las Nacionales Unidas (2010), llevaron a cabo el informe sobre la ejecución del proyecto denominado “Mejora de la seguridad vial en el mundo: establecimiento de objetivos regionales y nacionales para la reducción de víctimas en accidentes de tráfico”, en este informe se establecen los siguientes aspectos: pérdidas de vidas, a causa de accidentes de tránsito, lesiones, decesos, costos financieros y materiales, entre otros. Por tanto, requiere la necesidad de efectuar esfuerzos para reducir estas innecesarias ocurrencias.

Su aporte al presente trabajo es valioso, ya que pone en conocimiento todos los riesgos, medidas preventivas, reglamentarias (restricción, prohibición), señales informativas, normas de comportamiento para (peatón en la vía y pasajero).

A nivel del contexto nacional, Giraldo (2015), realizó el trabajo de grado denominado “Auditoría de la seguridad vial para cuantificar el riesgo en la vía de los usuarios, en los barrios Pablo Sexto, Galerías y Nicolás de Federmán”, Universidad Santo Tomás; estableciendo para ello los siguientes factores: La seguridad se ha convertido en una problemática de gran magnitud por los índices de accidentalidad y mortalidad que muestra en Colombia, en ciudades como Bogotá.

El aporte a la investigación es útil, si se tiene en cuenta que la conducción es considerada una de las actividades más peligrosas. Por la alta cantidad de energía cinética que se desplaza y se dirige constantemente cuando se lleva a cabo esta actividad. Pero para que una persona esté involucrada en un accidente, no necesariamente tiene que estar cumpliendo la función de conductor, ya que se puede ver afectada cuando es pasajero, peatón, ciclista, motociclista o parrillero. Así lo demuestran las cifras de accidentalidad donde el mayor porcentaje de las personas que perdieron la vida, eran peatones. Es importante que cuando se tiene parte o totalidad de la responsabilidad del accidente, se asuma la obligación de reparar los daños ocasionados. Puede ser mediante su patrimonio o mediante el de un tercero, allí entran las compañías aseguradoras.

Los autores Arenas et al (2013), realizaron el proyecto que hace referencia a la educación en tránsito y seguridad vial en Medellín. Estableciendo para ello que las instituciones educativas es uno de los principales espacios de socialización, si se tiene en cuenta que allí se transmiten anhelos, fracasos, modos de vida al igual que se promueven valores, derechos y comportamientos.

Su contribución es significativa, porque las consecuencias de un accidente pueden ser de carácter administrativo, civil y penal. La responsabilidad administrativa se da al violar una norma de tránsito y conlleva a la aplicación de una multa o a una amonestación. La responsabilidad civil procura establecer el equilibrio que existía entre el patrimonio del autor del daño y el de la víctima.

Los autores González & Rico (2016), realizaron el estudio denominado “Impacto de las campañas comunicativas viales en Villavicencio”, de la Corporación Minuto de Dios. Donde se describen y diagnostica que el propósito que nos llevó a tomar la decisión de realizar el diagnóstico, son los datos estadísticos sobre accidentalidad en la capital del departamento del Meta, entre 1999 y 2014 emitidas por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Instituto Nacional de Vías.

De acuerdo a las acciones que ejecuten los ciudadanos ante la infracción de las diferentes normas de tránsito. Las campañas utilizadas como teatrales, videograbaciones y charlas educativas, fueron ejecutadas con el fin de prevenir dichos sucesos, expuestos anteriormente, por ello se logrará analizar la efectividad frente al tipo de campañas y estrategias de comunicación como proceso educativo para la ciudadanía generando como valor agregado unas recomendaciones como: diferentes estrategias de comunicación basadas en la Información, Educación y Comunicación (IEC); implementadas en las campañas de educación vial para los diferentes públicos objetivos, (motociclistas, peatones, conductores de servicio público individual y colectivo y servicio particular), las cuales pueden servir como apoyo a dichos procesos educativos, que se espera logren promover un impacto social de comportamiento positivo frente al accionar de los individuos que se direccionen a el respeto por las normas, reglas y políticas viales.

Finalmente, a nivel local, se lleva a cabo el Semillero de niñas y niños agentes de tránsito de Villavicencio, educando para la seguridad vial, por los agentes de tránsito Vesga & Ramos (2016). El Semillero de Niños y Niñas Agentes de Tránsito de la Ciudad de Villavicencio es una iniciativa que nace de la agente de tránsito Norita Vesga Gutiérrez quien suma 26 años de experiencia laborando con la Secretaría de Movilidad de la Alcaldía de Villavicencio. Ella ha sido la encargada de orientar en repetidas ocasiones procesos formativos en temas de seguridad vial a diferentes organismos como Bomberos y Policía Nacional, entre otros.

Norita Vesga Gutiérrez también ha ofrecido charlas pedagógicas sobre este particular en más de 50 instituciones educativas de la capital del Departamento del Meta. Queriendo ir más allá, con el ánimo de contribuir con la formación, desarrollo y empoderamiento de las nuevas

generaciones en asuntos relacionados con la seguridad en materia de vías, decidió crear el primer Semillero de Niños y Niñas Agentes de Tránsito, cuyo primer grupo se formó en la Institución Educativa Manuela Beltrán.

Treinta estudiantes acompañados de sus padres de familia se vincularon a este proyecto adelantado mediante campañas educativas desarrolladas dentro y fuera del estamento educativo. Durante el año 2016 Norita Vesga expandió su iniciativa, al darle vida a un segundo grupo compuesto por 27 estudiantes de la Institución Educativa Liceo Mayor Jaime Triana Restrepo. La iniciativa con carácter educativa está enfocada por la agente desde el respeto, la tolerancia y la sana convivencia, valores que priman y son fundamentales en el soporte de la misma. En el Semillero de Niños y Niñas Agentes de Tránsito de la Ciudad de Villavicencio hay 55 estudiantes que van desde segundo de primaria hasta octavo grado de bachillerato.

1.5.2 Marco Teórico.

La Secretaría de Movilidad de Villavicencio (2018), establece que la seguridad en todos sus aspectos es fundamental, en la conducción de un vehículo de pasajeros es primordial, y como conductor se debe asegurar que el vehículo esté en perfecto estado para realizar cualquier recorrido.

Brindar orientaciones teóricas y metodológicas a los cuerpos de Agentes de Tránsito en los componentes de la seguridad vial, para que con base en esta ejecuten todas las acciones de control en vía, procurando por la minimización y prevención de los accidentes de tránsito. Más allá del asunto, la Real Academia de la Lengua, define la palabra *seguridad* (del latín *securitas*) se refiere a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo. Por ese motivo, el concepto de seguridad vial supone la prevención de accidentes de tránsito con el objetivo de proteger la vida de las personas.

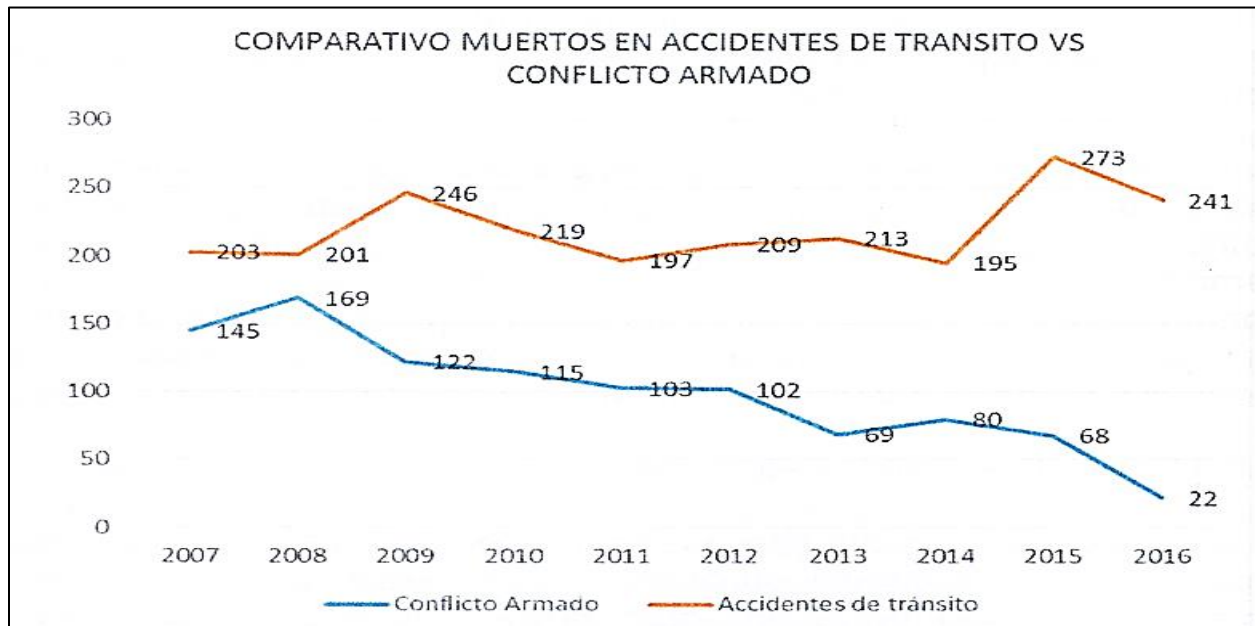


Figura 1. Comparativo muertos en accidentes de tránsito vs conflicto armado.

Fuente: Secretaría de Movilidad (2018).

Seguridad vial desde la perspectiva de política pública. Se destaca el aporte de los autores Pico, González y Noreñas (2011), señalando que la seguridad vial es un tema de interés para los gobiernos y los organismos encargados del tránsito y transporte, en razón al incremento de las muertes y los traumatismos generados por colisiones, choques o accidentes con altos costos personales, familiares y sociales, especialmente para los sectores de la política social, ambiental, económica y de salud pública. Estos eventos requieren de la intervención del Estado mediante la implementación de políticas públicas que se concreten en medidas más efectivas con la participación de los actores sociales directamente involucrados desde el ámbito de lo local: instituciones, organizaciones, ciudadanos, niños, niñas, adolescentes, padres de familia, maestros,

líderes comunitarios, así como desde el ámbito legislativo, académico y de veeduría ciudadana.

En síntesis, las políticas públicas se deben orientar a:

- a) Fortalecer y articular los programas de cultura ciudadana existentes que favorezcan el aprendizaje de medidas de seguridad vial y peatonal en niños, jóvenes y adultos, en razón a que son aspectos que generalmente no se abordan en los diferentes contextos de la realidad local.

- b) Fomentar el conocimiento sobre los derechos y el ejercicio de las responsabilidades ciudadanas en relación con el tema de la seguridad vial, a fin de impactar en uno de los factores que desde el componente del factor humano influyen en la accidentalidad vial. De ahí la importancia de la aplicación de políticas públicas en seguridad vial que también apunten a mejorar, como parte de una política integral, las condiciones de infraestructura, el fortalecimiento de la educación en cultura ciudadana y la inclusión del enfoque social del riesgo.
- c) Incluir la educación comunitaria en los planes y proyectos de seguridad vial, fortalecer un sentido de comunidad y convivencia para reducir la morbimortalidad por accidentes de tránsito y mejorar la seguridad vial desde la salud pública y el enfoque sociológico, como complemento al enfoque conductual.

Seguridad vial: un tema de educación. La meta es pues la Seguridad Vial y la idea es llegar a ella a través de la educación, para lo cual importa fortalecer conocimientos pertinentes a ella, desde la información y la comunicación, desde la teoría y la práctica. Información y comunicación para conocer, para comprender y para contextualizar. Cuanto más formación y experiencia tengan los usuarios, mayor concientización. Acercamos ejemplos de conocimientos, para reflexionar a nivel del aula y de la familia, para tener oportunidad de aprenderlos o reaprenderlos, de educarnos al respecto y ser agentes multiplicadores a nivel de la comunidad.

También acercamos posibles ejemplos de planificaciones y posibles ejemplos de evaluaciones para niños desde Inicial a 6to. Año. Pensamos que la apropiación de los conocimientos a detallar ayudará a desarrollar conductas saludables en el tránsito como capital social y estimulará el cumplimiento de una demanda fundamental del Pila 4 de la “Década de Acción para la Seguridad Vial”, a saber: usuarios de vías de tránsito más seguros (Unidad de Seguridad Vial, 2014).

Accidentalidad de tránsito, según Galvis (2011), la conducción es considerada una de las actividades más peligrosas. Por la alta cantidad de energía cinética que se desplaza y se dirige constantemente cuando se lleva a cabo esta actividad. Pero para que una persona esté

involucrada en un accidente, no necesariamente tiene que estar cumpliendo la función de conductor, ya que se puede ver afectada cuando es pasajero, peatón, ciclista, motociclista o parrillero. Así lo demuestran las cifras de accidentalidad donde el 50 por ciento de las personas que perdieron la vida en el 2009, eran peatones. Es importante que cuando se tiene parte o totalidad de la responsabilidad del accidente, se asuma la obligación de reparar los daños ocasionados. Puede ser mediante su patrimonio o mediante el patrimonio de un tercero, allí entran las compañías aseguradoras.

Asimismo, las consecuencias de un accidente pueden ser de carácter administrativo, civil y penal. La responsabilidad administrativa se da al violar una norma de tránsito, y conlleva a la aplicación de una multa o a una amonestación. La responsabilidad civil procura establecer el equilibrio que existía entre el patrimonio del autor del daño y el de la víctima. El afectado con base en los lineamientos del código civil, puede entablar una demanda en un proceso civil ordinario ante un juzgado civil, con la firme intención de proteger los bienes patrimoniales y extrapatrimoniales afectados.

Los accidentes de tráfico suelen ocurrir principalmente por los siguientes factores:

Factor humano: Los factores humanos son la causa del mayor porcentaje de accidentes de tránsito. Pueden convertirse en agravantes a la culpabilidad del conductor causante, según la legislación de tránsito de cada país.

- a) Conducir bajo los efectos del alcohol (mayor causalidad de accidentes), medicinas y estupefacientes.
- b) Realizar maniobras imprudentes y de omisión por parte del conductor.
- c) Efectuar adelantamientos en lugares prohibidos (Choque frontal muy grave).
- d) Atravesar un semáforo en rojo, desobedecer las señales de tránsito.
- e) Circular por el carril contrario (en una curva o en un cambio de rasante).
- f) Conducir a exceso de velocidad (produciendo vuelcos, salida del automóvil de la carretera, derrapes).

- g) Usar inadecuadamente las luces del vehículo, especialmente en la noche.
- h) Condiciones no aptas de salud física y mental/emocional del conductor o del peatón (ceguera, daltonismo, sordera, etc.).
- i) Peatones que cruzan por lugares inadecuados, juegan en carreteras, lanzan objetos resbaladizos al carril de circulación (aceites, piedras).

1.5.3 Marco Conceptual.

Es relevante indicar que la problemática de la seguridad vial genera una problemática compleja, si se tiene en cuenta que el transporte terrestre, requiere de mayor sensibilización y responsabilidad por parte de sus actores; quienes deben tener presente dispositivos para regular el tránsito, como medios convencionales que se utilizan para indicar a los usuarios de las vías públicas, la correcta forma de transitar, con miras a minimizar accidentes y riesgos innecesarios. De ahí que se clasifican en: señales, marcas y semáforos. Donde las señales se clasifican en preventivas, reglamentarias e informativas. Las marcas o líneas, se utilizan amarilla, blanca, discontinua, continua, combinada, doble y continua, cruce de peatones. Los semáforos, presentan tres luces de colores (rojo, amarillo y verde), existen clases de semáforos (vehículos, peatonales y especiales).

Por consiguiente, las normas de comportamiento, se deben observar atentamente, para evitar imprudencias, y por el contrario sirvan de normas de comportamiento de pasajeros y conductores. También es imprescindible que se tenga presente dentro de las normas de tránsito, los siguientes aspectos: recisión técnica vehicular, equipo de seguridad del vehículo, cinturón, conducir por carriles demarcados, paso a vehículos de emergencia, luces de parqueo, cruce en intersecciones, utilización de carriles, retroceder y parquear en vías públicas, prelación en intersecciones o giros, prohibiciones especiales, reducción de velocidad, estacionamiento, entre otras.

1.5.4 Marco Legal.

La Legislación en Colombia, en el sector de transporte de pasajeros, y escolar están enmarcadas en la normatividad que contemplan desde el Código de Comercio, la Constitución Política de Colombia hasta las medidas locales y nacionales por parte de las entidades territoriales, Superintendencia de Puertos y Transportes y Ministerios que son competencia del Transporte, sus políticas de funcionamiento, su regulación, control, vigilancia; el derecho a la integridad y protección de los seres humanos y en la actualidad dada la preocupación por elevadas estadísticas de accidentalidad entre peatones, conductores y pasajeros, la prevención y seguridad vial llevada a instancias de tipo pedagógico y constituyendo medidas inclusive en los planes de desarrollo nacionales y regionales. Partiendo de los conceptos, normas y legislación referentes al transporte terrestre en Colombia.

Ley 100 de 1993, se dispuso que un 3% del valor de las primas recaudadas por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) se destinara a constituir un Fondo Administrativo para la realización de campañas de prevención vial nacional en coordinación con las entidades estatales que adelanten dichos programas.

Ley 769 de 2002. (Código Nacional de Tránsito Terrestre) contempla como uno de sus principios el velar por la seguridad de los usuarios. Arts. 2o. (definiciones de vehículo escolar y zona escolar), 28 Par. 2o., 51, 74 Inc. 3o., 84, 85 Inc. 2o., 106, 107 Inc. 2o.

