

**Análisis, descripción y evaluación de la política de seguridad vial enfocada a los ODS en el municipio de Fusagasugá**

**Carlos Arturo Muñoz Lozano**

**Escuela Superior de Administración Pública ESAP  
Facultad de pregrado  
Programa administración pública territorial  
Fusagasugá  
2022**

**Análisis, descripción y evaluación de la política de seguridad vial enfocada a los ODS en el municipio de Fusagasugá**

**Carlos Arturo Muñoz Lozano**

**Opción de grado:  
prácticas administrativas**

**Informe de trabajo de grado como requisito previo para optar al título de administrador público territorial.**

**Tutor de trabajo de grado:  
Msc. Luis Jair Pacheco**

**Escuela superior de administración pública ESAP  
Facultad de pregrado  
Programa administración pública territorial  
Fusagasugá  
2022**

**Dedicatoria**

*Este trabajo fruto de mi esfuerzo y constancia va dedicado a las personas que me brindaron su apoyo incondicional, a mi familia por ser guía y quienes han creído en mí siempre, dándome ejemplo de superación, humildad y sacrificio a todos ellos va dedicado este trabajo porque han fomentado en mí el deseo de superación y triunfo en la vida.*

## **Agradecimientos**

*Agradezco a Dios por brindarme su bendición en cada paso de mi vida, a la Universidad y a cada docente que hizo parte de este proceso de formación, mi agradecimiento a la Alcaldía de Fusagasugá en especial a la oficina de Planeación en cabeza del Dr. Jaime Ángel Zambrano y la Dra. Nadia Luna quienes me acompañaron y orientaron en este proceso de apoyo para realizar la investigación.*

*Mi admiración y respeto a mi Asesor Académico Docente Luis Jair Pacheco quien fue mi apoyo y guía en la realización de esta etapa.*

## Índice de contenido

Introducción .....	7
Planteamiento del problema .....	11
Pregunta problema. ....	14
I parte la práctica administrativa.....	15
Objetivos de la practica administrativa.....	16
Objetivo General.....	16
Objetivos específicos .....	16
Resultados esperados.....	17
Alcance .....	17
Descripción de los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible) .....	18
Marco de referencia .....	19
Marco Teórico .....	19
Marco Conceptual .....	22
Marco Geográfico.....	23
□ Misión .....	25
□ Visión.....	25
□ Objetivos de calidad.....	25
□ Política de calidad .....	26
Marco Normativo .....	26
Metodología .....	29
Enfoque metodológico.....	29
II PARTE RESULTADOS DE LA PRACTICA ADMINISTRATIVA .....	31
Política pública de seguridad vial enfocada a los ODS .....	31
Índice de Siniestralidad. ....	36
Comparendos.....	36
Descripción de los resultados obtenidos.....	37
Preguntas realizadas con una visión de peatón.....	38
Preguntas realizadas con una visión de pasajero.....	40
Preguntas realizadas con una visión de conductor.....	42
Propuesta de mejoramiento .....	47

Conclusiones .....	50
Recomendaciones .....	51
Bibliografía.....	52

### Lista de tablas

<i>Tabla 1 Datos de la Alcaldía de Fusagasugá – Cundinamarca</i>	23
<i>Tabla 2 Marco Normativo</i>	26
<i>Tabla 3 Proyectos Ejecutados Año 2021</i>	33
<i>Tabla 4 Índice de Siniestralidad en Fusagasugá 2020 - 2021</i>	36
<i>Tabla 5 Comparendos del Municipio de Fusagasugá 2019 – 2021</i>	36
<i>Tabla 6 Elementos del ciclo PHVA (Planear, Hacer Verificar y Actuar)</i>	48

### Lista de Graficas

<i>Ilustración 1 Objetivos del desarrollo sostenible</i>	20
<i>Ilustración 2 Ubicación Geografica General</i>	23
<i>Ilustración 3 Ubicación Geográfica Municipio de Fusagasugá – Cundinamarca</i>	23
<i>Ilustración 4 Alcaldía Municipal de Fusagasugá - Cundinamarca</i>	24
<i>Ilustración 5 Datos Poblacionales 2019</i>	34
<i>Ilustración 6 Datos Poblacionales 2020</i>	34
<i>Ilustración 7 Datos Poblacionales 2021</i>	35
<i>Ilustración 8 Historico de cifras entre los año 2017 – 2021</i>	35
<i>Ilustración 9 Matriz datos entre los años 2017 - 2021</i>	35
<i>Ilustración 10 Fallecidos por Actor Vial Años 2017 – 2021</i>	<b>¡Error!</b>
<b>Marcador no definido.</b>	
<i>Ilustración 11 Pregunta 1 ¿ Que género es?</i>	37
<i>Ilustración 12 Pregunta 2: Indique a que rango de edad pertenece?</i>	37

