



ALCALDÍA MUNICIPAL DE CHÍA

**DECRETO NÚMERO 276  
(29 DE JULIO DE 2020)**

**"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL -PLSV- PARA EL MUNICIPIO DE CHÍA – CUNDINAMARCA, CON VIGENCIA HASTA 2021, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

**EL ALCALDE MUNICIPAL DE CHÍA - CUNDINAMARCA**

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en los artículos 93 de la Ley 136 de 1994, 29 de la Ley 1551 de 2012, 3 y 6 de la Ley 769 de 2002, 2 de la Ley 1383 de 2011, y

**CONSIDERANDO**

Que el artículo 1º de la Constitución Política establece que:

*"Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general"*

Que de acuerdo con el artículo 2º constitucional:

*"Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; (...) asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las Autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares."*

Que el artículo 24 de la carta consagra que todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

Que el artículo 2 de la Ley 105 de 1993, "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.", contempla como algunos de los principios rectores del transporte la intervención del Estado, la libre circulación y la seguridad de las personas, precisando que esta última, constituye una prioridad del sistema y del sector transporte.

Que así mismo, el artículo 3 de la norma en comento, prevé que el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios.

Que mediante la Ley 336 de 1996, estatuto nacional del transporte, se emitieron disposiciones tendientes a unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional, de



conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan.

Que el artículo 2 ibidem dispuso que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye una prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte, y para ese efecto, el artículo 3 prevé que las autoridades de tránsito competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

Que el Artículo 1º de la Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", modificado por el artículo 1, de la Ley 1383 de 2010, determina que, en desarrollo de lo dispuesto por el Artículo 24 de la Constitución Política:

*"Todo colombiano, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público".*

Que, en concordancia a lo anterior, la Ley 769 de 2002 en su artículo 7 señala que *"Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público, sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías."*

Que el artículo 2º de la Ley 769 de 2002, define el término accidente de tránsito como un *"Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho"*.

Que el artículo 3 del Código de Tránsito, determina que son autoridades de tránsito, en su orden, el Ministerio de Transporte, los gobernadores y los alcaldes, los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital y la Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras.

Que el parágrafo primero del artículo 4 del la Ley 769 de 2002, advierte que el Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad.

Que el artículo 7º de la norma a la que se viene haciendo referencia, dispuso que las autoridades de tránsito velarán dentro de su jurisdicción por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público, y para efecto sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

Que en torno a la jurisdicción y facultades de los organismos competentes, el artículo 119 del Código Nacional de Tránsito consagra que *"(...) solo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán... impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos"*.

ALCALDÍA MUNICIPAL DE CHÍA

*[Handwritten signature]*



Que en relación con el diseño, implementación y verificación de planes estratégicos de seguridad vial, el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.", en los términos en que fue modificado por el artículo 110 del Decreto 2106 de 2019, estableció lo siguiente:

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

*En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación.*

*Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que contendrá como mínimo:*

- 1. Diagnóstico y caracterización de los riesgos de seguridad vial de la empresa, asociados a la flota de vehículos o al personal de conductores.*
- 2. Capacitaciones en seguridad vial a los trabajadores de su entidad organización o empresa independientemente del cargo o rol que desempeñe.*
- 3. Compromisos claros del nivel directivo de la entidad organización o empresa orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial.*
- 4. Actividades de inspección y mantenimiento periódico a los vehículos de la entidad organización o empresa incluidos los vehículos propios de los trabajadores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento misional de su objeto o función"*

Que mediante Decreto 2851 de 2013, se reglamentó entre otros, el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011. Dicho decreto se encuentra actualmente compilado por el Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector transporte. Es así como el artículo 2.3.2.1 de esta última norma definió el Plan Estratégico de Seguridad Vial como:

*"...el instrumento de planificación que oficialmente consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito."*

Que por su parte, el artículo 2.3.2.3.1 del Decreto 1079 de 2015, establece además que el Plan Estratégico de Seguridad Vial que deben adoptar las empresas privadas de automotores y las entidades públicas que contraten o administren flotas de vehículos automotores o no automotores, o vinculen conductores deberán adecuarse a lo establecido en las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, o al documento que lo modifique o sustituya y deberán adaptarse a las características propias de cada entidad, organización o empresa, tales como:

*"a) Fortalecimiento de la gestión institucional. Toda organización, empresa o entidad pública o privada que ejerza su actividad dentro del territorio*



colombiano, en cabeza de sus presidentes, directores o gerentes, deberá liderar el proceso de creación e implementación de su Plan Estratégico de Seguridad Vial. Dicho Plan, entre otros aspectos, deberá contribuir a generar conciencia entre el personal y lograr el compromiso de toda la institución o compañía para emprender acciones y/o procedimientos a favor de la implementación de la política interna de Seguridad Vial. Esta actividad deberá contar con mecanismos de coordinación entre todos los involucrados y propender por el alcance de las metas, las cuales serán evaluadas trimestralmente por cada entidad mediante indicadores de gestión e indicadores de resultados con el propósito de medir su grado de efectividad.