Ley 1239 de 2008. Por medio de la cual se modifican los artículos 106 y 107 de la Ley 769 del 2 de agosto de 2002 y se dictan otras disposiciones, "por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"; Art. 1o.

Ley 1383 de 2010. "Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones". Decreta: El artículo 1° de la Ley 769 de 2002, quedará así: Artículo 1°. Ámbito de aplicación y principios.

Ley 1503 del 2011 de diciembre. "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones "Decreto 410 de 1971 por el cual se expide el Código de Comercio, en sus Artículos 982, 994 y 1003.

Decreto 4817 de 2010. Por el cual se modifica el artículo 3o del Decreto 805 de 2008, "por el cual se adoptan medidas especiales para la prestación del servicio de transporte escolar".

Resolución 4110 de 2004. (29 dic.) Expedida por el Ministerio de Transporte, por la cual se establecen medidas especiales para la prevención de la accidentalidad de los vehículos de transporte público de pasajeros por carretera y de servicio público especial.

1.6 Metodología

1.6.1 Enfoque de Investigación.

La investigación, fue de tipo cualitativo - cuantitativo ya que usa la correlación de datos para probar hipótesis, con base en la medición numérica y el análisis estadístico, para establecer patrones de comportamiento y probar teorías (Hernández, Fernández & Batista, 2013).

1.6.2 Tipo de Investigación.

Descriptivo, Según Bernal (2010). Aquella en que, como afirma Salkind, se reseña las características o rasgos de la situación o fenómeno objeto de estudio. La investigación descriptiva es uno de los tipos o procedimientos investigativos más populares y utilizados en la actividad investigativa.

1.6.3 Método de Investigación.

Correspondió al método deductivo, Méndez (2013) señala que conlleva a hacer el proceso de conocimiento que se inicia con la observación de fenómenos generales con el propósito de señalar las verdades particulares contenidas explícitamente en la situación general.

1.6.4 Técnicas e Instrumentos de Recolección de la Información.

Fuentes Primarias. Se diseñó, elaboró y aplicó una encuesta dirigida a estudiantes y comunidad, tanto públicos como privados; al igual que comunidad en general. Incluye la observación directa, entrevista a funcionarios públicos. Dichos instrumentos contribuyen a la solución del problema y objetivos propuestos y normatividad en materia de seguridad vial.

Fuentes Secundarias. Se recurrió a las siguientes fuentes de información: libros, internet, revistas, prensa, teorías que versan sobre la temática abordada.

1.6.5 Población.

Correspondió a la comunidad estudiantil tanto privada como pública, incluye la comunidad en general del municipio de Villavicencio y funcionarios públicos.

1.6.6 Muestra.

La muestra se tuvo en cuenta 383 personas de la comunidad en general de Villavicencio, la aplicación de la encuesta se establece a criterio de los autores.

La fórmula a aplicar será: (Torres, 2005, p. 38).

$$n = \frac{NZ_a^2 * p * q}{\epsilon^2 * (N - 1) + Z_a^2 * p * q}$$

N = Población total

p = Fracción probable de éxito: 0.50

q = Fracción probable de fracaso: 0.50

E = Error 5% - 0.05

Z = Índice confiable 1,96 (nivel de confianza de 95%)

Capítulo II.

2. Causas de la Alta Accidentalidad de Tránsito en la Ciudad de Villavicencio

En este capítulo se detalla que el instrumento aplicado a la comunidad general de Villavicencio (383 personas), contiene 19 preguntas de tipo cerrado. El procedimiento se llevó a cabo en diferentes lugares (cerca al Palacio de Justicia, Vía Acacias, Avenida Alfonso López, Zona céntrica de Villavicencio, Avenida Puerto López, Barrio La Grama, Vía al Hospital Departamental, vía a Catama y Avenida del Llano).

Encuesta dirigida a la comunidad en general de Villavicencio.

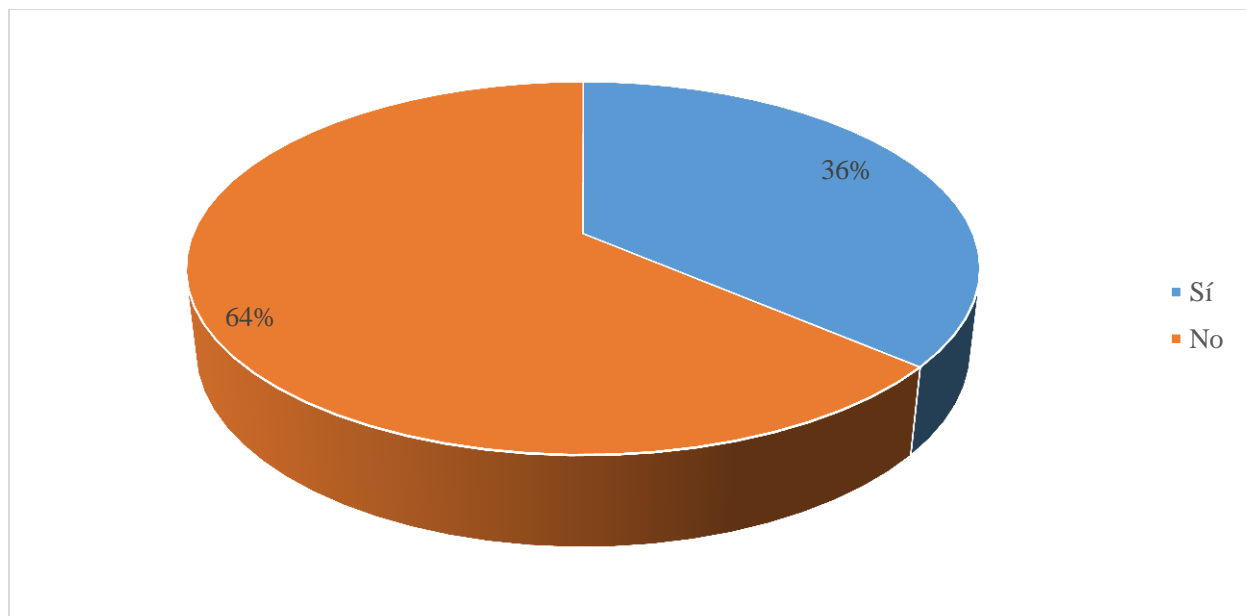


Figura 2. Conocimiento sobre la seguridad vial.

Fuente: (El estudio, 2019).

En relación a la pregunta ¿Tiene usted conocimiento sobre la seguridad vial? La figura muestra que sólo el 36% dice tener conocimiento sobre la seguridad vial. En este sentido, fomentar y garantizar el respeto y preservación de la propia vida y la de los demás en las vías públicas, ya sea al conducir, caminar o abordar un vehículo como pasajeros

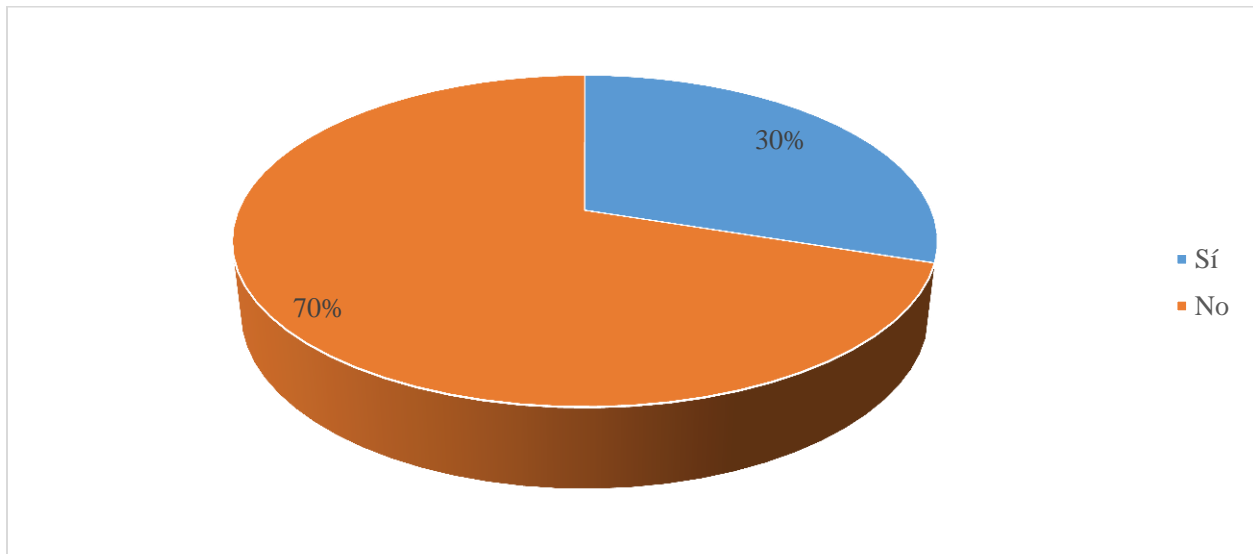


Figura 3. ¿Conoce usted la normatividad en materia de tránsito, transporte y seguridad vial?
Fuente: (El estudio, 2019).

Los encuestados manifiestan. Sí, el 30%; no, el 70%. Se evidencia que sólo el 30% conoce las normas legales vigentes en materia de tránsito. Es relevante que la ciudadanía en general tenga pleno conocimiento de las normas, en referencia sobre la revisión técnica vehicular, equipos de seguridad del vehículo, cinturón de seguridad, conducir por carriles demarcados, paso a vehículos de emergencia, luces de parqueo, luces direccionales, cruce en intersecciones, utilización de carriles, retroceder y parquear en vías públicas, prelación en intersecciones y giros.

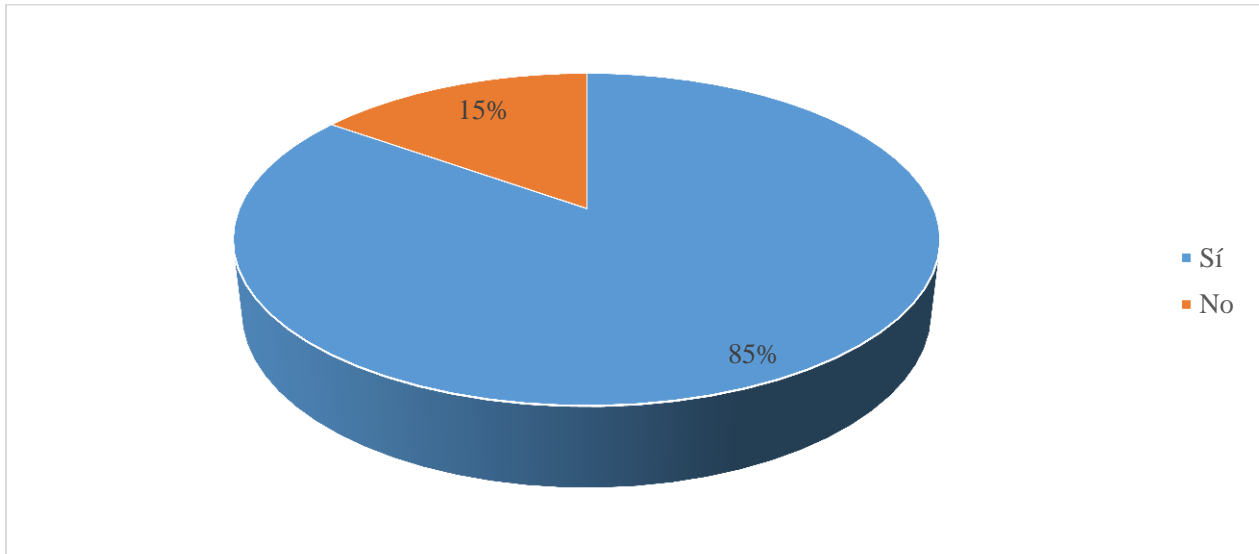


Figura 4. ¿Cree usted que el alto índice de accidentalidad es debido al desconocimiento de normas?

Fuente: (El estudio, 2019).

Dada la pregunta ¿Cree usted que el alto índice de accidentalidad es debido al desconocimiento de normas? Los encuestados manifiestan: si, el 85%; no, el 15%. El desconocimiento de las normas de tránsito, generan sanciones y multas.

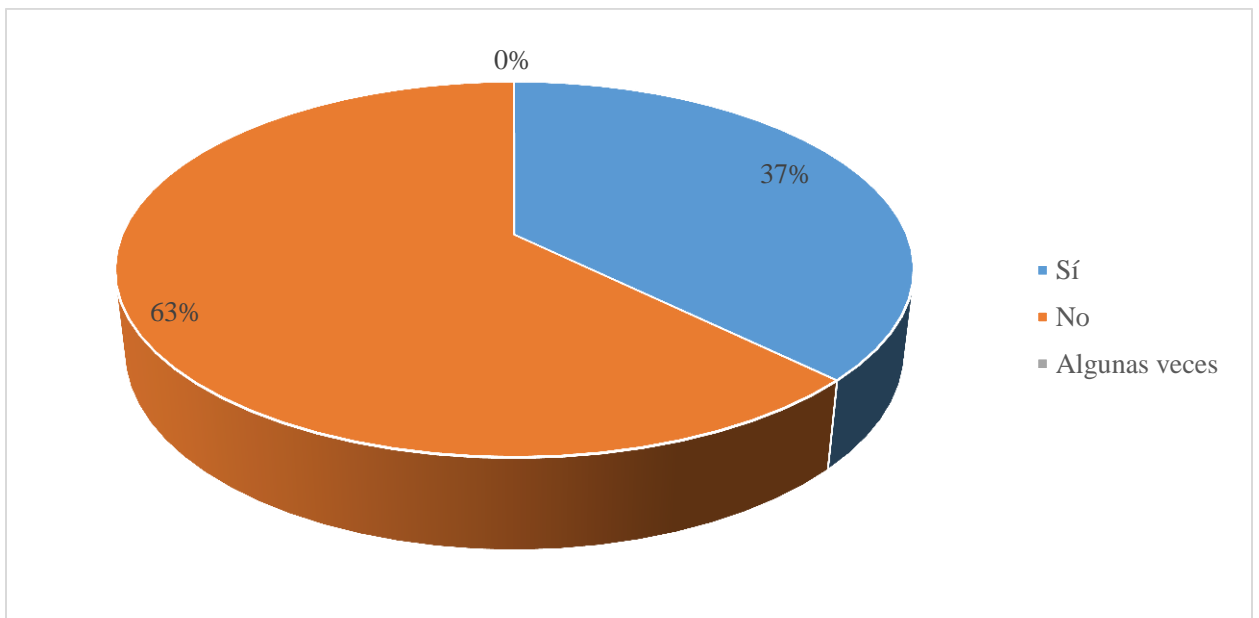


Figura 5. ¿Cómo conductor respeta el paso cebra?

Fuente: (El estudio, 2019).

Los encuestados manifiestan: sí, el 37%; no, el 63%. La figura permite evidenciar que solo el 37% respeta la cebra. Es importante que todo conductor se da el paso a los peatones en la cebra; si se tiene en cuenta que es la zona exclusiva de peatones, cuando el semáforo indica su paso, el deber del conductor de todo vehículo respetar su circulación y no invadir este espacio, esto con el objetivo de acatar las normas establecidas de movilidad. Hacer caso omiso a dicho requerimiento está expuesto a sanciones y multas que debe responder ante la autoridad competente.

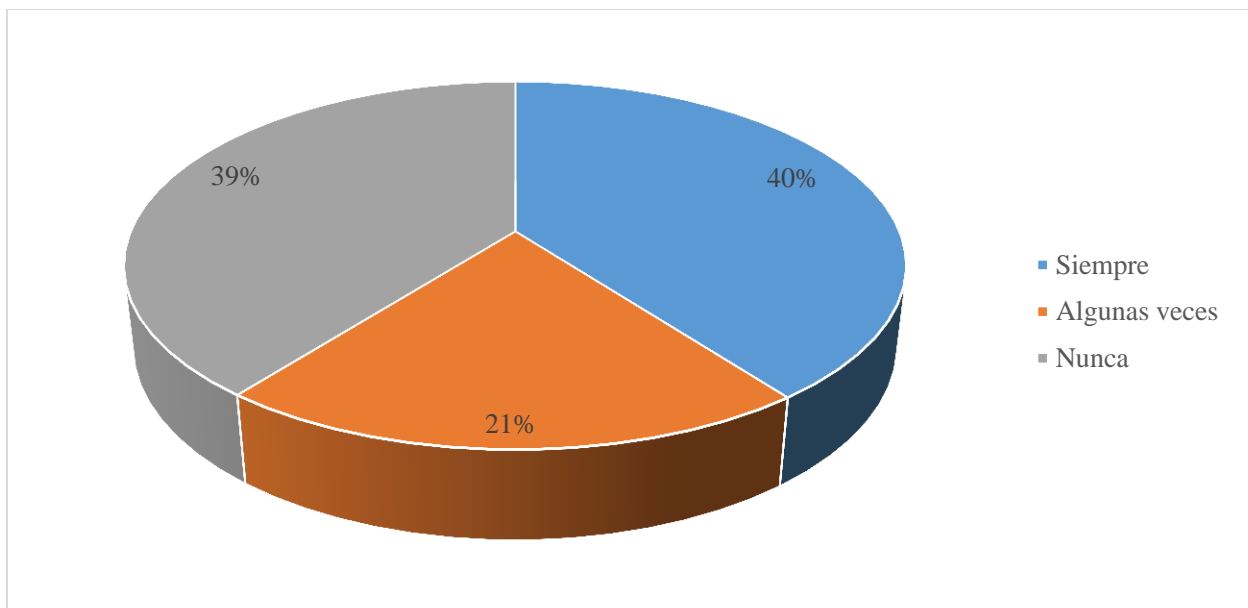


Figura 6. ¿Usa el cinturón de seguridad?