<i>Ilustración 13 Pregunta 3: Conoce usted todas las normas de comportamiento según el código nacional de tránsito?</i>	38
<i>Ilustración 14 Pregunta 4: Cuales de las siguientes acciones, las considera como riesgo en la vía publica?</i>	39
<i>Ilustración 15 Pregunta 5: Cuales de las siguientes conductas imprudentes realiza usted con mas frecuencia?</i>	39
<i>Ilustración 16 Pregunta 6: Cual de las siguientes conductas imprudentes realiza con mas frecuencia?</i>	40
<i>Ilustración 17 Pregunta 7: Indique ¿cual de las siguientes acciones, considera usted como riesgo en la via?</i>	41
<i>Ilustración 18 Pregunta 8: Tienes usted vehículo propio?</i>	42
<i>Ilustración 19 Pregunta 9: Posee licencia de conducción?</i>	42
<i>Ilustración 20 Pregunta 10: experiencia en años en la conducción?</i>	43
<i>Ilustración 21 Pregunta 11: Tiene restricciones para conducir?</i>	43
<i>Ilustración 22 Pregunta 12: ¿En el ultimo año le han impuesto infracciones de transito o fotomultas?</i>	44
<i>Ilustración 23 Pregunta 13: Se encuentra a paz y salvo con el SIMIT? ( Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Transito</i>	44
<i>Ilustración 24 Pregunta 14: Conoce y respeta todas las normas de comportamiento según el código nacional de transito?</i>	45
<i>Ilustración 25 Pregunta 15: Indique cual de las siguientes opciones considera usted de mayor riesgo en la vía?</i>	45

## Introducción

Las señales de tránsito constituyen los elementos físicos que se utilizan en la regulación del tránsito. Sirven para que el público usuario, guiándose por sus indicaciones, se comporte con prudencia, corrección y seguridad en las vías y, de esta manera, se consiga disminuir el número de accidentes y expeditar el tránsito, por lo tanto, esta investigación se centra en analizar la incidencia de accidentalidad ocurridos en el municipio de Fusagasugá, zona urbana vial, durante el periodo enero de 2021 a diciembre de 2021, las causas, los sitios más frecuentes de ocurrencia, quiénes son los que sufren más accidentes, los hombre o las mujeres, en qué mes del año aumentan los accidentes.

Estas son algunas de las preguntas o variables intervinientes que se pueden encontrar en este proyecto de investigación; además se pretende indagar y determinar qué medidas correctivas, y qué tan efectivas han sido éstas por parte de las autoridades de instituciones como la: SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD Y LA POLICÍA DE TRÁNSITO, encargadas de velar por la seguridad vial, tanto de los conductores, como la de los peatones, además desde el punto de vista de la gestión pública es importante contextualizar y relacionar esta problemática con la capacidad institucional de la administración municipal y su relación con los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) y la agenda 2030, planteados por Naciones Unidas en 2015.

El Departamento de Asuntos Económicos y Sociales (DAES) de Naciones Unidas (ONU) señala la necesidad de contar con instituciones públicas fuertes necesarias para la implementación y ejecución de los ODS:

La existencia de unas instituciones públicas fuertes es clave para la consecución de los ODS y que nadie se quede atrás. [...] Como grupo de reflexión de la ONU, DAES genera, analiza y compila un amplio abanico de datos y estadísticas económicas, sociales y

medioambientales para informar y aconsejar a los Estados Miembros y otras partes interesadas sobre tendencias y políticas para abordar problemas comunes.

[...] La presente Agenda 2030, es un plan de acción en favor de las personas, el planeta y la prosperidad. También tiene por objeto fortalecer la paz universal dentro de un concepto más amplio de la libertad. Reconocemos que la erradicación de la pobreza en todas sus formas y dimensiones, incluida la pobreza extrema, es el mayor desafío a que se enfrenta el mundo y constituye un requisito indispensable para el desarrollo sostenible. [...] Los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible y las 169 metas que anunciamos hoy demuestran la magnitud de esta ambiciosa nueva Agenda universal. Con ellos se pretende retomar los Objetivos de Desarrollo del Milenio y conseguir lo que estos no lograron. También se pretende hacer realidad los derechos humanos de todas las personas y alcanzar la igualdad entre los géneros y el empoderamiento de todas las mujeres y niñas. Los Objetivos y las metas son de carácter integrado e indivisible y conjugan las tres dimensiones del desarrollo sostenible: económica, social y ambiental. (DAES - ONU, 2022),

Desde el punto de vista humano, la ONU resalta el compromiso de los Estados miembros por prestar mayor atención a las personas y al planeta contra la degradación, consumo irresponsable, y hacer frente al cambio climático para satisfacer las necesidades presentes y futuras de las generaciones. De esta manera nuestra práctica profesional busca también hacer una relación con los ODS (objetivos de desarrollo sostenible), en especial el ODS 11 (Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y que trata sobre el tema del transporte sostenible). En particular destacamos lo siguiente:

En la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible de 2002, el papel del transporte quedó plasmado una vez más en el documento final: el Plan de Aplicación de las Decisiones de Johannesburgo. El Plan de Aplicación de las Decisiones de Johannesburgo ofreció múltiples puntos de referencia para el transporte sostenible, en el contexto de la infraestructura, los sistemas de transporte público, las redes de distribución de mercancías, la asequibilidad, la eficiencia y la comodidad del transporte, la mejora de la calidad del aire de las ciudades y la salud, y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. (DAES - ONU, 2022).