Para ello deberán prever dentro de su organización mecanismos que permitan contar con una figura encargada de la gestión y del diseño de los planes, para su correspondiente implementación y seguimiento a través de un equipo técnico idóneo. Dentro del mapa de procesos de la organización se establecerán las pautas que permitan incorporar permanentemente el diseño, implementación y reingeniería del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

b) Comportamiento humano: la organización, empresa o entidad pública o privada deberá, a través de su Comité Paritario de Salud Ocupacional (Copaso) y su Administradora de Riesgos Laborales (ARL), implementar mecanismos de capacitación en Seguridad Vial que cuenten con personal técnico experto, que realice estudios del estado general de salud de sus empleados con la forma y periodicidad que establezca el Ministerio del Trabajo.

Adicionalmente, los mecanismos de capacitación en Seguridad Vial que implementen las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas deberán contar para su elaboración con la participación de personas naturales o jurídicas con conocimiento especializado en tránsito, transporte o movilidad. Las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas establecerán mecanismos que permitan la sensibilización y capacitación del recurso humano con el que cuentan, con el fin de que adopten buenas prácticas y conductas seguras de movilidad, tanto en el ámbito laboral de acuerdo con la función misional de la organización, empresa o entidad pública o privada, como en la vida cotidiana.

c) Vehículos Seguros: la organización, empresa o entidad pública o privada, deberá diseñar e instituir un plan de mantenimiento preventivo de sus vehículos de ajuste periódico, en el que se establezcan los puntos estratégicos de revisión, duración, periodicidad, condiciones mínimas de seguridad activa y seguridad pasiva y se prevea la modernización de la flota, de conformidad con la normatividad vigente, para garantizar que estos se encuentran en óptimas condiciones de funcionamiento y son seguros para su uso.

Lo anterior deberá ser registrado en fichas técnicas de historia de estado y mantenimiento de cada vehículo, en las cuales se constaten documentalmente las condiciones técnicas y mecánicas en las que se encuentra el vehículo.

En el evento de que los vehículos sean de propiedad de la empresa, esta realizará de manera directa o a través de terceros el plan de mantenimiento preventivo. Si por el contrario estos son contratados para la prestación del servicio de transporte, la empresa contratante verificará que la empresa contratista cuente y ejecute el plan, condición que será exigida expresamente en el contrato de servicios para su suscripción y cumplimiento. El propietario del vehículo será el responsable de realizar el mantenimiento preventivo, asumiendo su costo.

d) Infraestructura Segura: dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la organización, empresa o entidad pública o privada, se deberá realizar una



revisión del entorno físico donde se opera, con el propósito de tomar medidas de prevención en las vías internas por donde circulan los vehículos, al igual que al ingreso y la salida de todo el personal de sus instalaciones.

Cuando se trate de empresas cuyo objeto social sea el transporte de mercancías o pasajeros, se deberá realizar un estudio de rutas desde el punto de vista de Seguridad Vial, el cual contendrá la evaluación de las trayectorias de viaje a través del análisis de información de accidentalidad y la aplicación de inspecciones de Seguridad Vial sobre los corredores usados, lo cual permitirá identificar puntos críticos y establecer estrategias de prevención, corrección y mejora, a través del diseño de protocolos de conducción que deberán socializarse con todos los conductores y buscar mecanismos para hacer coercitiva su ejecución.

e) Atención a Víctimas: la Aseguradora de Riesgos Laborales (ARL) deberá encargarse de asesorar a las entidades, organizaciones o empresas sobre el protocolo de atención de accidentes, con el propósito de que los empleados conozcan el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un accidente de tránsito producto de su actividad laboral, así como sus derechos y alternativas de acción.

Adicionalmente, la aseguradora de riesgos laborales participará en el diseño, adopción e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la organización, empresa o entidad pública o privada para la cual preste sus servicios."

Que así mismo, el parágrafo del artículo 10 del Decreto 2851 de 2013, previó que el Ministerio de Transporte expediría una guía metodológica "Para la elaboración de los planes estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial", máximo dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de dicha norma, la cual será publicada en la página web del Ministerio de Transporte, para efectos de su divulgación.