Fuente: (El estudio, 2019).

Los encuestados manifiestan: siempre, el 40%; algunas veces, el 21%; nunca, el 39%. La respuesta de los encuestados permite conocer que el 40% usa el cinturón siempre; algunas veces, el 21% y nunca, el 39%. Utilizar el cinturón de seguridad por parte del conductor y sus ocupantes se reglamenta en la Resolución 19200 del 2002, emanada por el Ministerio de Transporte.

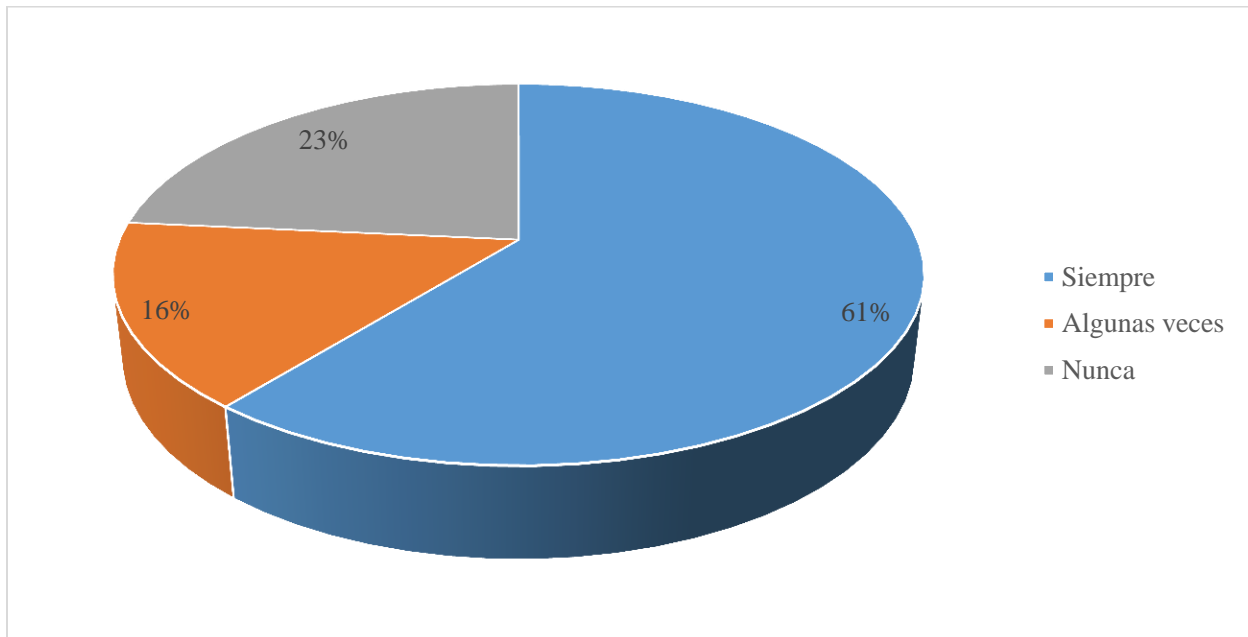


Figura 7. ¿Los acompañantes utilizan el cinturón de seguridad?

Fuente: (El estudio, 2019).

Los encuestados manifiestan: siempre, el 61%; algunas veces, el 16%; nunca, el 23%. Significa que no solo debe avisar sobre el cinturón de seguridad, sino también asesorarse que los acompañantes lo utilicen correctamente. Pues la responsabilidad es el conductor y si no se cumple dicho requerimiento se somete al incumplimiento de las normas exigidas en materia de tránsito.

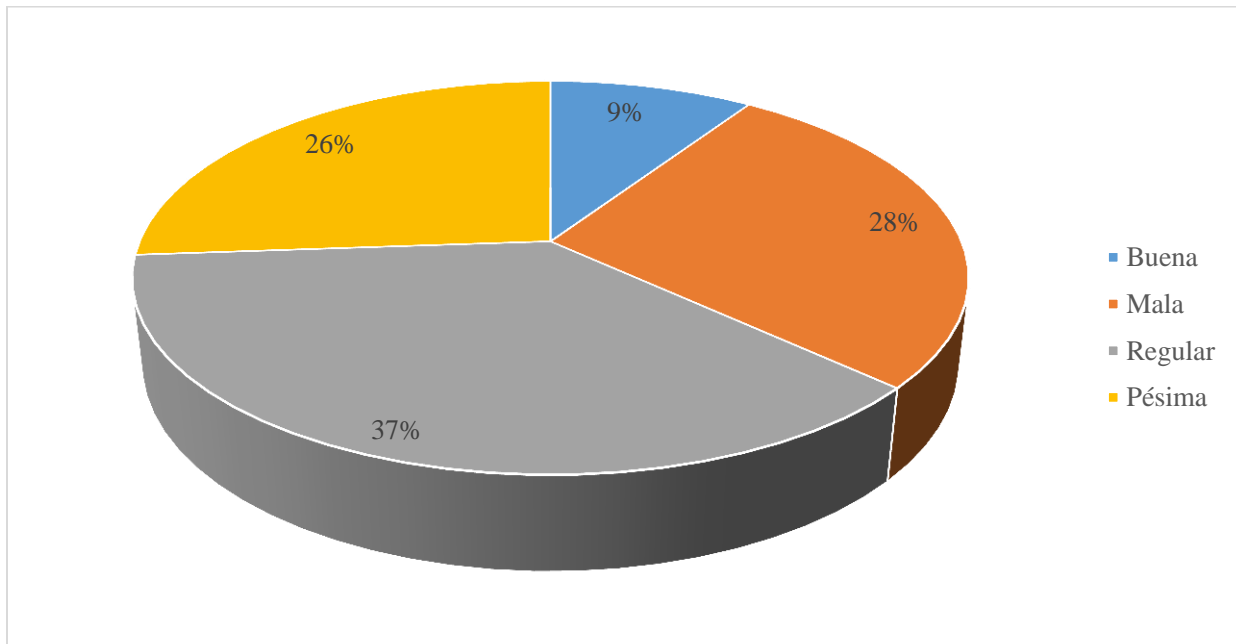


Figura 8. Categoría señalización vial dentro de la ciudad de Villavicencio.

Fuente: (El estudio, 2019).

Los encuestados manifiestan: buena, el 9%; mala, el 28%; regular, el 37%; pésima, el 26%. La gráfica muestra la percepción negativa en términos generales que posee la ciudadanía en materia de señalización dentro de la ciudad. Por consiguiente, es importante que las autoridades de tránsito municipal tengan en cuenta dentro del presupuesto de mejoramiento de las vías, ya sea en línea discontinua, continua, combinada, línea doble y continua, para cruce de peatones, entre otras.

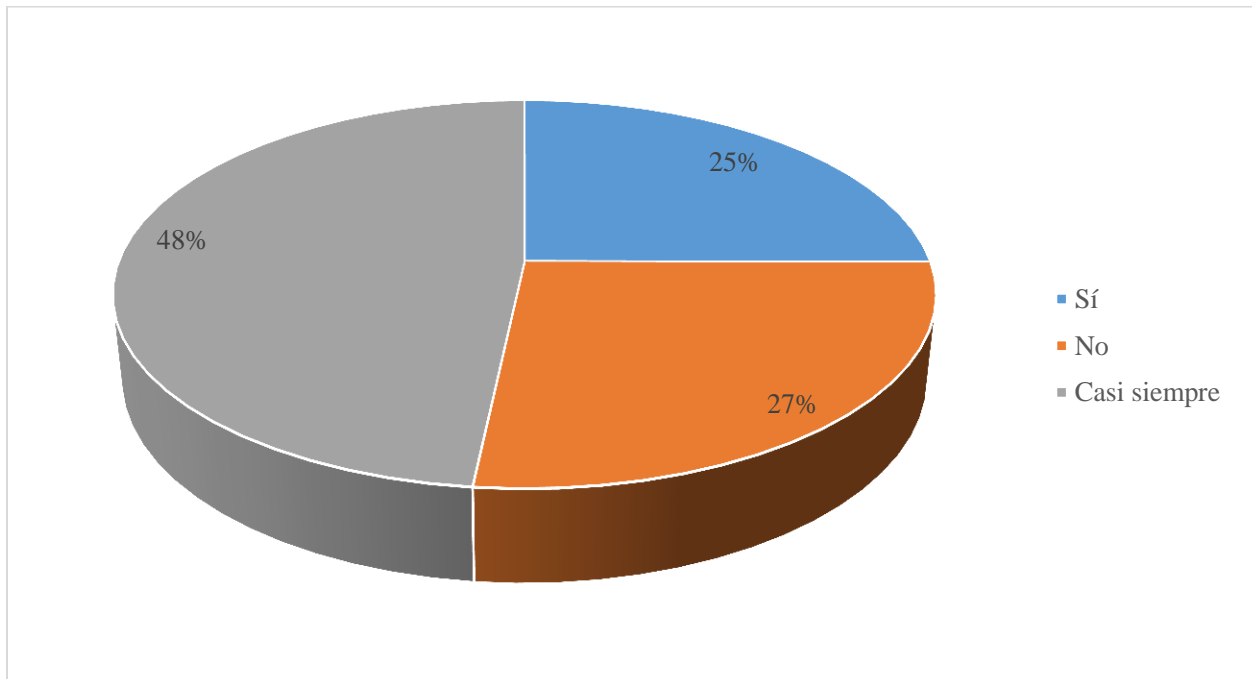


Figura 9. ¿Da mantenimiento a su vehículo?
Fuente: (El estudio, 2019).

Los encuestados manifiestan: sí, el 25%; no, el 27%; casi siempre, el 48%. Es importante que todo propietario o conductor de vehículo antes de iniciar un viaje o salida del vehículo a cualquier lugar, realice una revisión técnica, alistamiento o mecánica del vehículo.

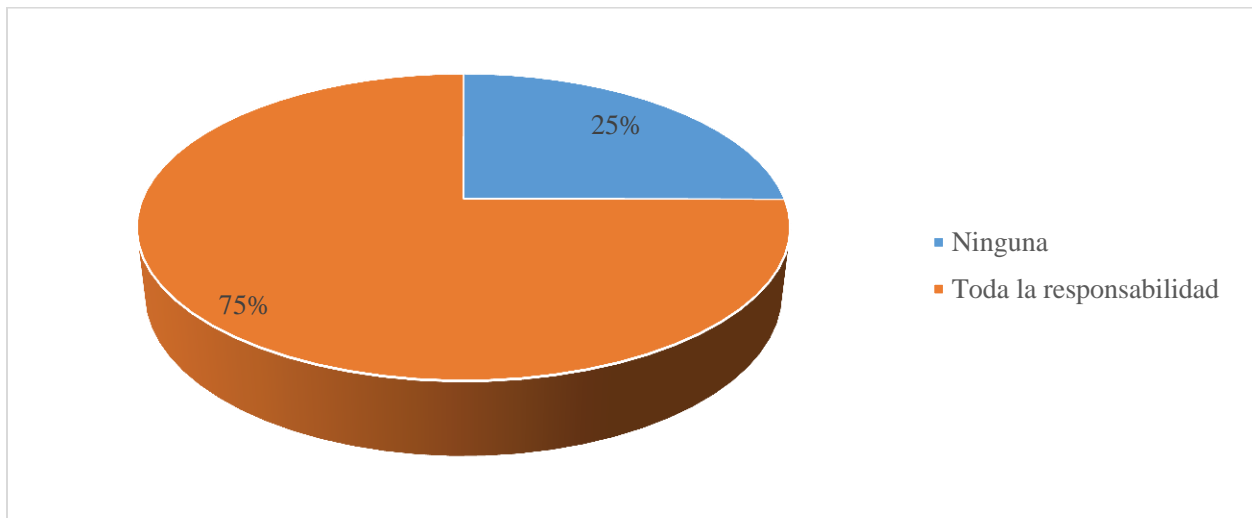


Figura 10. Nivel de responsabilidad tendrá la Alcaldía frente a este problema de continuos accidentes.
Fuente: (El estudio, 2019).

Los encuestados manifiestan: ninguna, el 25%; toda la responsabilidad, el 75%. Es relevante indicar que la Alcaldía de Villavicencio, a través de la Secretaría de Movilidad tenga establecido, con base en el concepto 183811 del 2014, se establece responsabilidad dentro de las funciones del Alcalde Municipal en relación con la seguridad vial, para lo cual debe cumplir de la oficina de tránsito todos los señalamientos de conformidad para asegurar el bienestar de las vías señalización y seguridad generalizada. Cualquier accidente causado por causa del mal estado de la vía le generará multas económicas y sancionatorias y debe responder al implicado por los daños y perjuicios causados.

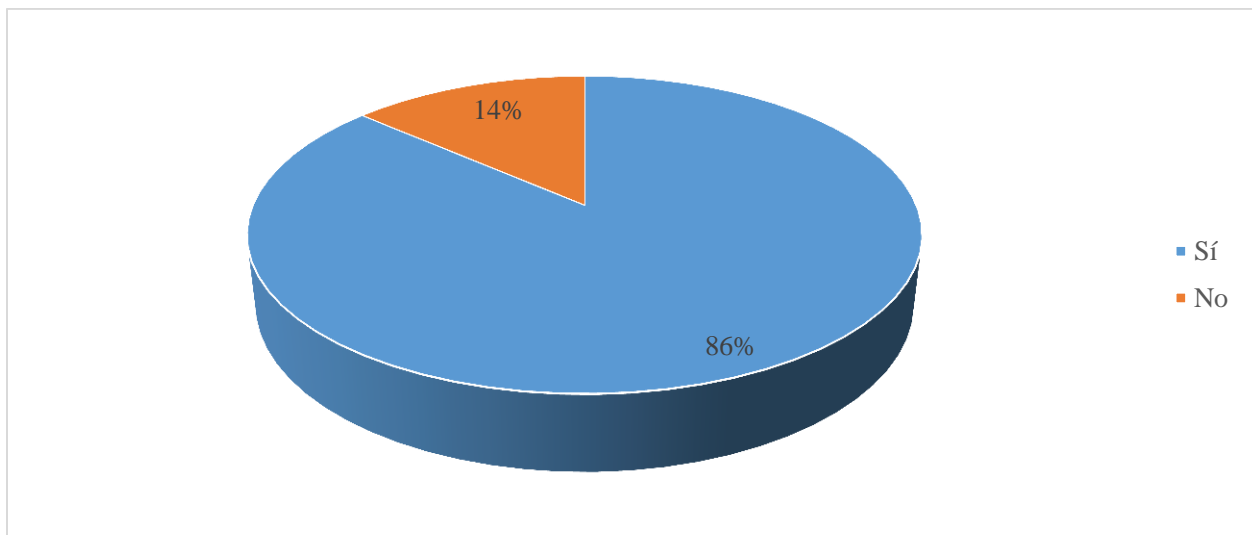


Figura 11. ¿Estaría de acuerdo que se otorgue permisos de conducir a personas mayores de 20 años?

Fuente: (El estudio, 2019).

Los encuestados manifiestan: sí, el 86%; no, el 14%. La experiencia como agentes de tránsito por más de 10 años, observando día a día accidentes de tránsito y teniendo en cuenta que la conducción es considerada una de las actividades más peligrosas, por la alta cantidad de energía cinética que se desplaza y se dirige constantemente cuando se lleva a cabo esta actividad. Así lo demuestran las cifras de accidentalidad causadas en el contexto durante los años 2016, 2017 y 2018, donde intervienen vehículos como, motocicletas, camiones, automóviles, camiones, tracto camiones y vehículos no automotores como bicicletas, y donde el 50% de las personas que pierden la vía eran peatones.

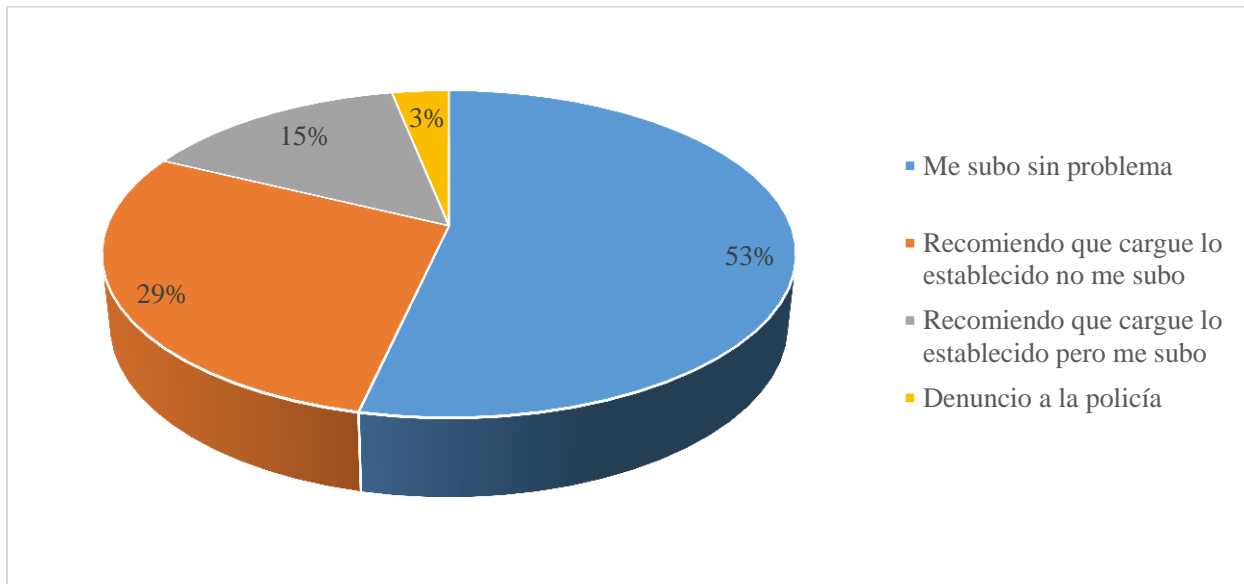


Figura 12. ¿Si observa un vehículo de transporte público con exceso de pasajeros y necesito viajar qué haría?