La importancia de plantearse por qué existen los accidentes de tránsito, ¿cuáles son las cifras o datos representativos? que se manejan actualmente en el municipio por accidentes de tránsito, qué medidas correctivas realiza el municipio para evitar accidentes y de esta manera lograr que sus pobladores y visitantes dispongan de políticas, ambientes e infraestructuras seguras y confiables ayudará a las autoridades al fortalecimiento de las capacidades institucionales y con ello al logro de los ODS, entre otros beneficios Desde el punto de vista de usuarios de vehículos se espera que las conclusiones y recomendaciones de este trabajo contribuyan también a la proyección, implementación y evaluación de mejores políticas acordes con un transporte sostenible, seguro y respetuoso con todos los actores. Al lector le sirva como herramienta, para que al conducir una moto o vehículo lo haga con el conocimiento necesario cumpliendo con las normas de tránsito ayudando de esta manera a la disminución de la accidentalidad en el municipio de Fusagasugá.

## **Metodología.**

Este trabajo es de tipo descriptivo y no pretende profundizar en la complejidad y rigurosidad que amerita el tema dado que el tiempo disponible no es suficiente para su desarrollo. Para realizar el presente proyecto se realizarán, entrevistas, visitas a puntos críticos, encuestas y consultas en los registros que reposan en el Instituto de Movilidad y Transporte, en la Policía de Carreteras, en Medicina Legal, en libros e Internet.

## Planteamiento del problema

Los accidentes de tránsito son resultado de los avances del mundo moderno y de la globalización de los mercados, a medida que se han incrementado las distancias entre diferentes puntos geográficos, se hace más necesario el uso de diferentes tipos de vehículos, y la disponibilidad de infraestructuras adecuadas, seguras y confiables, lo que ha conllevado al uso intensivo y masivo como parte esencial de la vida diaria de las personas en los diferentes entes territoriales o municipios de Colombia. Con la demanda creciente de sistemas masivos de transporte, y la poca oferta de calidad para atenderlos, la tendencia de la última década ha sido el aumento de vehículos de toda clase que compiten entre sí por las vías ocasionando grandes atascos y problemas a la movilidad en todos los municipios del país. Por otra parte, el *Consejo Colombiano de Seguridad – CCS*, “presenta un análisis de las cifras de Accidentes de Trabajo, Enfermedades Laborales y Muertes por causas relacionadas con el trabajo durante el 2020.

La tasa de accidentes de trabajo en Colombia para el 2020 fue de 4.4 accidentes de trabajo por cada 100 trabajadores. La tasa para este periodo fue de 503,6 casos por cada 100.000 trabajadores. La tasa de muertes relacionadas con el trabajo fue de 4,5 eventos por cada 100.000 trabajadores” (Consejo Colombiano de Seguridad - CCS, 2022).

El periódico *El Tiempo* en su edición del 3 de enero 2021 titulaba: *Motociclistas y peatones ponen casi el 80 % de los muertos en las vías*. “En la última década, por cada carro que entró en circulación ingresaron dos motos. Y la tasa de años de vida perdidos por muertes prematuras en accidentes de tránsito es de 1,3 años por cada 1.000 mujeres, mientras que para los hombres es de 6,8. [...] Para entender la magnitud de lo que sucede en Colombia, el estudio expone que en el 2019 hubo en el país 175.605 siniestros viales, de los cuales el 44 por ciento trajeron consecuencias más allá de los daños materiales, pues dejaron 743.977

lesionados y 40.564 lesionados de gravedad, es decir, personas que tuvieron que ser hospitalizadas por más de un día, principalmente en Bogotá, Antioquia y Valle del Cauca. De esos lesionados, el 88 por ciento estaba en las edades más productivas de la vida, es decir, entre los 15 y 59 años de edad. Y el 80 por ciento de esos siniestros (140.760) correspondieron a choques de vehículos, mientras que el 8,7 por ciento a atropellos (15.338), que en un 99 por ciento causaron lesiones o fallecimientos.

Los peligros que se afrontan en las vías son distintos para cada tipo de vehículo. En el caso de las motos, por ejemplo, con lo que más chocan (771 casos) son con objetos fijos, seguidos por los transportes de carga o mulas (656). En cambio, los ciclistas con lo que más colisionan es con las mulas (111), y las motos (89); mientras que los vehículos livianos –carros y camionetas– chocan en su mayoría con objetos fijos (128), transporte de carga (74), y otros carros (65).

[...] Los siniestros viales tienen un perfil que en su mayoría es urbano. Así, el 70 por ciento de accidentes ocurren en las ciudades capitales, y el 43 por ciento de los fallecimientos se concentran en 11 ciudades que tienen más de la mitad de la población colombiana: Barranquilla, Bogotá, Bucaramanga, Cali, Cartagena, Cúcuta, Medellín, Pereira, Villavicencio, Santa Marta e Ibagué... (El Tiempo-Judicial, 2021).

Como se observa, año tras año, la mortalidad relacionada con esta causa cobra muchas vidas, además conlleva muchas incapacidades psicofísicas que producen un impacto importante a nivel de la salud pública en la población. Las consecuencias que generan los choques, sea cual fuere la forma es de gran traumatismo para las personas ya que en muchas ocasiones se puede ver afectadas por largo tiempo. Desde un análisis preliminar se podría argumentar que es un problema de cultura ciudadana que afecta a todo el país.