Que mediante Resolución 1282 de 2012, expedida por el Ministerio de Transporte, se adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, en el marco de las políticas, ejes, estrategias y líneas de acción de la Ley 1450 de 2011, Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, como un documento de política pública, que forma parte integral de dicha resolución como anexo técnico.

Que el artículo 2º de la referida resolución fijó como líneas de acción estratégicas para la implementación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, las siguientes:

1. Aspectos Institucionales.
2. Estrategias sobre el Comportamiento Humano.
3. Estrategias sobre los Vehículos.
4. Estrategias sobre la Infraestructura Vial.
5. Sistema de Atención y Rehabilitación a Víctimas.

Que a través de Resolución 1565 de 2014, el Ministerio de Transporte expidió la Guía Metodológica para la elaboración del Plan Nacional de Seguridad Vial, y con Resolución 2273 de 2014, actualizó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, y extendió su vigencia hasta el año 2021.

Que el artículo 4 de dicha resolución precisó que "Los planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentales y los municipales se armonizaron con base en los fundamentos y políticas definidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021.", contenido en el documento técnico anexo que forma parte integral de la decisión.

ALCALDÍA MUNICIPAL DE CHÍA



**ARTÍCULO 3.- DEPENDENCIA RESPONSABLE.** La Dirección de Educación, Seguridad Vial y Control del Tránsito de la Secretaría de Movilidad, o la dependencia municipal que haga sus veces, será la encargada de la puesta en marcha y la ejecución del Plan Local de Seguridad Vial "CHÍA POR UNA MOVILIDAD ORGANIZADA, DINÁMICA Y SEGURA", y su armonización con el plan de desarrollo Chía educada, cultura y segura 2020-2023, contando para ello con la colaboración del Comité Local de Seguridad Vial, en los términos del parágrafo del artículo primero de la presente decisión, y de las demás autoridades y dependencias municipales con competencia en el sector movilidad.

**ARTÍCULO 4.- DOCUMENTO TÉCNICO DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE CHÍA.** El documento técnico contentivo del Plan Local de Seguridad Vial que fue presentado, aprobado y recomendado por el Comité de Seguridad Vial del Municipio de Chía, reposa en la secretaria de Movilidad, y hace parte integral del presente Decreto, como anexo de este.

**ARTÍCULO 5.- FINANCIACIÓN.** La ejecución y desarrollo de los proyectos y actividades relacionadas en el documento técnico, final, Plan Local de Seguridad Vial "CHÍA POR UNA MOVILIDAD ORGANIZADA, DINÁMICA Y SEGURA" se financiará con los rubros que para ese efecto sean apropiados en los respectivos presupuestos plurianuales de gastos de inversión del municipio.

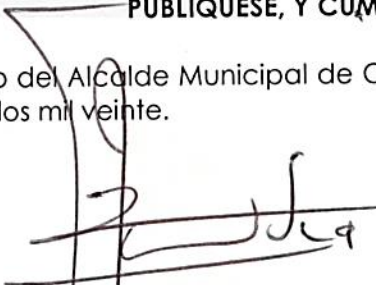
**ARTÍCULO 6.- IMPROCEDENCIA DE RECURSOS.** Contra el presente Decreto no procede recurso alguno, de conformidad con lo previsto por el artículo 75 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

**ARTÍCULO 7.- VIGENCIA.** El presente Decreto rige a partir del día siguiente al de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones municipales que le resulten contrarias.

**ARTÍCULO 8.- PUBLICACIÓN.** Publicar el presente Decreto, conforme al artículo 65 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, C.P.A.C.A., en la página web de la alcaldía <http://www.chia-cundinamarca.gov.co>.

**PUBLÍQUESE, Y CÚMPLASE**

Dado en el Despacho del Alcalde Municipal de Chía a los veintinueve (29) días del mes de julio del año dos mil veinte.

  
**LUIS CARLOS SEGURA RUBIANO**  
Alcalde Municipal

  
**OSCAR JAVIER ALFARO PARRA**  
Secretario de Movilidad

Proyectó: Lady Johanna Díaz Bossa- Profesional Universitaria- Dirección de Educación, Seguridad Vial y Control del Tránsito- Secretaría de Movilidad  
Revisó: Alvaro Ardila Mora- Profesional Especializado OAJ  
Aprobó: Rigoberto Valbuena Pintor- Director de Educación, Seguridad Vial y Control del Tránsito  
Aprobó: Betty Martínez Cárdenas- Jefe Oficina Asesora Jurídica

ALCALDÍA MUNICIPAL DE CHÍA