Fuente: (El estudio, 2019).

La figura muestra que si se observa un vehículo de transporte público con exceso de pasajeros y necesita viajar, la decisión que se toma es subir sin problema, seguido de recomendar que cargue lo establecido y no se sube y un 3% denuncia ante la policía. En este aspecto juega la responsabilidad del pasajero, ya que si hace caso omiso puede verse involucrado en un accidente de tránsito.

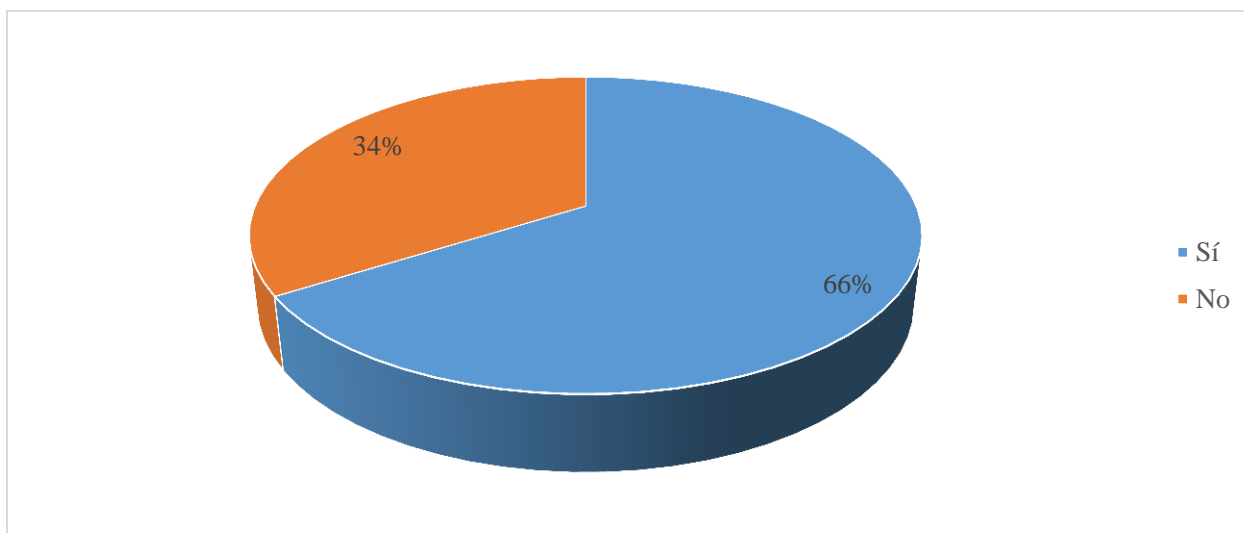


Figura 13. ¿Ha sido usted víctima de accidente de tránsito?

Fuente: (El estudio, 2019).

Los encuestados manifiestan: sí, el 66%; no, el 34%. Los encuestados expresan que en muchos de los casos se debe a la imprudencia del conductor en forma personal, conducir bajo los efectos del alcohol, realizar maniobras imprudentes u omisión por parte del conductor; efectuar adelantamientos en lugares prohibidos (choque frontal grave), atravesar un semáforo en rojo, conducir a exceso de velocidad, usar inadecuadamente luces del vehículo, salud física y mental del conductor o peatón, peatones que cruzan por lugares inadecuados.

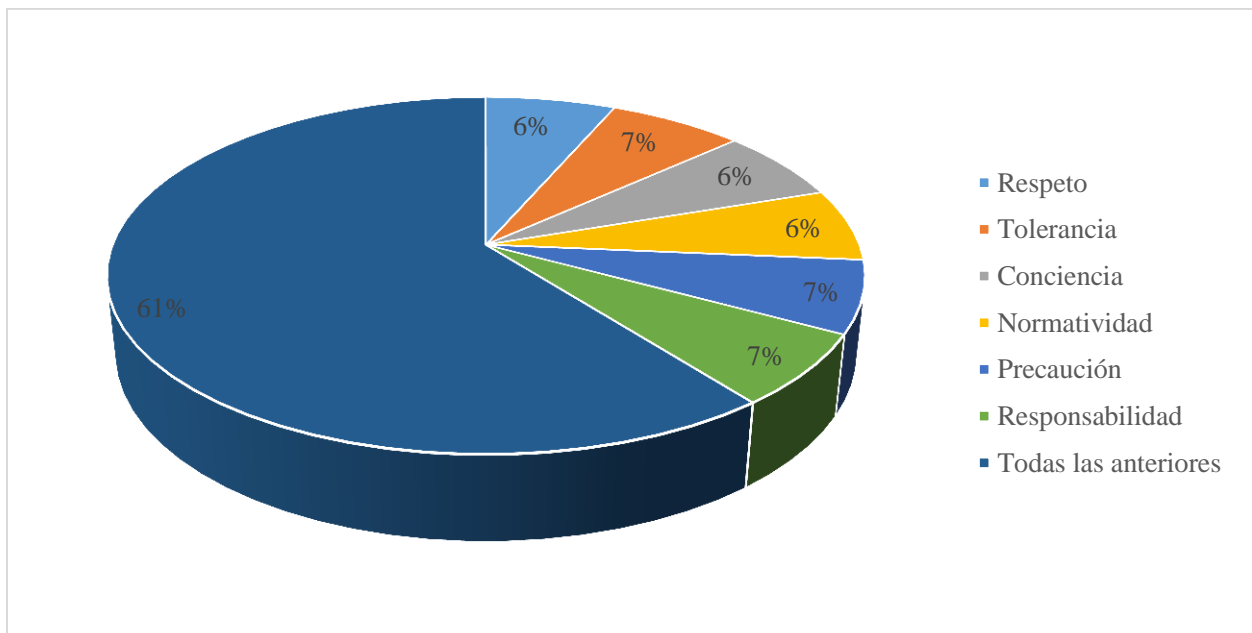


Figura 14. ¿Para usted que significa “educación y cultura vial”?

Fuente: (El estudio, 2019).

En relación a la pregunta ¿Para usted que significa “educación y cultura vial”? los encuestados manifiestan: respeto, el 6%; tolerancia, el 7%; conciencia, el 6%; normatividad, el 6%; precaución, el 7%; responsabilidad, el 7%; todas las anteriores, el 61%. La educación y cultura vial debe consistir en la adquisición de conocimientos por parte del ciudadano de la vía pública y seguridad vial, a fin de desarrollar habilidades sobre el comportamiento como conductor o peatón en un vehículo en las calles de la ciudad.

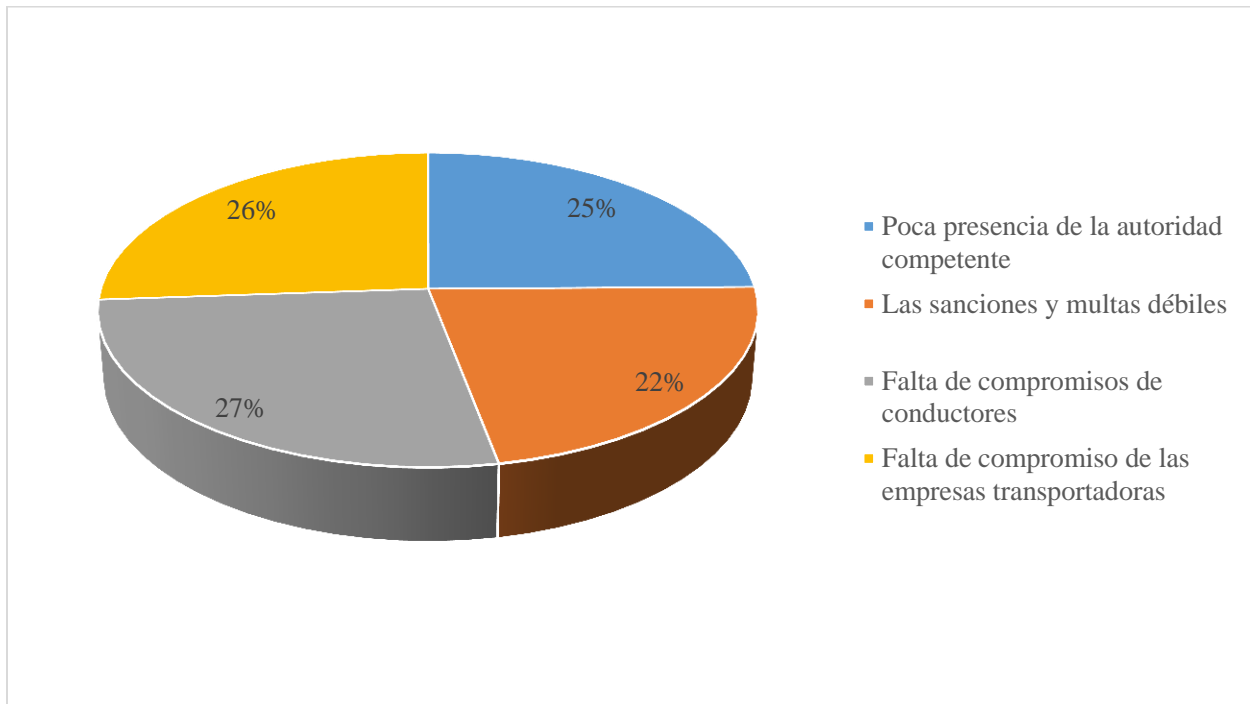


Figura 15. Falta de educación y cultura vial.

Fuente: (El estudio, 2019).

Dada la pregunta ¿Cree que la falta de educación y cultura vial se debe a? los encuestados manifiestan: poca presencia de la autoridad competente, el 25%; las sanciones y multas débiles, el 22%; falta de compromisos de conductores, el 27%; falta de compromiso de las empresas transportadoras, el 26%. Sin lugar a dudas la falta de cultura y educación vial es la principal causa de los accidentes de tráfico. La opinión de los encuestados establece, que existe poca presencia de la autoridad competente, las sanciones y multas son débiles, y por ende la guerra del centavo, donde por lo general tanto el conductor como el propietario está sometido a entregar una cuota diaria promedio de \$120.000 diarios; lo que genera cumplir con dicho requerimiento, sin tener en cuenta posibles riesgos en el desempeño de sus funciones.

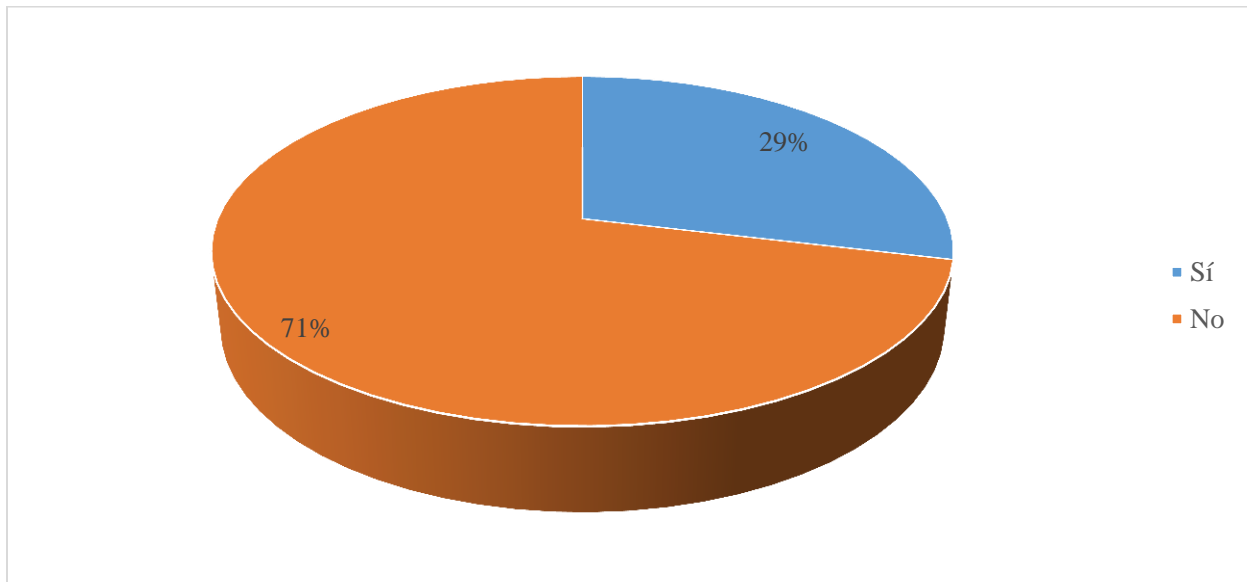


Figura 16. ¿Usted como pasajero identifica los paraderos al momento de abordar un servicio público?

Fuente: (El estudio, 2019).

¿Usted como pasajero identifica los paraderos al momento de abordar un servicio público? Los encuestados manifiestan: sí, el 29%; no, el 71%. En este sentido juega un papel de relevancia, conocimiento de los dispositivos para regular el tránsito. Por tanto, debe tener pleno conocimiento de las señales, marcas, semáforos, paraderos y normas que debe observar.

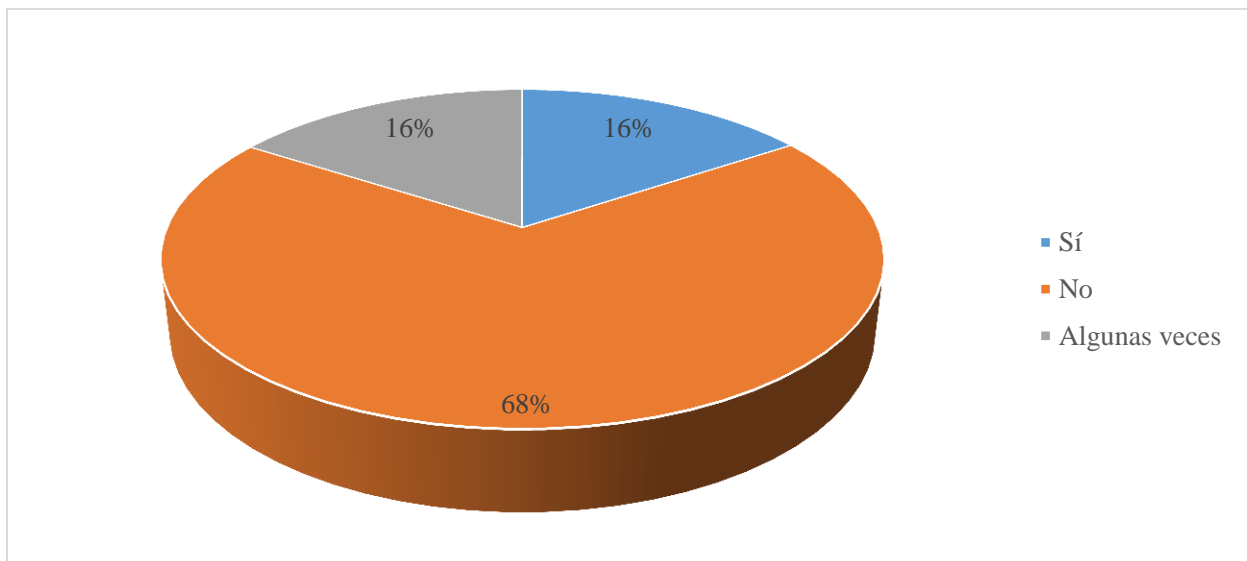


Figura 17. ¿Usted como peatón al momento de cruzar la vía hace uso de los pasos peatonales?

Fuente: (El estudio, 2019).

Dada la pregunta ¿Usted como peatón al momento de cruzar la vía hace uso de los pasos peatonales? Los encuestados manifiestan: sí, el 16%; no, el 68%; algunas veces, el 16%. La gráfica conlleva a reflexionar sobre el comportamiento de las personas en los pasos peatonales. Es relevante que se creen hábitos y cultura sobre el paso de la cebra, pues muchas veces el peatón o usuario de cualquier vehículo ignora la función de la cebra, y no la usan por diversas razones: tienen pereza o están de afán, a veces están ocupados por vehículos que tampoco respetan esta señal, existen pocas campañas que incentiven el uso de la misma y creen conciencia, hay falta de cultura e inteligencia vial.

El uso de estas no depende solo del transeúnte sino también del que se moviliza en cualquier vehículo. Por consiguiente, crear conciencia es responsabilidad de todos. Entonces hacer uso oportuno y responsable de la cebra, hace de la vía en lugar más seguro para la vida.