La cultura de los habitantes de Fusagasugá, usuarios de vehículos y motocicletas muestran patrones de conducta inadecuada, como exceder límites de velocidad, no respetar los pares, cruzar los semáforos en rojo, más de 2 personas en una moto, conducir bajo efectos del alcohol, conducir estos vehículos sin la debida capacitación, no respetar las normas de tránsito, no transitar por su carril, adelantar en espacios reducidos, cruces indebidos, no utilizar dispositivos de iluminación, cascos y cinturón de seguridad y otros elementos de protección personal, Pero también se observa la falta de la señalización, escasean los reductores de velocidad entre otros, también se evidencia un alto aumento en el flujo vehicular llámese automotores o motocicletas debido a la fácil accesibilidad al adquirirlos los cuales pueden ser comprados por cualquier persona independientemente del estrato económico en que se encuentre.

En el municipio de Fusagasugá actualmente no se cuenta con él la presencia del Instituto de Movilidad y Transporte y la policía de tránsito en el área urbana y policía de carretera, que trabajan en equipo, así los accidentes siguen ocurriendo con frecuencia.

En este sentido, pretendemos con este proyecto dar algunas herramientas a las Entidades relacionadas con este campo para lograr un impacto desde la política de seguridad vial en la accidentalidad vial en el municipio de Fusagasugá- departamento de Cundinamarca.

De este modo, el enfoque del problema va direccionado al papel que tiene los ODS con la seguridad vial del municipio y como a través de esto lograr erradicar de manera definitiva lo problemas que se presentan a través de los años.

**Pregunta problema.**

Qué vínculos relacionan unos ODS con la oportunidad de la política en la seguridad vial de Fusagasugá - Cundinamarca, observada entre enero de 2021 y diciembre de 2021

## I parte la práctica administrativa

### Objetivos de la practica administrativa

#### Objetivo General

- Vincular los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) con en el desarrollo de la seguridad vial en Fusagasugá - Cundinamarca.

#### Objetivos específicos

- Revisar la información disponible producida sobre seguridad vial en el municipio de Fusagasugá en el año 2021.
- Evidenciar los planes, programas y proyectos de seguridad vial ejecutados en el año 2021 en el municipio de Fusagasugá.
- Comparar los índices entre los años 2019 al 2021 con respecto a la seguridad vial del municipio de Fusagasugá.
- Generar recomendaciones sobre el mejoramiento de la seguridad vial, incluyendo los ODS a sus políticas de seguridad vial.

### **Resultados esperados**

Se entregará un informe con la evaluación y análisis realizado a los ciudadanos sobre la política de seguridad vial, y su relación con los ODS de Fusagasugá - Cundinamarca y sus aspectos a mejorar.

### **Alcance**

La estrategia de mejoramiento continuo lograda y aceptada por la administración municipal se limita al tiempo de práctica profesional establecido en el convenio firmado entre la ESAP y el representante de la administración municipal.

## **Descripción de los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible)**

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) adoptados por las Naciones Unidas en 2015 contienen la agenda global más ambiciosa aprobada por la comunidad internacional para movilizar la acción colectiva en torno a objetivos comunes. Si bien se proponen luchar contra la pobreza extrema, integran y equilibran tres dimensiones esenciales del desarrollo sostenible como son la económica, la social y la ambiental, proporcionando una valiosa hoja de ruta para articular la formulación de políticas mundiales. Sin embargo, la arquitectura compleja bajo la que se han diseñado, sus limitaciones técnicas y las fundadas críticas de la comunidad internacional proyectan importantes limitaciones para que esta novedosa agenda pueda alcanzar los objetivos previstos de construir un planeta mejor para las generaciones venideras.

La nueva hoja de ruta del desarrollo internacional, aprobada solemnemente en la 70<sup>o</sup> Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015, tras la firma de 193 jefes de Estado y de Gobierno mundiales, se ha denominado *Objetivos de Desarrollo del Milenio* (ODS). Desde entonces, se ha convertido en el punto de referencia fundamental para el desarrollo global hasta el año 2030. Es cierto que, con anterioridad, la comunidad mundial había adoptado agendas de desarrollo que planteaban también objetivos ambiciosos de carácter global, como acabar con el hambre, reducir la pobreza, alcanzar la educación básica universal o conseguir el 0,7% de ayuda al desarrollo para los países más pobres, como pretendían los *Objetivos de Desarrollo del Milenio* (ODM), que fueron aprobados quince años antes, en la 55<sup>o</sup> Asamblea General de las Naciones Unidas con un enorme júbilo. Sin embargo, el incumplimiento de los ODM, junto a una visión reduccionista de los mismos y la necesidad de ampliar notablemente las tradicionales visiones del desarrollo, han llevado a construir la agenda de acción más amplia, compleja y sofisticada jamás diseñada.