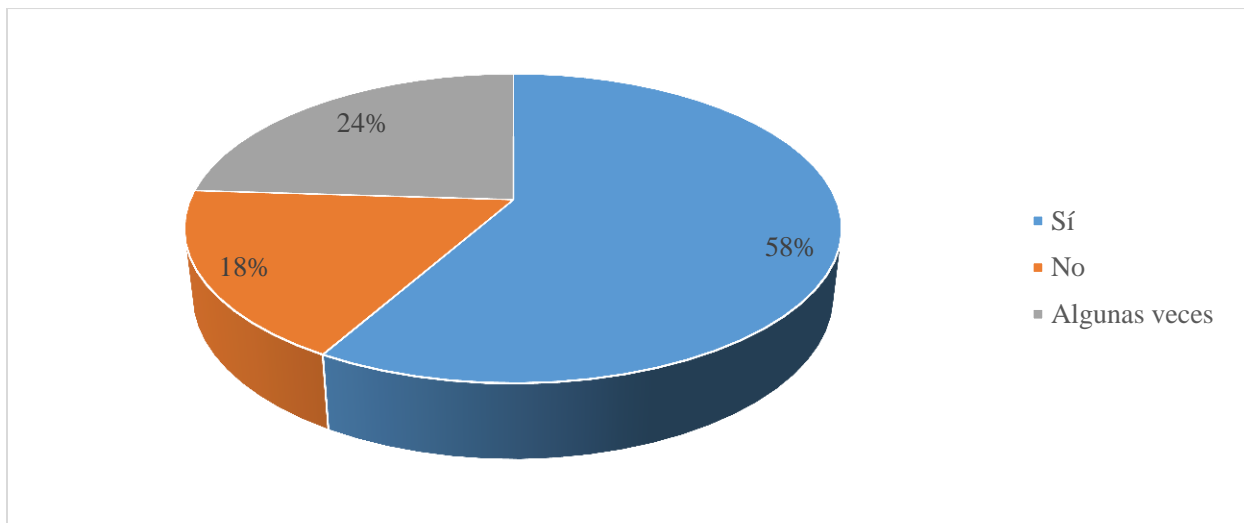


Figura 18. ¿Usted como motociclista utiliza el casco de seguridad?

Fuente: (El estudio, 2019).

Teniendo en cuenta la pregunta ¿Usted como motociclista utiliza el casco de seguridad? Los encuestados manifiestan: sí, el 58%; no, el 18%; algunas veces, el 24%. Los encuestados expresaron que solo el 58% utilizan el casco de seguridad. Existe la norma, la Ley 769 del 2002, en su artículo 94 que hace referencia a las normas generales para bicicletas, triciclos,

motocicletas, quienes deben utilizar el casco reglamentario y que posea las características y especificaciones de seguridad para transitar el territorio nacional.

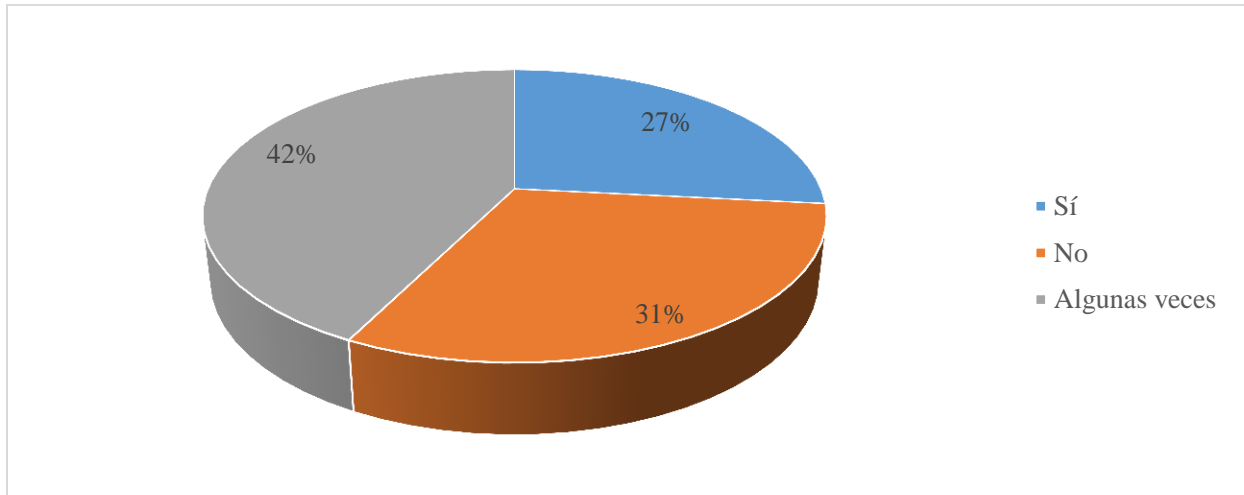


Figura 19. ¿Usted como conductor, se sujeta a las normas pertinentes de tránsito, transporte y seguridad vial?

Fuente: (El estudio, 2019).

Los encuestados manifiestan: sí, el 27%; no, el 31%; algunas veces, el 42%. Las normas son del orden nacional, deben aplicarse obligatoriamente como comportamiento ciudadano, seguridad en todas las vías públicas; pues si omite su cumplimiento está sometido a sanciones y multas.

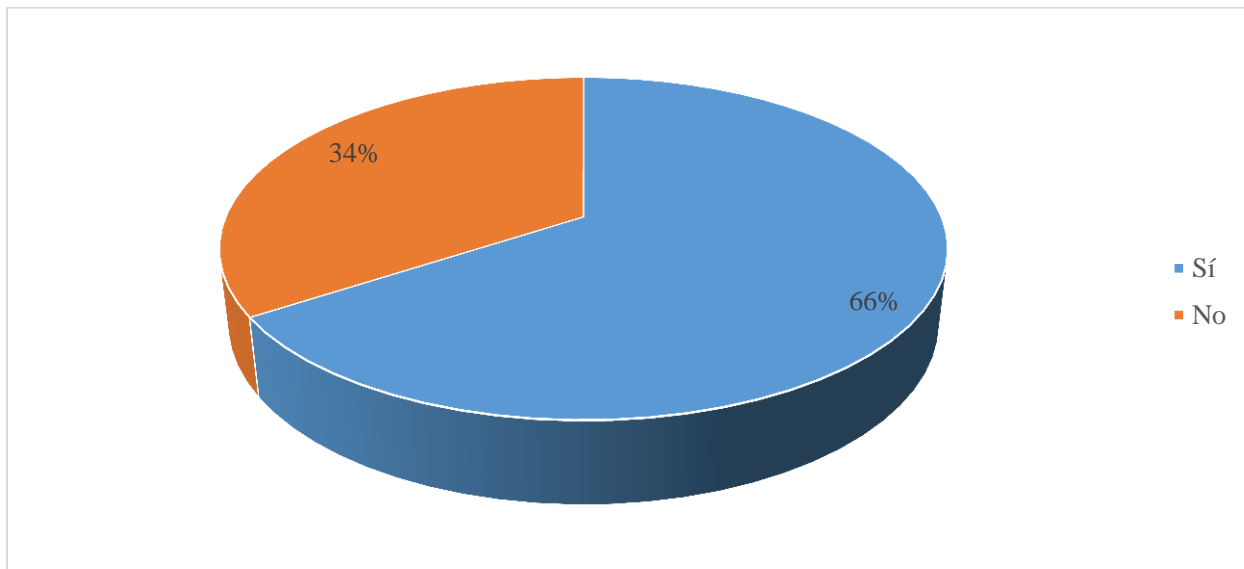


Figura 20. ¿Cree usted que la cátedra de seguridad vial es importante en las aulas de clase?

Fuente: (El estudio, 2019).

Con respecto a la pregunta ¿Cree usted que la cátedra de seguridad vial es importante en las aulas de clase? Los encuestados manifiestan: sí, el 66%; no, el 34%. Los encuestados manifiestan que sí en un 66%. Así mismo, cabe señalar que la Ley 1506 del 2011 estipula que en el país todas las instituciones de educación deben implementar una cátedra sobre el tema, y las empresas que tengan más de 10 vehículos deberán tener un tema de seguridad vial.

2.1 Listado de las Principales Causas que Generan Alta Accidentalidad en la Ciudad de Villavicencio

- a) Factor humano: los factores humanos son la causa del mayor porcentaje de accidentes de tránsito.
- Efectuar adelantamientos en lugares prohibidos.
 - Atravesar un semáforo en rojo, desobedecer las señales de tránsito.
 - Conducir a exceso de velocidad.
 - Salud física y mental del conductor o peatón no aptas.
 - Peatones que cruzan por lugares inadecuados, juegan en carreteras, lanzan objetos resbaladizos al carril de circulación (aceite, piedras).
- b) Factor mecánico.
- c) Factor climatológico.

Capítulo III.

3. Descripción de la Política Pública de Movilidad Vial que ha Sido Formulada para la Ciudad de Villavicencio

3.1 Introducción

Para cumplir con los objetivos, la Administración Municipal establece la política Pública de Seguridad Vial, la cual conlleva a hacer una estrategia para minimizar riesgos y metas de reducción de accidentes. Al igual conduce a dar soluciones en todos los órdenes, buscando con ello responsabilidad en dichas políticas públicas.

A continuación, se describen las normas que regulan la movilidad en el municipio de Villavicencio.

Acuerdo 202 de 2013. Por el cual se reglamenta la administración, el mantenimiento y el aprovechamiento económico del espacio público determinado y sus usos temporales en el municipio de Villavicencio y se dictan otras disposiciones.

Decreto 100-21/263 de 2017. Por medio del cual se establece el horario laboral para los inspectores de Tránsito y Transporte del Municipio de Villavicencio. Sistema de Movilidad. Capítulo 1 del POT, Acuerdo 287 de 2015.

Con base en las normas que regulan la movilidad en la ciudad de Villavicencio, su alcance conlleva a mejorar la seguridad vial y así lograr minimizar los impactos negativos o causas, tales como: Imprudencia de los actores en el escenario vial; por ejemplo: cruzar vías sin precaución adecuada. Intolerancia de los actores viales: no ser paciente en esperar el cambio del semáforo. Fenómenos meteorológicos: imprudencia de los conductores cuando el tiempo de lluvia, no se percatan de transitar con prudencia, sabiendo que la capa asfáltica y la pintura de tráfico pueden llegar a ser mortales. La impericia, ejemplo: cuando la persona es empírica para conducir y al momento de una ocurrencia difícilmente puede controlar sus actuaciones.

Capítulo IV.

4. Análisis de la Gestión de la Política Pública de Movilidad Vial en Villavicencio

El análisis de la entrevista dirigida a 7 funcionarios públicos encargados de gestionar la política de movilidad en Villavicencio; destacándose los siguientes aspectos:

Se expresa que la situación del municipio de Villavicencio en materia de seguridad vial ha sido: en el 2018 aumentaron en accidentalidad con occisos, hasta la fecha se ha disminuido la mortalidad en accidentalidad. El municipio en los 4 últimos años ha reducido de manera notable el número de víctimas en siniestros viales. Sin embargo, falta de cultura ciudadana y más vías en buen estado.

Los encuestados manifiestan que con la cantidad de muertos y lesionados surge la necesidad de disminuir esta cantidad. El reducir las cifras de heridos, muertos y daños materiales que se presenten los siniestros viales. Al igual educar a los actores viales para que todos conozcan acciones positivas, mejoraría la movilidad y se reduciría las víctimas mortales.

Con respecto a cómo se manifiesta las situaciones y problemáticas de la población en Villavicencio: existe un irrespeto por las normas de tránsito, las cuales desencadena un aumento de los siniestros viales. También se debe tener presente que una ciudad en crecimiento, se presentan situaciones de intolerancia al momento de intervenir alguna intersección vial, la cual genera incomodidad o inconformismo porque la falta de paciencia, tolerancia es el detonante número 1.

En relación a que los autores se involucran en un accidente de tránsito: los que intervienen en un accidente de tránsito son la vía, el vehículo y el conductor. Actores viales que interactúan en la vía, conductor, pasajero, ciclista, motociclista y peatón. De acuerdo a los IPAI, se filtra información sobre el lugar de los hechos, y los lugares con mayor reincidencia, se considera punto crítico, también donde hay bastante flujo vehicular y congestión o donde habita la mayor parte de población.

Cuál o cuáles son los actores que más causan accidentes de tránsito los encuestados manifiestan: en Villavicencio los motociclistas son los que se ven inmersos el 50% en accidentes de tránsito, conductor de motocicleta y peatones.

De acuerdo a cómo se percibe el comportamiento humano en materia de seguridad vial: el comportamiento humano es uno de los pilares más importantes y es en el que más tiene autonomía como entidad y en el que puede trabajar en un mayor rango de autor vial. Desafortunadamente el comportamiento va de la mano con la cultura, así que más que saber cómo se comportan, es cuanta cultura hace falta para entender que todos tienen espacios en la vía, hace falta mucha cultura ciudadana de parte de todos los habitantes y actores de las vías.

Tabla 1

Fortalezas – debilidades.

Fortalezas	Debilidades
<ul style="list-style-type: none"> • Tiene presente el uso del cinturón de seguridad. • Se da mantenimiento preventivo periódicamente al vehículo. • Los permisos de conducción deben darse a personas de 20 años. • Se tiene claro que la educación y cultura vial, consiste en el respeto, tolerancia, conciencia, conocer la norma, tener precaución y responsabilidad. • Son conscientes que la educación y cultura vial se debe a la poca presencia de la autoridad competente, las sanciones y multas débiles, falta de compromiso de los conductores y de las empresas transportadoras. 	<ul style="list-style-type: none"> • Desconocimiento sobre la seguridad vial. • Escasa conciencia sobre el respeto en el paso de la cebra, por parte del conductor. • Califican de regular y pésima la categoría de señalización vial. • Consideran que la alcaldía no posee niveles pertinentes de responsabilidad frente a los continuos accidentes. • Imprudencias sin medir consecuencias. • Víctimas permanentes de accidentes de tránsito. • No se identifican los paraderos de manera visible al momento de abordar un servicio público. • Al cruzar las vías no hace uso de los pasos peatonales. • Escasa conciencia en el uso del casco de seguridad.

Fuente: (Los autores, 2019).

Capítulo V.

5. Formular Estrategias para el Mejoramiento de la Seguridad Vial en la Ciudad de Villavicencio

A continuación se formulan las estrategias para el mejoramiento de la seguridad vial en la ciudad de Villavicencio; teniendo en cuenta la aplicación de instrumentos de recolección de información (encuestas – observación directa y experiencia como agentes de tránsito en Villavicencio), siendo necesario la aplicación de políticas públicas en seguridad vial que respondan a los problemas que vienen presentando todos los actores involucrados en ella; lo que implica inicialmente reconocer la magnitud del problema; en tal sistema es fundamental la sinergia de los sectores públicos y privados.

Con respecto a promover la cultura vial en diferentes actores implicados, se debe establecer mediante la comprensión, importancia y trascendencia de la seguridad vial, mediante responsabilidad compartida, esto quiere decir, que los ciudadanos, así como las instituciones educativas, los propietarios de los vehículos, los padres de familia, estudiantes y las instituciones locales deben asumir responsabilidades para la implementación de políticas, estrategias, procedimientos y acciones, que generen alternativas de solución necesarias e inmediatas.

Cuando se habla de estrategias concernientes a articular el control y las empresas, se hacen necesario hacer más tareas antes de cometer errores o tragedias, con programas correctos, acciones preventivas más eficaces, un régimen sancionatorio justo, proporcional y sobretodo, debidamente ejecutado.

De otra parte, procurar por implementar el posicionamiento de la imagen corporativa institucional, mediante los siguientes procedimientos: visitando instituciones educativas para dar a conocer los programas de tránsito y transporte, seguridad vial; ampliar los canales de comunicación para aumentar el interés y motivación de los actores involucrados, al igual que todos los sectores públicos y privados.

Otro aspecto tiene que ver con la importancia de articular el sector académico (instituciones educativas), instituciones de control y vigilancia y tránsito (tránsito municipal y autoridades competentes), con la intervención de transporte quienes deben asumir una alta responsabilidad para cumplir con sus objetivos y adecuados servicios, especialmente cuando se trata de transporte escolar.

De otro lado procurar mantener el posicionamiento de la imagen corporativa y ellos se consigue a nivel empresarial cumpliendo cabalmente el Código Nacional de Tránsito de Colombia, que emite todas las medidas reglamentarias, preventivas e informativas como guía y de gran utilidad, para orientar a los conductores en el ofrecimiento del servicio de transporte.

Actividades del cómo llevar a cabo las estrategias para el mejoramiento de la seguridad vial en la ciudad de Villavicencio.

- a) Fomentar desde las empresas de transporte, la seguridad vial laboral.
- b) Mayor comunicación.
- c) Mayores sanciones.
- d) Generar mecanismos y estrategias, promoviendo la seguridad mediante la gestión del riesgo y programas que prevengan, reduzcan o mitiguen el impacto de los hechos asociados a la circulación vial.
- e) Promover la formación de hábitos, actuaciones y conductas seguras en la vía.
- f) Aplicar estrategias, acordes con la legislación actual de tipo administrativo, técnico y operativo, como son: políticas de selección de conductores y de contratistas para transporte, compra de vehículos y mantenimiento preventivo.
- g) Capacitar y entrenar a los conductores de la empresa en técnicas de manejo a la defensiva, responsabilidades legales del conductor, tolerancia, inteligencia emocional y autocontrol en la vía, entre otros temas.
- h) Implementar estrategias de observación, seguimiento y retroalimentación a los comportamientos críticos de los conductores para generar cultura de prevención en la vía pública.

-
- i) Verificar el cumplimiento de las recomendaciones viables, generadas durante el proceso.
 - j) Mantener en el tiempo el proceso de mejora continua.

Tabla 2

Plan estratégico para mejorar la seguridad vial en Villavicencio.

Objetivos estratégicos	Estrategia	Meta	Indicadores	Presupuesto	Responsables
Promover una buena cultura vial entre la población de la ciudad de Villavicencio.	Implementación de campañas educativas sobre el conocimiento y la aplicación de las señales de tránsito.	10 campañas desarrolladas en diferentes instituciones educativas de Villavicencio.	(Número de campañas realizadas / número de campañas a realizar) x 100	\$3.00.000.	Alcaldía y Secretaría de Movilidad y Secretaría de Tránsito Municipal.
Sensibilizar a los estudiantes, padres de familia, profesores, empresarios y conductores en materia de seguridad vial.	Realización de educación vial sobre las señales de tránsito.	5 campañas desarrolladas en diferentes escenarios de la ciudad de Villavicencio.	(Número de campañas realizadas/ número de campañas a realizar) x 100	\$3.000.000	Alcaldía y Secretaría de Movilidad y Secretaría de Tránsito Municipal.
Propiciar la aplicación correcta y eficiente de las señales de tránsito entre la ciudadanía de la Villavicencio.	Implementación de programas de educación vial sobre las señales de tránsito.	50% de las actividades programadas del componente de comportamiento humano.	(Número de alumnos y alumnas que han recibido formación en materia de educación vial y señales de tránsito)	\$8.000.000	Alcaldía y Secretaría de Movilidad y Secretaría de Tránsito Municipal.
Promover en la comunidad la transformación de comportamientos, actitudes y hábitos que afectan la movilidad segura de los actores de tránsito en la ciudad de Villavicencio.	Implementación de campañas de seguridad vial para reducir incidentes de tránsito.	Sensibilizar mínimo al 30% de los actores de tránsito durante el mes de septiembre de 2019.	(Actividades realizadas del componente de comportamiento humano del plan estratégico de seguridad vial / actividades programadas del componente de comportamiento humano del plan estratégico de seguridad vial) x 100	\$12.000.000	Alcaldía y Secretaría de Movilidad y Secretaría de Tránsito Municipal.
Aplicar medidas de control y regulación de seguridad vial en la ciudad de	Desarrollo de planes de control y de regulación vial en la ciudad de	2 programas de control desarrollados en cada uno de los meses del año.	(Número de programas desarrollados / número de programas a desarrollar) x 100	\$8.000.000	Alcaldía y Secretaría de Movilidad y Secretaría de Tránsito Municipal.

Objetivos estratégicos	Estrategia	Meta	Indicadores	Presupuesto	Responsables
Villavicencio.	Villavicencio.				

Fuente: (los autores, 2019).

6. Conclusiones

La política pública de movilidad vial que ha sido formulada para la ciudad de Villavicencio, involucra a organismos públicos y legislativos, medios de comunicación, profesionales, ONG, policía, industria, usuario en general. De ahí, las necesidades a satisfacer, a partir de las siguientes fases: identificación y definición de problemas, identificación de la población y territorio objeto de las políticas.

El análisis de la gestión de la política pública de movilidad en la ciudad de Villavicencio; permite señalar mediante datos, detectar áreas problemáticas; la ciudad requiere integrar las soluciones en los puntos críticos que conlleve a visualizar puntos donde la amenaza o la vulnerabilidad sobrepasan topes de tolerancia, que los actores actúen con la mayor responsabilidad y lograr minimizar los riesgos.

La formulación de estrategias para el mejoramiento de la seguridad vial en la ciudad de Villavicencio, indica 15 estrategias, con su respectivo detalle y responsables.

La seguridad es una temática de interés no solo para el gobierno, organismos encargados del tránsito y transporte, sino para la sociedad en general, en razón al incremento del alto grado de accidentalidad generado por la falta de cultura, ocasionando problema ambiental, económico y de salud pública. Eventos todos estos que requieren la intervención del Estado mediante la implementación de políticas públicas que se enfoquen en los siguientes aspectos: Fomentar el conocimiento sobre los derechos y el ejercicio de las responsabilidades ciudadanas en relación con el tema de la seguridad vial, a fin de impactar en uno de los factores que desde el componente del factor humano influyen en la accidentalidad vial.

7. Recomendaciones

- a) Es importante que los ciudadanos en general en la ciudad de Villavicencio, conozcan e identifiquen los dispositivos para regular el tránsito, la cual son medios convencionales para indicar a los usuarios de las vías públicas, la forma correcta de transitar a fin de evitar accidentes y riesgos innecesarios (señales, marcas y semáforos).
- b) Todas las personas en Villavicencio, debe conocer e identificar las normas de comportamiento tales como: normas que se debe observar, imprudencias más comunes; comportamiento del pasajero (bicicletas, motocicletas, conductor de transporte público, carga, escolar y particular).
- c) Se hace necesario que la ciudadanía en general conozca las normas de tránsito (revisión técnica vehicular, equipo de seguridad del vehículo, cinturón de seguridad, conducir por carriles demarcados, paso a vehículos de emergencia, luces de parqueo, direccionales, cruce en intersecciones, utilización de carriles, retroceder y parquear en vías públicas, prelación en intersecciones o giros.
- d) Se debe establecer que existen sanciones y multas, que hacen referencias a: amonestaciones, multa, suspensión de la licencia de conducción, suspensión o cancelación del permiso o registro, inmovilización del vehículo, retención preventiva del vehículo y cancelación definitiva de la licencia de conducción.

Referencias bibliográficas

- Arenas, A. M., Villegas, G. H., Murillo, L., Jaramillo, A., Osorio, M., Ramírez Muñoz, Y., Palacios Vargas, E., Palacios, V. & Saldarriaga, M. C. (2015). *Proyecto de: educación en tránsito y seguridad vial. Institución Educativa Guadalupe*. Medellín. Disponible en: <https://media.master2000.net/fotos/251/PROYECTO%20DE%20EDUCACION%20VIAL.pdf>
- Bernal -Torres, C. A. (2010). *Metodología de la investigación*. Tercera edición. Bogotá, D.C. Colombia: Prentice Hall.
- Comisiones Regionales de las Naciones Unidas (2010). *Informe sobre la ejecución del proyecto “Mejora de la seguridad vial en el mundo: Establecimiento de objetivos regionales y nacionales para la reducción de víctimas por accidentes de tráfico”*. Financiado por la Cuenta de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Disponible en: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/docs/Recommendations_2010s.pdf
- Dávila- Lazo, G. D., Goubert Conto, M., Umpierrez Icaza, M. J., Zambrano Obando, A. C. & Zevallos Durán, M. G. (2015). *Aprendamos educación vial*. Universidad Casa Grande, Guayaquil. Disponible en: <http://dspace.casagrande.edu.ec:8080/handle/ucasagrande/657>
- Departamento del Meta (2016). *Política pública de seguridad vial. Es un compromiso de todos*. Disponible en: http://www.meta.gov.co/web/sites/default/files/adjuntos/politicas_publicas/Proyecto%20PP%20Seguridad%20Vial.pdf
- Galvis, M. M. (2011). *El tránsito y sus normas*. Bogotá, D.C. Colombia: Editorial Educativa Ltda.

Giraldo -Salazar, J. D. (2015). *Auditoria de la Seguridad Vial para cuantificar el riesgo en la vía de los usuarios, en los barrios Pablo Sexto, Galerías y Nicolás de Federmann.* (monografía de grado). Universidad Santo Tomás. Disponible en: <http://repository.usta.edu.co/handle/11634/704>

Gobernación del Meta (2017). *Política Pública de Seguridad Vial. Es un compromiso de todos Documento técnico de consulta para la formulación e implementación de una Política Pública de Seguridad Vial en el departamento del Meta.* Recuperado de: https://www.meta.gov.co/web/sites/default/files/adjuntos/politicas_publicas/Proyecto%20PP%20Seguridad%20Vial.pdf

González -Valenzuela, S. D. & Rico Morales, A. G. (2016). *Impacto de las campañas comunicativas viales en Villavicencio.* Corporación Universitaria Minuto De Dios. Disponible en: http://repository.uniminuto.edu:8080/xmlui/bitstream/handle/10656/4587/TC_GonzalezValenzuelaSara_2016.pdf?sequence=1

Hernández -Sampieri, R., Fernández Collado, C. & Baptista Lucio, P. (2013). *Metodología de la investigación.* Quinta edición. México, D.F.: Mc Graw Hill.

Méndez -Álvarez, C. E. (2013). *Metodología: diseño y desarrollo del proceso de investigación con énfasis en ciencias empresariales.* Cuarta edición. México, D.F.: Grupo Noriega Editores.

Ministerio de Transporte (2011). *Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2011 -2016.* Disponible en: http://escuelamclaren.com/wp-content/uploads/2015/07/PLAN_NACIONAL_DE_SEGURIDAD_VIAL.pdf

Organización Mundial de la Salud (OMS, 2013). *Informe sobre la situación mundial de seguridad vial 2013.* Ginebra, Suiza.

Organización Mundial de la Salud (OMS, 2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito: resumen*. Ginebra, Suiza. Recuperado de: https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_es.pdf?ua=1

Pico Merchán, M. E., González Pérez, R. E. y Noreña Aristizabal, O. P. (2011). Seguridad vial y peatonal desde la perspectiva de políticas públicas. *Hacia la Promoción de la Salud*, 16(2), pp. 190-204. Disponible en: <http://www.scielo.org.co/pdf/hpsal/v16n2/v16n2a14.pdf>

Secretaria de Movilidad (2018). *Capacitación al cuerpo operativo de la Secretaría de Movilidad, como estrategia para la seguridad vial en el municipio de Villavicencio*. Fundación Finstruvial.

Taddia, A. P., Pinto Ayala, A. M., Café, E., Rodríguez, M., Viegas, M., De la Peña Mendoza, S. M., Da Costa, R. & Saucedo, R. (2014). *Fortaleciendo al sector académico para reducir los siniestros de tránsito en América Latina: Investigaciones y Casos de Estudio en Seguridad Vial*. Bid, Unitar, Cifal. Disponible en: https://publications.iadb.org/handle/11319/6476?scope=123456789/8&thumbnail=true&rpp=5&page=0&group_by=none&etal=0#sthash.d5T3fBAA.dpuf

Torres, L. S. (2005). *Estadística básica*. Bogotá, D.C. Colombia. Editorial Legis.

Unidad Nacional de Seguridad Vial Presidencia de la República Oriental de Uruguay (2014). *La educación vial*. Uruguay. Disponible en: https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/sites/unidad-nacional-seguridad-vial/files/documentos/publicaciones/Manual_DocentesPadresAlumnos_Parte2.pdf

Vesga- Gutiérrez, N. & Ramos V. J. (2016). *Semillero de niñas y niños agentes de tránsito de Villavicencio*. “Educando para la seguridad vial”.

Apéndice A. Estadísticas de accidentalidad.

Tabla 3

Estadísticas accidentalidad 2016.

Estadísticas accidentalidad general					Estadísticas accidentalidad general						
Año 2016					Año 2016						
Estadísticas accidentalidad 2016					Estadísticas de accidentalidad motos (involucrados)						
Mes	Acci	Daños	Lesionados	Totales	Mes	Acci.	Daños	Lesionados	Totales	% part	
Enero	Todos	93	90	183	Enero	Todos	15	91	106	58%	
Febrero	Todos	107	80	187	Febrero	Todos	20	88	108	58%	
Marzo	Todos	107	91	198	Marzo	Todos	22	85	107	54%	
Abril	Todos	104	78	182	Abril	Todos	18	67	85	47%	
Mayo	Todos	103	75	178	Mayo	Todos	13	60	73	41%	
Junio	Todos	83	77	160	Junio	Todos	12	70	82	51%	
Julio	Todos	81	71	152	Julio	Todos	10	72	82	54%	
Agosto	Todos	90	82	172	Agosto	Todos	5	79	84	49%	
Septiembre	Todos	94	71	165	Septiembre	Todos	9	70	79	48%	
Octubre	Todos	88	53	141	Octubre	Todos	8	43	51	36%	
Noviembre	Todos	87	69	156	Noviembre	Todos	13	62	75	48%	
Diciembre	Todos	113	61	174	Diciembre	Todos	20	57	77	44%	
Totales			898	2048	Total			844	1009	49%	

Fuente: Secretaría de movilidad (2018).

Tabla 4

Estadísticas víctimas del año 2016.

	Dirección	Mes	Vehículo	Característica	Entre semana	Hora	Edad	Sexo	Fecha	Cant.
1	Vereda Vanguardia km 5	Enero	Moto	Conductor	Viernes	18:43	42	Masculino	1/01/2016	1
2	Calle 15 con Carrera 16 Maracos	Enero	Moto	Conductor	Miércoles	1:52 a. m.	36	Masculino	6/01/2016	1
3	Calle 35 con Carrera 19	Enero	Moto	Conductor	Sábado	19:01 PM	NN	Masculino	16/01/2016	1
4	KM 5 Vía Caños Negros	Enero	Moto	Conductor	Sábado	20:53 PM	49	Masculino	16/01/2016	1
5	Carrera 48 con calle 40 sur	Enero	Moto	Pasajero	Lunes	19:57	28	Femenino	18/01/2016	1
6	Km 3 + 122 Vía v/cio – Acacias	Febrero	Moto	Conductor	Sábado	4:07	26	Masculino	20/02/2016	1
7	Calle 1 entre Cemerca y 7 Brigada	Febrero	Moto	Pasajero	Viernes	10:45	41	Femenino	26/02/2016	1
8	Carrera 38 N° 26A-SUR	Abril	Moto	Conductor	Domingo	2:30	32	Masculino	24/04/2016	1
9	Carrera 14 este Calle 27	Abril	Camioneta	Peatón	Viernes	14:50	53	Masculino	29/04/2016	1
10	Carrera 22 con Calle 8 sur	Abril	Moto	Conductor	Sábado	21:38	44	Masculino	30/04/2016	1
11	Calle 24a Sur con Carrera 41	Mayo	Moto	Conductor	Domingo	10:13	37	Masculino	8/08/2016	1
12	Carrera 48 con Calle 46 entrada Samán de Rivera	Mayo	Moto	Conductor	Sábado	21:44	30	Masculino	7/05/2016	1
13	Carrera 43 Entrada a Porfía	Mayo	Moto	Conductor	Domingo	3:38	31	Masculino	22/05/2016	1
14	Vereda de la Apiay	Mayo	Moto	Conductor	Viernes	22:35	24	Masculino	27/05/2016	1
15	Kilómetro 1+100 Vereda del Carmen	Junio	Moto	Pasajero	Domingo	16:05	6	Femenino	5/06/2016	1
16	Carrera 48 N°. 19 - 122 Montecarlos	Junio	Moto	Pasajero	Miércoles	14:05	29	Masculino	8/06/2016	1
17	Calle 48 con Carrera 18 este	Junio	Moto	Pasajero	Sábado	19:20	20	Masculino	11/06/2016	1
18	Calle 35 con Carrera 26 Vía Catama	Junio	Moto	Pasajero	Viernes	19:05	57	Femenino	17/06/2016	1

	Dirección	Mes	Vehículo	Característica	Entre semana	Hora	Edad	Sexo	Fecha	Cant.
19	Carrera 22 con Calle 10 sur la Rosita	Junio	Moto	Conductor	Viernes	5:46	41	Masculino	17/06/2016	1
20	Rincón Bajo Pompeya KM 31 Vía Puerto López	Julio	Moto	Conductor	Sábado	1:14	29	Masculino	4/07/2016	1
21	Calle 1 Anillo Vial con Carrera 34	Julio	Moto	Conductor – peatón	Viernes	22:43	30-26	Masculino	15/07/2016	2
22	Carrera 36 con Calle 33b Barrio Barzal	Julio	Moto	Pasajero	Sábado	17:10	43	Femenino	16/07/2016	1
23	Avenida Maracos Calle 24 + 480 mts	Julio	Moto	Conductor	Martes	21:30	22	Femenino	19/07/2016	1
24	Calle 31 sub Nivel Alkosto	Julio	Moto	Conductor	Sábado	19:36	0	Masculino	23/07/2016	1
25	Avenida 40 diagonal entrada a Unicentro	Julio	Moto	Conductor	Domingo	4:41	19	Masculino	31/07/2016	1
26	Calle 35 N° 14-73 SUR ESTE	Agosto	Moto	Pasajero	Jueves	2:04	0	Femenino	11/08/2016	1
27	frente de la Vivienda Mz S casa 13 Barrio la Reliquia	Agosto	Triciclo	Conductor	Sábado	3:34	0	Masculino	13/08/2016	1
28	Carrera 48 SUR Transversal 24	Agosto	Moto	Peatón	Sábado	11:37	65	Femenino	20/08/2016	1
29	Calle 37 b con Carrera 24 a	Septiembre	Moto	Conductor	Domingo	13:40	28	Masculino	4/09/2016	1
30	Carrera 48 sur N° 21-34	Septiembre	Moto	Conductor	Martes	23:04	43	Masculino	6/09/2016	1
31	Cra 13 Girasoles vía Covisán	Septiembre	Automóvil	Peatón	Lunes	12:10	16	Femenino	26/09/2016	1
32	Calle 35 con Carrera 23	Octubre	Moto	Conductor	Martes	19:50	44	Masculino	11/10/2016	1
33	Carrera 48 con Calle 43 sur	Octubre	Camioneta	Peatón	Domingo	6:40	64	Masculino	30/10/2016	1
34	Calle 35 N° 06-71	Octubre	Camión	Bicicleta	Viernes	18:02	48	Masculino	28/10/2016	1
35	Carrera 18 este N° 37 –	Octubre	Moto	Conductor	Domingo	23:38	27	Masculino	30/10/2016	1

	Dirección	Mes	Vehículo	Característica	Entre semana	Hora	Edad	Sexo	Fecha	Cant.
	16									
36	Manzana 69a N° 13 Barrio la Reliquia	Noviembre	Camioneta	Peatón	Domingo	9:40	2	Masculino	13/11/2016	1
37	Calle 35 Frente Amarilo 500 mts Antes Hotel Campanario	Noviembre	Moto	Conductor	Martes	19:10	42	Masculino	22/11/2016	1
38	Calle 15 con Carrera 6 este Vía Pinilla el Terminal	Noviembre	Moto	Conductor	Martes	9:40	26	Masculino	22/11/2016	1
39	Calle 35 con Carrera 24 San Gregorio	Noviembre	Moto	Peatón	Martes	18:15	36	Masculino	29/11/2016	1
40	Calle 1 N° 08-55 Barrio mi Llanura	Noviembre	Camioneta	Peatón	Lunes	13:41	76	Masculino	28/11/2016	1
	Total									41

Fuente: Secretaría de movilidad (2018).