## Marco de referencia

### Marco Teórico

El proyecto está basado en el desarrollo sostenible como primera instancia que busca satisfacer las necesidades actuales sin comprometer los recursos y posibilidades de las futuras generaciones; este es un término que se conoció por primera vez con el informe de Brundtland en el año 1987, en el cual define el desarrollo sostenible como: “Aquel que satisface las necesidades del presente sin comprometer las necesidades de las futuras generaciones”. Posteriormente, en el año 1992 en Río de Janeiro se crearon los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) por parte de la asamblea de la ONU, que son un llamado universal a la adopción de medidas para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad. (MAGALY HUAROC ASTO, JULIO DE 2018). Por lo cual, la ONU desarrollo un total de 17 objetivos que son un complemento a los ODM (Objetivos de Desarrollo del Milenio) donde se incluyen nuevos temas como el cambio climático, la desigualdad económica, la innovación, el consumo sostenible, la paz y la justicia; estos objetivos son: 1. Fin de la pobreza: Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo. 2. Hambre cero: Poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible. 3. Salud y bienestar: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades. 4. Educación de calidad: Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover

Oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos. 5. Igualdad de género: Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas. 6. Agua limpia y saneamiento: Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos. 7. Energía asequible y no contaminante: Garantizar el acceso a

energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos. 8. Trabajo decente y crecimiento económico: Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos. 9. Industria, innovación e infraestructura: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación. 10. Reducción de las desigualdades: Reducir la desigualdad en y entre los países. 11. Ciudades y comunidades sostenibles: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. 12. Producción y consumo responsables: Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles. 13. Acción por el clima: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos. 14. Vida submarina: Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible. 15. Vida de ecosistemas terrestres: Gestionar sosteniblemente los bosques, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y detener la pérdida de biodiversidad. 16. Paz, justicia e instituciones sólidas: Promover sociedades justas, pacíficas e inclusivas. 17. Alianzas para lograr los objetivos: Revitalizar la alianza mundial para el desarrollo sostenible.

*Ilustración 1 Objetivos del desarrollo sostenible*



*Fuente: (Comision Economica para America Latina y el Caribe (C.E.P.A.L.), 2018*

Los ODS se crearon para elegir las mejores opciones con el fin de mejorar la vida de manera sostenible para las futuras generaciones y proporcionar para todos los países orientación conforme a sus necesidades y a los desafíos ambientales en general. Estos objetivos se pusieron en marcha en enero de 2016 y se busca seguir orientando las políticas y la financiación del PNUD (Organismo Principal de las Naciones Unidas para el Desarrollo) durante los próximos 15 años; el PNUD está para ayudar a implementar los objetivos en aproximadamente 170 países y territorios; y busca que todas las personas participen activamente en materia de desarrollo en su región o comunidad en cada país. El PNUD creó un documento que recopila la información para crear indicadores que permitan medir los ODS y su impacto, su contenido se basa en la inclusión social y las implicaciones que tiene para la generación de indicadores asociados a los objetivos de desarrollo sostenible. Así se apoya activamente el fomento de las estrategias y metodologías a favor del cumplimiento de los ODS que se puedan implementar. El manual del PNUD se divide en varios módulos que se componen de la conceptualización de la inclusión social y como se relaciona con los ODS, percepciones de varias organizaciones de desarrollo con respecto al desarrollo humano y los derechos de inclusión social, aproximación desde el área sociológica sobre el concepto de inclusión social, como abordar la medición de inclusión social y propuestas prácticas para llevar a cabo dichas mediciones con efectividad. (PNUD M., 2009) Una vez definidos los objetivos de desarrollo sostenible nos enfocamos en el vínculo que puedan tener con el desarrollo de la infraestructura vial, el trabajo acude a un asunto principal: toda la infraestructura vial se desarrolló en función de las necesidades de la población de diferentes sectores de la sociedad y del país, para ello se acude a fundamentos o conceptos antropológicos, sociales, económicos y hacia el de mejor bienestar de los habitantes del país. Para preceder a realizar gestión de ejecución de proyectos y mantenimiento para el desarrollo de la infraestructura vial del país respecto a vías primarias, secundarias, terciarias, vías férreas, fluviales, puertos marítimos y aeropuertos. Para cada una de estas especialidades se tienen como fundamento una teoría

especifica que se relaciona con las diferentes áreas de estudio de la ingeniería civil que son: vías y transporte, recursos hídricos y del ambiente, geotecnia y pavimentos, estructuras y con una mirada focalizada en la administración y construcción de desarrollo de proyectos de la infraestructura vial, que será nuestro principal enfoque en este proyecto.

## **Marco Conceptual**

Los conceptos relevantes para este trabajo de grado son los ODS definidos por la asamblea general de las naciones unidas (ONU), que adopto en septiembre de 2015 un plan de acción para favorecer a las personas y al planeta, la prosperidad y fortalecer la paz universal y la justicia. (OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE, ONU, 2015). En consecuencia, los países miembros aprobaron una resolución en la que reconocen que uno de los mayores desafíos del planeta es erradicar la pobreza y que con esta no podrá haber un desarrollo sostenible; para esto la ONU plantea un total de 17 objetivos de desarrollo sostenible que abarcan ámbitos como la economía, la parte social y ambiental.

Todos estos objetivos los desarrollo la ONU durante por lo menos dos años de investigación e interacción con la sociedad, permitiendo encontrar los problemas reales a los que se enfrenta el mundo y buscar una solución para lograr el verdadero desarrollo sostenible, así los estados se comprometieron a utilizar los medios necesarios para la implementación de estos objetivos en cada uno de los países y centrarse en las necesidades de los más vulnerables. Estos objetivos se plantearon para cumplirse aproximadamente para el año 2030 pero debido a que no se han logrado grandes resultados, los líderes mundiales se comprometieron a financiar y a reforzar a las instituciones para lograr los objetivos en la fecha prevista. De aquí radica la importancia y la necesidad de esta investigación, de poder contribuir de alguna manera y desde el desarrollo de nuestra carrera, a implementar estos objetivos y ver qué relación pueden tener con la infraestructura vial y como contribuye a erradicar la pobreza

que es el principal objetivo de la alianza de la ONU y así mismo a cumplir los demás objetivos de desarrollo sostenible mencionados anteriormente.

## Marco Geográfico

Alcaldía municipal del municipio Fusagasugá – Cundinamarca

*Tabla 1 Datos de la Alcaldía de Fusagasugá – Cundinamarca*

Alcalde	Dr. Jairo Hortua Villalba
Dirección:	Calle 6 No 6 – 24
Teléfonos:	(+57) (1)8868181 – Fax (+57) (1)8868150
Horario de Atención:	Lunes a viernes de 8:00 a.m. a 1:00 pm. Y de 2:00 p.m. a 5:00 p.m. Sábados 8:00 a.m. a 12:00 pm
Dirección Electrónica:	atencialciudadano@fusagasuga-cundinamarca.gov.co

*Ilustración 2 Ubicación Geográfica General*



*Fuente: (google maps, 2022)*

*Ilustración 3 Ubicación Geográfica Municipio de Fusagasugá – Cundinamarca*



Fuente: (google maps, 2022)

Ilustración 4 Alcaldía Municipal de Fusagasugá – Cundinamarca



Fuente: (google maps, 2022)

- **Misión**

Somos un ente del orden territorial que administra los recursos públicos del Estado en busca del bienestar de la comunidad Fusagasugueña, mediante la prestación de servicios de calidad, con un talento humano comprometido con el servicio al ciudadano.

- **Visión**

Fusagasugá, para el año 2026 será un territorio de paz, educado, armónicamente planificado con equidad social rural y urbana, seguro, productivo, acogedor, saludable, solidario, participativo, innovador, ambientalmente sostenible, con alto sentido de pertenencia, proyectado al futuro, con servicios humanos y de calidad, eficiente en materia integral, fiscal y financiera; consolidada como una ciudad estratégica para el desarrollo de la región, el departamento, el país y proyectada internacionalmente.

### **Objetivos de calidad**

- Satisfacer necesidades y requerimientos de los beneficiarios del municipio de Fusagasugá con factores de calidez, amabilidad y criterios de efectividad.
- Implementar un enfoque por procesos en las actividades propias de la Alcaldía de Fusagasugá.
- Fortalecer las competencias laborales y la cultura de la atención oportuna, transparente y comprometida del talento humano de la Alcaldía de Fusagasugá.
- Gestionar y administrar de manera efectiva todos los recursos de la Alcaldía de Fusagasugá para lograr una óptima prestación de sus servicios.

- Cumplir con las competencias y normas legales vigentes aplicables al municipio, mediante la ejecución del mandato legal de manera permanente.

- **Política de calidad**

La Alcaldía de Fusagasugá se compromete con un sistema integrado de gestión en el cual, la capacidad y el compromiso del talento humano, la transparencia en la administración de los recursos y la prestación de servicios con calidad, respondan a las necesidades de los usuarios con eficiencia, eficacia, efectividad y mejoramiento continuo de sus procesos.

## Marco Normativo

En la siguiente tabla se relacionarán las normas promulgadas en el servicio de atención al cliente.

*Tabla 2 Marco Normativo*

Norma	Concepto
Decreto no. 280	"por el cual se crea la comisión interinstitucional de alto nivel para el alistamiento y la efectiva implementación de la agenda de desarrollo post 2015 y sus objetivos de desarrollo sostenible -ods."
Carta de las naciones unidas	Es la constitución de la organización de las naciones unidas (ONU). Firmada el 26 de junio de 1945 en san francisco, después de que se reunieran y ser ratificada por los cinco miembros permanentes del consejo de seguridad, que en ese entonces eran: la república de china, Francia, la unión soviética, el reino unido y estados unidos. Esta carta contiene 111 artículos dividido en 19 capítulos donde en cada uno de ellos está el tratado que constituye la organización y convenio internacional de las naciones unidas, para así promover la paz y seguridad internacional, y el progreso económico y social de todos los países.
Plan estratégico del PNUD 2018 - 2021	Con base de la agenda 2030 para el desarrollo sostenible y bajo los principios de igualdad, y todos tener las mismas condiciones, el ideal del programa de las naciones unidas para el desarrollo (pnud) en su plan estratégico para el 2018-2021 consiste en

---

“ayudar a los países a lograr el desarrollo sostenible mediante la erradicación de la pobreza en todas sus formas y dimensiones, la aceleración de las transformaciones estructurales para el desarrollo sostenible y la creación de resiliencia ante las crisis y las perturbaciones”. Este plan establece el progreso en los próximos años en la parte de progreso y evolución del desarrollo sostenible y las necesidades, en este documento se describe la manera en que se ayudara a hacer realidad los objetivos de desarrollo sostenible, esto requiere un trabajo en colaboración de los gobiernos, la sociedad civil y el sector privado como facilitador y apoyo del sistema de las naciones unidas.