Tabla 5

Estadísticas accidentalidad 2017.

Estadísticas accidentalidad general					Estadísticas accidentalidad general						
Año 2017					Año 2017						
Estadísticas accidentalidad 2017					Estadísticas de accidentalidad motos (involucrados)						
Mes	Acci	Daños	Lesionados	Totales	Mes	Acci.	Daños	Lesionados	Totales	% part	
Enero	Todos	97	69	166	Enero	Todos	18	63	81	49%	
Febrero	Todos	93	84	177	Febrero	Todos	22	78	100	56%	
Marzo	Todos	122	67	189	Marzo	Todos	10	64	74	39%	
Abril	Todos	107	82	189	Abril	Todos	13	71	84	44%	
Mayo	Todos	99	63	162	Mayo	Todos	15	71	86	53%	
Junio	Todos	74	57	131	Junio	Todos	5	58	63	48%	
Julio	Todos	91	79	170	Julio	Todos	13	69	82	48%	
Agosto	Todos	86	68	154	Agosto	Todos	16	62	78	51%	
Septiembre	Todos	83	67	150	Septiembre	Todos	11	63	74	49%	
Octubre	Todos	81	74	155	Octubre	Todos	9	78	87	56%	
Noviembre	Todos	102	86	188	Noviembre	Todos	18	81	99	#¡div/0!	
Diciembre	Todos	104	84	188	Diciembre	Todos	20	73	93	#¡div/0!	
Totales				2019	Total				1001	49%	

Fuente: Secretaría de Movilidad (2018).

Tabla 6

Estadísticas víctimas del año 2017.

	Dirección	Mes	Vehículo	Característica	Entre semana	Hora	Edad	Sexo	Fecha	Cant.
1	Calle 35 con Carrera 20 este Morichal	Febrero	Moto	Conductor	Sábado	3:15	23	Hombre	4/02/2017	1
2	Calle 35 N° 17-62	Febrero	Tracto camión	Bicicleta	Sábado	3:08	0	Hombre	4/02/2017	1
3	Calle 15 con Carrera 6	Febrero	Moto	Conductor	Miércoles	0:50	23	Hombre	22/02/2017	1
4	Calle 35 Vía Catama entrada salitre	Febrero	Moto - bicicleta	Conductores	Miércoles	18:20	79-23	Hombres	22/02/2017	2
5	Carrera 22 Rio Ocoa	Febrero	Moto	Conductor	Lunes	19:40	28	Hombre	27/02/2017	1
6	Manzana 17 Casa 14 Barrio La Reliquia	Febrero	Moto	Conductor	Martes	11:10	23	Hombre	28/02/2017	1
7	Calle 15 N° 02-49	Mayo	Moto	Conductor	Lunes	18:15	30	Hombre	1/05/2017	1
8	Calle 15 con Carrera 5	Mayo	Automóvil - moto	Conductor moto	Sábado	17:30	52	Hombre	6/05/2017	1
9	Carrera 24 con Calle 20 sur	Mayo	Moto	Conductor	Miércoles	23:06	45	Hombre	10/05/2017	1
10	Calle 57 sur N° 44-67	Mayo	Moto - automóvil	Conductor moto	Viernes	3:05	23	Hombre	12/05/2017	1
11	Carrera 43 con Calle 56-57	Mayo	Moto - peatón	Peatón	Sábado	20:19	61	Hombre	13/05/2017	1
12	Carrera 48 N° 28 - 135 SUR	Mayo	Campero ambu-moto	Conductor moto	Domingo	19:10	33	Hombre	21/05/2017	1
13	Carrera 48 con Calle 10	Junio	Moto - moto	Conductor	Viernes	13:46	42	Hombre	2/06/2017	1
14	Calle 35 con Carrera 16a	Junio	Moto - moto	Conductor	Jueves	14:15	20	Hombre	1/06/2017	1
15	Calle 35 N° 10 - 30	Junio	Moto	Conductor	Martes	12:45	19	Hombre	13/06/2017	1

	Dirección	Mes	Vehículo	Característica	Entre semana	Hora	Edad	Sexo	Fecha	Cant.
16	Carrera 43 sur N° 58 - 12 Barrio Porfía	Junio	Moto - automóvil		Sábado	22:45			17/06/2017	1
17	Kilómetro 1 Vereda Vanguardia	Junio	Moto - automóvil	Pasajero	Lunes	17:06	4	Mujer	19/06/2017	1
18	Calle 15 N° 05 - 64 este	Junio	Buseta	Pasajero	Miércoles	21:38	18 MESES	Mujer	21/06/2017	1
19	Carrera 48 Kilómetro 3+300	Junio	Moto - camión	Conductor moto	Sábado	9:41	33	Hombre	24/06/2017	1
20	Avenida 40 Frente centro comercial Viva	Julio	Moto - peatón	Peatón	Miércoles	18:52	71	Hombre	19/07/2017	1
21	kilómetro 2+200 Pompeya	Julio	Moto	Conductor	Sábado	20:18	25	Hombre	22/07/2017	1
22	Calle 21 sur N° 19a -52 Kirpas	Julio	Camión - bicicleta	Bicicleta	Domingo	13:40	17	Hombre	30/07/2017	1
23	Calle 35 vía Catama	Agosto	Moto- automóvil	Conductor moto	Viernes	5:40	51	Hombre	4/08/2017	1
24	Calle 44 con Carrera 35b	Agosto	Moto - buseta	Conductor moto	Jueves	15:47	61	Hombre	17/08/2017	1
25	Carrera 22 con calle 1	Agosto	Automóvil taxi- moto	Conductor moto	Viernes	12:13	0	Hombre	25/08/2017	1
26	Carrera 23 N° 37a - 02 Barrio Industrial	Septiembre	Tracto camión - bicicleta	Bicicleta	Martes	20:01	0	Hombre	5/09/2017	1
27	Kilómetro 10 Vía Pompeya	Septiembre	Camión - moto	Conductor moto	Jueves	18:00	34	Hombre	14/09/2017	1
28	Anillo Vial Lote 4	Septiembre	Tracto camión - bicicleta	Bicicleta	Miércoles	15:05	61	Hombre	20/09/2017	1
29	Calle 35 Estación de servicio Catama	Septiembre	Motocicleta	Conductor moto	Viernes	2:53	23	Hombre	29/09/2017	1
30	Carrera 22 con calle	Septiembre	Motocicleta	Conductor moto	Sábado	3:08	40	Hombre	30/09/2017	1

	Dirección	Mes	Vehículo	Característica	Entre semana	Hora	Edad	Sexo	Fecha	Cant.
	2 sur									
31	Calle 35 con Carrera 11 este	Noviembre	Motocicleta	Conductor moto	Lunes	0:53	25	Hombre	6/11/2017	1
32	Carrera 18 este con calle 46	Noviembre	Buseta - motocicleta	Conductor moto	Miércoles	6:50	59	Hombre	8/11/2017	1
33	Avenida 40 con calle 26	Noviembre	Camión – peatón	Peatón	Jueves	11:34	0	Mujer	16/11/2017	1
34	Vereda la Llanerita Kilometro 4 500mt	Diciembre	Motocicleta	Conductor moto	Martes	19:19	29	Hombre	19/12/2017	1
35	Calle 35 debajo de Cai Catama	Diciembre	Motocicleta	Conductor moto	Martes	6:20	0	NN	19/12/2017	1
36	Carrera 22 con Calle 1	Diciembre	Peatón	Peatón	Martes	2:35	0	Hombre	26/12/2017	1
	Total									37

Fuente: Secretaría de Movilidad (2018).

Tabla 7

Estadísticas accidentalidad 2018.

Estadísticas accidentalidad general					Estadísticas accidentalidad general						
Año 2018					Año 2018						
Estadísticas accidentalidad 2018					estadísticas de accidentalidad motos (involucrados)						
Mes	Acci	Daños	Lesionados	Totales	Mes	Acci.	Daños	Lesionados	Totales	% part	
Enero	Todos	81	64	145	Enero	Todos	17	55	72	50%	
Febrero	Todos	70	68	138	Febrero	Todos	11	60	71	51%	
Marzo	Todos	93	62	155	Marzo	Todos	15	62	77	50%	
Abril	Todos				Abril	Todos				#¡div/0!	
Mayo	Todos				Mayo	Todos				#¡div/0!	
Junio	Todos				Junio	Todos				#¡div/0!	
Julio	Todos				Julio	Todos				#¡div/0!	
Agosto	Todos				Agosto	Todos				#¡div/0!	
Septiembre	Todos				Septiembre	Todos				#¡div/0!	
Octubre	Todos				Octubre	Todos				#¡div/0!	
Noviembre	Todos				Noviembre	Todos				#¡div/0!	
Diciembre	Todos				Diciembre	Todos				#¡div/0!	
Totales					Total					#¡div/0!	

Fuente: Secretaría de Movilidad (2018).

Tabla 8

Estadísticas víctimas del año 2018.

	Dirección	Mes	Vehículos	Víctima - muerto	Entre semana	Hora	Edad	Sexo	Fecha	Cant.
1	Calle 7 con cra 39	Enero	Moto – bicicleta	Bicicleta	Viernes	9:17	0	Hombre	5/01/2018	1
2	Calle 31 con Carrera 25	Enero	Camión- peatón	Peatón	Sábado	6:30	85	Mujer	6/01/2018	1
3	Carrera 36 - 2 sur Multifamiliares	Enero	Moto – volqueta	Conductor moto	Jueves	11:16	31	Hombre	11/01/2018	1
4	Calle 44 con Carrera 49-05	Enero	Moto - peatón	Peatón	Viernes	7:56	77	Mujer	12/01/2018	1
5	Transversal 29 N. 39- 25 Emporio	Enero	Camioneta – peatón	Peatón	Viernes	22:40	62	Hombre	12/01/2018	1
6	Carrera 23 con Calle 35	Enero	Tracto camión	Conductor bici	Miércoles	10:54	31	Hombre	17/01/2018	1
7	Calle 44 # 35c-55	Enero	Varios		Martes	8:15	0	Mujer	23/01/2018	1
8	Calle 46 con Carrera 29a	Enero	Moto – camioneta	Conductor moto	Viernes	13:26	53	Hombre	26/01/2018	1
9	Avenida 40 27-73	Enero	Campero	Peatón	Sábado	21:00	0	Mujer	27/01/2018	1
10	Kilómetro 4 vía Acacias	Febrero	Taxi – moto	Conductor moto	Domingo	2:05	22	Hombre	4/02/2018	1
11	Calle 15 con Carrera 15 -04	Febrero	Moto	Conductor moto	Jueves	2:00	21-24	Hombre - mujer	8/02/2018	2
12	Kilómetro 3 Vía la Llanerita	Febrero	Moto - poste	Conductor moto	Sábado	19:00	0	Mujer	10/02/2018	1
13	Calle 36 cra	Febrero	Taxi - peatón	Peatón	Sábado	21:05	40	Hombre	17/02/2018	1
14	Kilómetro 6+00 Vía Caños negros	Febrero	Moto - camión	Conductor moto	Martes	14:30	29-30	Hombre - mujer	21/02/2018	2
15	Carrera 22 10-35 sur Frente UUC	Marzo	Moto	Conductor moto	Domingo	1:30	25	Hombre	4/03/2018	1
16	Carrera 48 con Calle 41 sur	Abril	Moto	Conductor moto	Viernes	21:35	34	Hombre	6/04/2018	1

Fuente: Secretaría de Movilidad (2018).

Apéndice B. Formato de encuesta.

Objetivo: encuesta dirigida a la comunidad en general de Villavicencio. Con la finalidad de conocer e identificar aspectos relacionados con la seguridad vial a nivel de la ciudad de Villavicencio.

1. ¿Tiene usted conocimiento sobre la seguridad vial?

a. ___ Sí.

b. ___ No.

2. ¿Conoce usted la normatividad de tránsito, transporte y seguridad vial?

a. ___ Sí.

b. ___ No.

3. ¿Cree usted que el alto índice de accidentalidad es debido al desconocimiento de las normas de tránsito?

a. ___ Sí.

b. ___ No.

4. ¿Cómo conductor respeta el paso cebra?

a. _____ Si

b. _____ No

c. _____ Algunas veces

5. ¿Usa el cinturón de seguridad cuando conduce o viaja?

- a. _____ Si
- b. _____ No
- c. _____ Casi nunca
- d. _____ Nunca

6. ¿Le dice usted a los acompañantes en su vehículo que utilicen el cinturón de seguridad?

- a. _____ Siempre
- b. _____ Algunas veces
- c. _____ Nunca

7. Categoría de señalización vial en Villavicencio.

- a. _____ Buena
- b. _____ Mala
- c. _____ Regular
- d. _____ Pésima

8. ¿Da usted un mantenimiento a su vehículo?

- a. _____ Si
- b. _____ No
- c. _____ Casi siempre

9. ¿Qué nivel de responsabilidad tendrá la Alcaldía de la ciudad frente a este problema de continuos accidentes?

- a. _____ Ninguna
- b. _____ Toda la responsabilidad

10. ¿Estaría de acuerdo que se otorgue permisos de conducir solamente a personas mayores de 20 años?

- a. _____ Si
- b. _____ No

11. ¿Si observa un vehículo de transporte público con exceso de pasajeros y necesito viajar qué haría?

- a. _____ Me subo sin problema
- b. _____ Recomiendo que cargue lo establecido no me subo
- c. _____ Recomiendo que cargue lo establecido pero me subo
- d. _____ Denuncio a la policía

12. ¿Ha sido usted víctima de algún accidente de tránsito?

- a. _____ Si
- b. _____ No

13. ¿Para usted que significa “educación y cultura vial”?

- a. _____ Respeto
- b. _____ Tolerancia
- c. _____ Conciencia
- d. _____ Normatividad
- e. _____ Precaución
- f. _____ Responsabilidad
- g. _____ Todas las anteriores

14. ¿Cree que la falta de educación y cultura vial se debe a?

- a. _____ Poca presencia de la autoridad competente
- b. _____ Las sanciones y multas débiles
- c. _____ Falta de compromisos de conductores
- d. _____ Falta de compromiso de las empresas transportadoras

15. ¿Usted como pasajero identifica los paraderos al momento de abordar un servicio público?

- a. _____ Si
- b. _____ No

16. ¿Usted como peatón al momento de cruzar la vía hace uso de los pasos peatonales?

- a. _____ Si
- b. _____ No
- c. _____ Algunas veces

17. ¿Usted como motociclista utiliza el casco de seguridad?

- a. _____ Si
- b. _____ No
- c. _____ Algunas veces

18. ¿Usted como conductor de servicio público, se sujeta a las normas pertinentes de tránsito, transporte y seguridad vial?

- a. _____ Si
- b. _____ No
- c. _____ Algunas veces

19. ¿Cree usted que la cátedra de seguridad vial es importante en las aulas de clase?

- a. _____ Si
- b. _____ No

Gracias por su apoyo y colaboración

Apéndice C. Tomas fotográficas Encuestas.









Apéndice D. Formato de entrevista.

Objetivo: entrevista dirigida a funcionarios públicos encargados de gestionar la política de movilidad en Villavicencio. Con la finalidad de conocer e identificar la política de movilidad vial que ha sido formulada para la ciudad de Villavicencio y análisis de su gestión.

1. ¿Cuál es la situación del municipio de Villavicencio en materia de seguridad vial?

2. ¿Cómo se evidencia la importancia de aplicar la seguridad vial en el municipio de Villavicencio?

3. ¿Por qué diseñar y elaborar la política pública de seguridad vial en Villavicencio?

4. ¿Cuál es el objetivo general de la política de seguridad vial?

5. ¿Cómo se manifiesta las situaciones y problemáticas de la población en Villavicencio?

6. ¿Qué autores se involucran en un accidente de tránsito?

7. ¿Cómo se determinan los puntos críticos en materia vial en Villavicencio?


8. ¿Cuál o cuáles son los actores que más causan accidentes de tránsito?

9. ¿Se llevan a cabo campañas activas de prevención para reducir accidentes de tránsito en Villavicencio?

10. ¿Cómo se percibe el comportamiento humano en materia de seguridad vial?

Gracias por su colaboración

Apéndice E. Entrevistas a funcionarios públicos.