---

Marco de cooperación del país

El gobierno colombiano el 29 de mayo de 1974 firmo el acuerdo básico de cooperación con el programa de las naciones unidas para el desarrollo sostenible sobre la población en presencia del pnud, en donde se empieza hacer presencia oficial y se hace un trabajo entre el gobierno y la sociedad colombiana, elaborando programas para solucionar las necesidades y prioridades en los planes de desarrollo. Es por esto que surge el primer marco de cooperación del país en el año (1997-2001) que estableció como propósito “apoyar las estrategias de desarrollo del país, asignando una alta prioridad a las tareas de promover el desarrollo humano sostenible haciendo hincapié en el desarrollo social y la eliminación de la pobreza”. Luego el segundo acuerdo de cooperación para el país en año (2002-2006) que tenía como propósito “promover la creación de un ambiente propicio para la paz y la reconciliación”. Donde el pndu tiene como compromiso seguir contribuyendo en acciones del gobierno para reducir la pobreza y promover la paz mediante una gobernabilidad democrática.

---

Marco de asistencia de la ONU para el desarrollo de Colombia 2015-2019.

Este marco se concentra en la construcción de la paz y el desarrollo sostenible, tiene como base la carta de las naciones unidas y tratados y convenios internacionales ratificados en Colombia, el enfoque en el desarrollo sostenible se centra en tres ejes que se refuerzan mutuamente el desarrollo económico y social y la protección del medio ambiente, los objetivos que implican importantes esfuerzos de todos los países y todos los actores en una nueva alianza global, se orientan a erradicar la pobreza en todas sus dimensiones de manera irreversible, estimular el crecimiento económico con bienestar colectivo, proteger y aprovechar sosteniblemente los recursos naturales y los ecosistemas, y reducirla desigualdad entre y al interior de los países. (Holguín & hochschild,

---

---

Documento de programa país	<p>2015).</p> <p>El 18 de febrero de 2015 se implementan los ods en Colombia desde presidencia de la república bajo el decreto 0280 de 2015, en ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales considerando: “que la comunidad internacional ha concentrado sus esfuerzos en la promoción de un modelo de desarrollo sostenible con la adopción de una agenda de desarrollo que permita a los estados tomar acciones concretas encaminadas a lograr un equilibrio entre las dimensiones sociales, ambientales y económicas del desarrollo sostenible”.</p> <p>Este documento contiene: “el enfoque programático se enmarca dentro de las prioridades establecidas por el plan nacional de desarrollo 2014-2018”.</p> <p>Este programa se centra el apoyo a gobernaciones que buscan la paz, esto lleva a un trabajo con la pnud pasando estrategias de reducción de la pobreza y construcción de la paz. Este documento contiene tres programas que son prioridad para el país y estas son: crecimiento incluyente y sostenible, gobernabilidad incluyente para el desarrollo urbano y rural y la construcción de paz y transformación no- violenta de los conflictos.</p> <p>El programa está alineado con las prioridades de los objetivos de desarrollo sostenible en su estrategia de implementación se constituirá un comité de gestión del programa con las contrapartes nacionales responsables de coordinar la cooperación internacional y otras instituciones claves.</p>
----------------------------	--

---

*Fuente: Elaboración Propia*

## Metodología

### Enfoque metodológico

- **Histórico:** para realizar este proyecto, se necesita saber la historia de los accidentes de tránsito, sus causas y consecuencias quienes han colaborado para evitar estos accidentes las fechas.
- **Bibliográfico:** La mayoría de los proyectos necesitan consultar información, en libros, en el internet, con personas que manejen el tema, lo cual hace necesario realizar bibliografías.
- **Descriptivo:** Observamos que cada día aumentan los accidentes de tránsito y el porcentaje de personas que mueren es elevado, esto se debe a que muchos de nosotros cometemos imprudencias a diario.
- **Estadístico:** Para realizar este proyecto se requiere realizar encuestas para conocer los resultados obtenidos al final del proyecto, consultas en internet y realización de consultas al personal de la Policía Nacional y del Instituto de Movilidad y Transporte.
- **Clase de investigación.** El presente proyecto es de tipo descriptivo porque permite organizar y clasificar los indicadores cuantitativos obtenidos en la medición, revelándose a través de ellos las propiedades, relaciones y tendencias problema, que en muchas ocasiones no se perciben de manera inmediata. Organizando la información mediante tablas de distribución de frecuencias de los accidentes de tránsito el municipio de Tame, en el período comprendido entre enero de 2021 y diciembre de 2021, teniendo en

cuenta tanto la morbilidad, la mortalidad y las características inherentes a este tipo de accidentes

- Población y muestra. La población universal son las personas habitantes del municipio de Fusagasugá zona urbana y la muestra son las 50 personas encuestadas que conducen algún tipo de vehículo, peatones y/o acompañantes durante el año 2021 que se encuentran registradas en medicina legal, en la policía de Tránsito y el Instituto de movilidad y transporte del área urbana del municipio de Fusagasugá.

Se realizarán 50 encuestas las cuales se aplicarán a la comunidad en general mayor de 18 años de edad del área urbana del municipio de Fusagasugá que conduzcan algún tipo de vehículos públicos, particulares o motocicletas y a peatones.