ESTRATEGIAS SEGURIDAD VIAL PROBLEMÁTICA PÚBLICA	 CECAR Corporación Universitaria del Caribe
Formato de entrevista.	
Corporación Universitaria del Caribe – CECAR Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas Programa de Administración Pública Villavicencio – 2019	
Objetivo: entrevista dirigida a funcionarios públicos encargados de gestionar la política de movilidad en Villavicencio. Con la finalidad de conocer e identificar la política de movilidad vial que ha sido formulada para la ciudad de Villavicencio y análisis de su gestión.	
1. ¿Cuál es la situación del municipio de Villavicencio en materia de seguridad vial?	
<u>Fuimos en el 2018 los que aumentamos en accidentalidad con occiso, hasta la fecha se ha disminuido la mortandad en accidentalidad</u>	
2. ¿Cómo se evidencia la importancia de aplicar la seguridad vial en el municipio de Villavicencio?	
<u>Con la cantidad de muertes y lesionados con la necesidad de disminuir esta cantidad.</u>	
3. ¿Por qué diseñar y elaborar la política pública de seguridad vial en Villavicencio?	
<u>La política ya existe se llama Plan local de seguridad vial porque es importante para saber qué tiene que hacer y para donde cojer.</u>	

ESTRATEGIAS SEGURIDAD VIAL PROBLEMÁTICA PÚBLICA



4. ¿Cuál es el objetivo general de la política de seguridad vial?

Establecer los planes programas y proyectos que se tienen que realizar para disminuir las cifras de accidentalidad en el municipio.

5. ¿Cómo se manifiesta las situaciones y problemáticas de la población en Villavicencio?

Que hay un irrespeto por las normas de tránsito, las cuales desencadenan un aumento de los siniestros viales.

6. ¿Qué autores se involucran en un accidente de tránsito?

Los que intervienen en un accidente de tránsito son, la vía, el vehículo y el conductor.

7. ¿Cómo se determinan los puntos críticos en materia vial en Villavicencio?

Se seoreferencian los accidentes de tránsito para después generar un mapa de calor que permite identificar los puntos críticos de accidentalidad.

8. ¿Cuál o cuáles son los actores que más causan accidentes de tránsito?

en Villavicencio los motociclistas son los que se ven inmersos el 30% en accidentes de tránsito.

ESTRATEGIAS SEGURIDAD VIAL PROBLEMÁTICA PÚBLICA



9. ¿Se llevan a cabo campañas activas de prevención para reducir accidentes de tránsito en Villavicencio?

si campañas de sensibilización,
actividades de control

10. ¿Cómo se percibe el comportamiento humano en materia de seguridad vial?

El comportamiento humano es uno de los pilares mas importantes y es en que más tenemos autonomía como entidad y en el que podemos trabajar en un mayor rango de actor vial.

Gracias por su colaboración

ESTRATEGIAS SEGURIDAD VIAL PROBLEMÁTICA PÚBLICA



Formato de entrevista.

Corporación Universitaria del Caribe – CECAR
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas
Programa de Administración Pública
Villavicencio – 2019

Objetivo: entrevista dirigida a funcionarios públicos encargados de gestionar la política de movilidad en Villavicencio. Con la finalidad de conocer e identificar la política de movilidad vial que ha sido formulada para la ciudad de Villavicencio y análisis de su gestión.

1. ¿Cuál es la situación del municipio de Villavicencio en materia de seguridad vial?

Municipio en el cual los 4 últimos años se redujeron de manera notable el número de víctimas en siniestros viales.

2. ¿Cómo se evidencia la importancia de aplicar la seguridad vial en el municipio de Villavicencio?

El reducir las cifras de heridos, muertes y daños materiales que se presentan los siniestros viales.
Educar a los actores viales para que todos conozcan acciones positivas

3. ¿Por qué diseñar y elaborar la política pública de seguridad vial en Villavicencio?

porque se establecieron procesos y protocolos adecuados para lograr un mejor desarrollo para los actores viales

ESTRATEGIAS SEGURIDAD VIAL PROBLEMÁTICA PÚBLICA



4. ¿Cuál es el objetivo general de la política de seguridad vial?

* Nuevo políticas para actualizar los procesos con los que cuenta Villavicencio, mejorar el actuar de las personas en vial, mejorar la calidad de bienestar de todos los actores viales.

5. ¿Cómo se manifiesta las situaciones y problemáticas de la población en Villavicencio?

por ser una ciudad en crecimiento, se presentan situaciones de intolerancia al momento de intervenir alguna intersección vial lo cual genera incompatibilidad o inconformismo porque la falta de paciencia es el detonante número 1.

6. ¿Qué actores se involucran en un accidente de tránsito?

Todos los actores viales que interactúan en vial, conductor, pasajero, ciclista, motociclista y peatón.

7. ¿Cómo se determinan los puntos críticos en materia vial en Villavicencio?

De acuerdo a los IPAT, se filtra información sobre el lugar de los hechos, y los lugares con mayor reincidencia, se considera punto crítico.

8. ¿Cuál o cuáles son los actores que más causan accidentes de tránsito?

conductor de motocicleta

ESTRATEGIAS SEGURIDAD VIAL PROBLEMÁTICA PÚBLICA



9. ¿Se llevan a cabo campañas activas de prevención para reducir accidentes de tránsito en Villavicencio?

si, campañas como el limite de velocidad, el 1.5mts para adelantar al ciclista, buen parqueo y no al transporte ilegal

10. ¿Cómo se percibe el comportamiento humano en materia de seguridad vial?

Desafortunadamente, el comportamiento va de la mano con la cultura por que mas que saber como se comporta, es cuanto cultura hace falta para entender que todos tenemos espacio en la via.

Gracias por su colaboración

ESTRATEGIAS SEGURIDAD VIAL PROBLEMÁTICA PÚBLICA



Formato de entrevista.

Corporación Universitaria del Caribe – CECAR
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas
Programa de Administración Pública
Villavicencio – 2019

Objetivo: entrevista dirigida a funcionarios públicos encargados de gestionar la política de movilidad en Villavicencio. Con la finalidad de conocer e identificar la política de movilidad vial que ha sido formulada para la ciudad de Villavicencio y análisis de su gestión.

1. ¿Cuál es la situación del municipio de Villavicencio en materia de seguridad vial?

Primero que todo la falta de cultura ciudadana y segundo más vicios y en buen estado.

2. ¿Cómo se evidencia la importancia de aplicar la seguridad vial en el municipio de Villavicencio?

Por que se mejoraría la movilidad de los vehículos, y se reduciría los accidentes mortales.

3. ¿Por qué diseñar y elaborar la política pública de seguridad vial en Villavicencio?

Por que haríamos entender y entrar en conciencia a los actores de la vía

ESTRATEGIAS SEGURIDAD VIAL PROBLEMÁTICA PÚBLICA



4. ¿Cuál es el objetivo general de la política de seguridad vial?

El objetivo como tal es crear conciencia en todos los actores de la vía.

5. ¿Cómo se manifiesta las situaciones y problemáticas de la población en Villavicencio?

Se manifiesta mediante la falta de empleo en la cual no hay oportunidades para los ciudadanos.

6. ¿Qué actores se involucran en un accidente de tránsito?

Pedaton, conductor, vehículo,

7. ¿Cómo se determinan los puntos críticos en materia vial en Villavicencio?

Donde hay bastante flujo vehicular y congestión, o donde habita la mayor parte de población.

8. ¿Cuál o cuáles son los actores que más causan accidentes de tránsito?

Pedatones, motociclistas y ciclistas.

ESTRATEGIAS SEGURIDAD VIAL PROBLEMÁTICA PÚBLICA



9. ¿Se llevan a cabo campañas activas de prevención para reducir accidentes de tránsito en Villavicencio?

Muy pocas veces.

10. ¿Cómo se percibe el comportamiento humano en materia de seguridad vial?

Muy mal ya que hace falta mucha cultura ciudadana de parte de todos los habitantes y actores de las vías.

Gracias por su colaboración

Formato de entrevista.

Corporación Universitaria del Caribe – CECAR
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas
Programa de Administración Pública
Villavicencio – 2019

Objetivo: entrevista dirigida a funcionarios públicos encargados de gestionar la política de movilidad en Villavicencio. Con la finalidad de conocer e identificar la política de movilidad vial que ha sido formulada para la ciudad de Villavicencio y análisis de su gestión.

1. ¿Cuál es la situación del municipio de Villavicencio en materia de seguridad vial?

- nos encontramos atascados del municipio desarrollado

2. ¿Cómo se evidencia la importancia de aplicar la seguridad vial en el municipio de Villavicencio?

- muchos accidentes, falta de cultura ciudadana

3. ¿Por qué diseñar y elaborar la política pública de seguridad vial en Villavicencio?

- para q' los escuelas y colegio inicien campañas de seguridad y existe un presupuesto exclusivo para la seguridad vial

ESTRATEGIAS SEGURIDAD VIAL PROBLEMÁTICA PÚBLICA



4. ¿Cuál es el objetivo general de la política de seguridad vial?

- prevenir accidentes de tránsito

5. ¿Cómo se manifiesta las situaciones y problemáticas de la población en Villavicencio?

La falta de cultura vial, hay muchos accidentes

6. ¿Qué actores se involucran en un accidente de tránsito?

- conductores, vehículos, peatones, la vía también cuenta

7. ¿Cómo se determinan los puntos críticos en materia vial en Villavicencio?

Elaboración de estudios, con apoyo

8. ¿Cuál o cuáles son los actores que más causan accidentes de tránsito?

- Motoristas, conductores de servicio público, taxi, busetas
- servicios especiales

ESTRATEGIAS SEGURIDAD VIAL PROBLEMÁTICA PÚBLICA



9. ¿Se llevan a cabo campañas activas de prevención para reducir accidentes de tránsito en Villavicencio?

NO hay un presupuesto para tal hecho

10. ¿Cómo se percibe el comportamiento humano en materia de seguridad vial?

No hay cultura ciudadana, en materia de seguridad vial

Gracias por su colaboración

ESTRATEGIAS SEGURIDAD VIAL PROBLEMÁTICA PÚBLICA



Formato de entrevista.

Corporación Universitaria del Caribe – CECAR
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas
Programa de Administración Pública
Villavicencio – 2019

Objetivo: entrevista dirigida a funcionarios públicos encargados de gestionar la política de movilidad en Villavicencio. Con la finalidad de conocer e identificar la política de movilidad vial que ha sido formulada para la ciudad de Villavicencio y análisis de su gestión.

1. ¿Cuál es la situación del municipio de Villavicencio en materia de seguridad vial?

FALTA DE PROYECCIÓN A FUTURO EN OBRAS DE INFRAESTRUCTURA
FALTA DE PERSONAL HUMANO (ACCIDENTES DE TRANSITO)
MEJORAMIENTO DE LAS VIAS
CAMBIO DE SENTIDO VIAL DE ALGUNAS VIAS PREVIO ESTUDIO

2. ¿Cómo se evidencia la importancia de aplicar la seguridad vial en el municipio de Villavicencio?

MUCHOS ACCIDENTES
DEMASIADO TRANCONES

3. ¿Por qué diseñar y elaborar la política pública de seguridad vial en Villavicencio?

PARA TENER UNOS ACCIDENTES UNICOS Y SIN OTRO
DESEMPEÑO MAS QUE LA SEGURIDAD VIAL (EDUCACION - SENSIBILIZACIÓN
PROGRAMAS VIALES)

ESTRATEGIAS SEGURIDAD VIAL PROBLEMÁTICA PÚBLICA



4. ¿Cuál es el objetivo general de la política de seguridad vial?

PREVENIR ACCIDENTES
UN FLUJO CONTINUO DE LOS VEHICULOS

5. ¿Cómo se manifiesta las situaciones y problemáticas de la población en Villavicencio?

CULTURA URBANA EN DATOS DE TRANSITO
FALTA DE POLITICAS POR PARTE DE LA ADMINISTRACION LOCAL

6. ¿Qué autores se involucran en un accidente de tránsito?

CONDUCTORES
VEHICULOS
PEATONES
LA VIA

7. ¿Cómo se determinan los puntos criticos en materia vial en Villavicencio?

POR MEDIO DE UN ESTUDIO TECNICO DE ACUADO
AL FLUJO VEHICULAR Y PEATONAL

8. ¿Cuál o cuáles son los actores que más causan accidentes de tránsito?

CONDUCTORES
PEATONES

ESTRATEGIAS SEGURIDAD VIAL PROBLEMÁTICA PÚBLICA



9. ¿Se llevan a cabo campañas activas de prevención para reducir accidentes de tránsito en Villavicencio?

NO SE REALIZAN POR FALTA DE PRESUPUESTO

10. ¿Cómo se percibe el comportamiento humano en materia de seguridad vial?

FALTA DE CULTURA Y DE UN PROGRAMA BASICO PARA TODOS LOS ESTUDIANTES DE PATENA EN SEGURIDAD VIAL

Gracias por su colaboración

ESTRATEGIAS SEGURIDAD VIAL PROBLEMÁTICA PÚBLICA



Formato de entrevista.

Corporación Universitaria del Caribe – CECAR
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas
Programa de Administración Pública
Villavicencio – 2019

Objetivo: entrevista dirigida a funcionarios públicos encargados de gestionar la política de movilidad en Villavicencio. Con la finalidad de conocer e identificar la política de movilidad vial que ha sido formulada para la ciudad de Villavicencio y análisis de su gestión.

1. ¿Cuál es la situación del municipio de Villavicencio en materia de seguridad vial?

La situación en materia de seguridad del municipio de Villavicencio es precaria ya que (a) administraciones no se han preocupado sino por realizar concesiones con particulares para volver la movilidad en un negocio, no en un servicio hacia la comunidad, y que es un derecho constitucional establecido para el bienestar en general.

2. ¿Cómo se evidencia la importancia de aplicar la seguridad vial en el municipio de Villavicencio?

La importancia de aplicarla consiste en salvaguardar la vida de las personas y minimizar la accidentalidad en la ciudad.

3. ¿Por qué diseñar y elaborar la política pública de seguridad vial en Villavicencio?

Porque es obligación de la administración municipal y un derecho constitucional de los ciudadanos.

ESTRATEGIAS SEGURIDAD VIAL PROBLEMÁTICA PÚBLICA



4. ¿Cuál es el objetivo general de la política de seguridad vial?

Obtener una movilidad segura y salvaguardar la vida de todos los actores en el tránsito.

5. ¿Cómo se manifiesta las situaciones y problemáticas de la población en Villavicencio?

- Alto índice de muertes en accidentes de Tránsito
- Problemas enormes de movilidad, generando congestión vehicular.
- Deficiencias en el Transporte Público Urbano en la prestación del servicio y su cobertura.
- Falta de Capacitación en el personal operativo de las autoridades de Tránsito.

6. ¿Qué actores se involucran en un accidente de tránsito?

Todos los actores de la movilidad:
Conductores, Pasajeros, Acompañantes, Motociclistas, Ciclistas y Peatones.

7. ¿Cómo se determinan los puntos críticos en materia vial en Villavicencio?

De acuerdo a los accidentes que se detecten en los sitios, congestión vehicular que se presente.

8. ¿Cuál o cuáles son los actores que más causan accidentes de tránsito?

Motociclistas.

ESTRATEGIAS SEGURIDAD VIAL PROBLEMÁTICA PÚBLICA



9. ¿Se llevan a cabo campañas activas de prevención para reducir accidentes de tránsito en Villavicencio?

si, pero muy pasivas e intermitentes. sin alto impacto en la comunidad.

10. ¿Cómo se percibe el comportamiento humano en materia de seguridad vial?

Inresponsable y Desinteresado.

Gracias por su colaboración

Formato de entrevista

Corporación Universitaria del Caribe – CECAR
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas
Programa de Administración Pública
Villavicencio – 2019

Objetivo: entrevista dirigida a funcionarios públicos encargados de gestionar la política de movilidad en Villavicencio. Con la finalidad de conocer e identificar la política de movilidad vial que ha sido formulada para la ciudad de Villavicencio y análisis de su gestión.

1. ¿Cuál es la situación del municipio de Villavicencio en materia de seguridad vial?

Dentro del ámbito nacional es uno de los municipios de ciudades intermedias con uno de los menores índices de siniestros a pesar de las Eglencias que tenemos en personal de Agentes de tránsito y el mejoramiento de la malla vial de la ciudad

2. ¿Cómo se evidencia la importancia de aplicar la seguridad vial en el municipio de Villavicencio?

se evidencia mediante la disminución estadística de siniestros en accidentes de tránsito

3. ¿Por qué diseñar y elaborar la política pública de seguridad vial en Villavicencio?

Por que nos permite tener unos parametros claros para mejorar la movilidad en la ciudad y generar un bienestar para todos los ciudadanos

ESTRATEGIAS SEGURIDAD VIAL PROBLEMÁTICA PÚBLICA



4. ¿Cuál es el objetivo general de la política de seguridad vial?

-disminucion de los siniestros viales y bienestar de la ciudadanía

5. ¿Cómo se manifiesta las situaciones y problemáticas de la población en Villavicencio?

la problemática se manifiesta en el poco respeto de la ciudadanía por los normas de tránsito que son normas de vida.

6. ¿Qué actores se involucran en un accidente de tránsito?

Los actores involucrados en un accidente de tránsito pueden ser conductores, peatones o pasajeros.

7. ¿Cómo se determinan los puntos críticos en materia vial en Villavicencio?

Segun las estadísticas de accidentalidad.

8. ¿Cuál o cuáles son los actores que más causan accidentes de tránsito?

conductores de motocicletas

ESTRATEGIAS SEGURIDAD VIAL PROBLEMÁTICA PÚBLICA



9. ¿Se llevan a cabo campañas activas de prevención para reducir accidentes de tránsito en Villavicencio?

si todos los dias se realizan puestos de control para consentizar y sancionar a los infractores

10. ¿Cómo se percibe el comportamiento humano en materia de seguridad vial?

de mayoría de los ciudadanos no se dan la importancia necesaria

Gracias por su colaboración