## **II PARTE RESULTADOS DE LA PRACTICA ADMINISTRATIVA**

### **Política pública de seguridad vial enfocada a los ODS**

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) son el corazón de la Agenda 2030 y muestran una mirada integral, indivisible y una colaboración internacional renovada. En conjunto, construyen una visión del futuro que queremos. Hace años que numerosos científicos, ciudadanos y organizaciones llevan avisando de las consecuencias del cambio climático, la contaminación atmosférica, la importancia de respirar aire limpio y la imperiosa necesidad de promover un cambio de rumbo económico, industrial, social, político y medio ambiental en el sistema internacional. En 2015, las Naciones Unidas dieron prioridad al transporte como pieza clave a reformar para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) – iniciativa impulsada por Naciones Unidas para dar continuidad a la agenda de desarrollo tras los Objetivos de Desarrollo del Milenio-.

Las políticas para avanzar hacia sistemas de transporte de bajas emisiones de carbono están en consonancia con la Agenda 2030. El transporte por carretera y la movilidad urbana contribuyen directamente a los ODS 7 -Energía asequible y no contaminante-, 9 -Industria, innovación e infraestructura-, 11 -Ciudades y comunidades sostenibles-, 12 -Consumo y producción sostenible- y 13 -Acción climática-. Igualmente contribuyen al ODS 3 -protegiendo la salud y el bienestar de los ciudadanos.

### **Objetivos de Desarrollo Sostenible (O.D.S.)**

Teniendo en cuenta la Agenda 2030 sobre Desarrollo Sostenible, que fue aprobada por la Organización de las Naciones Unidas en el año 2015 y con el propósito de ser contributivos con el objetivo que “los países y sus sociedades emprendan un nuevo

camino con el que mejorar la vida de todos, sin dejar a nadie atrás”.

<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/>)

La Secretaria de Movilidad de Fusagasugá, se enfoca en el Objetivo 11: “Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, Se propone adelantar la Formulación de la Política Pública de Seguridad Vial, y específicamente en el objetivo: 11.2 “De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad””

Apoyar los sistemas alternativos de transporte sostenibles, como el desplazamiento en bicicleta y el desplazamiento a pie, desincentivar el uso del carro particular y el uso del transporte público masivo, son apuestas que esta secretaria puede tomar como aporte al objetivo global. Atacar los sistemas de transporte informal otorgará mayor seguridad a los pasajeros y reducirá el número de víctimas en las vías, siendo necesario crear una robusta y contundente cultura vial entre los actores viales

Respecto del ítem 3 “Salud y Bienestar” fija como objetivo “Garantizar una vida sana y promover el bienestar en todas las edades” es esencial para el desarrollo sostenible, y en el numeral 3.6 Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo, se reafirma así la necesidad de establecer como Política Pública la Seguridad Vial en Fusagasugá.

El ODS 7 “Energía Asequible y no Contaminante” hace hincapié en la búsqueda de nuevas fuentes de energía, no contaminantes y el desarrollo de las mismas, reafirmando así la apuesta de la Movilidad en bicicleta y a pie, para ello es indispensable como lo decíamos anteriormente que es de suma importancia crear una robusta y contundente cultura vial entre los actores viales.

El objetivo es adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos. Teniendo en cuenta que el transporte es una de las industrias que genera gran cantidad de Gases de Efecto Invernadero -GEI-, este sector debe tomar las medidas adecuadas para la protección del medio ambiente.

Por esta razón, una de las metas de este ODS es “Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales”.

Proyectos ejecutados en el año 2021 por la secretaria de movilidad en el municipio de Fusagasugá.

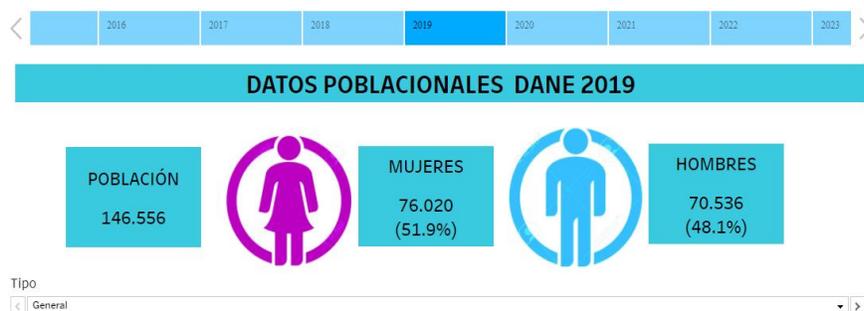
*Tabla 3 Proyectos Ejecutados Año 2021*

Número de proyectos	Código bpin	Nombre del proyecto	Apropiación vigente		
			Propios	S.g.p.	Total, vigencia
3	2020252900050	Instalación y mantenimiento de señales de tránsito del municipio de Fusagasugá	430.188.285,00	N/a	430.188.285,00
	2020252900091	Adquisición, instalación, mantenimiento e implementan de señalizaciones viales en las zonas escolares, jardines	25.301.676,00	N/a	25.301.676,00

	infantiles, parques, zonas verdes y puntos de interés en el marco del sistema de planeación y presupuesto participativo Fusagasugá			
2020252900094	Control, capacitación y actualización de las normas de tránsito y acciones para la seguridad vial del municipio de Fusagasugá	751.000.000,00	N/a	751.000.000,00

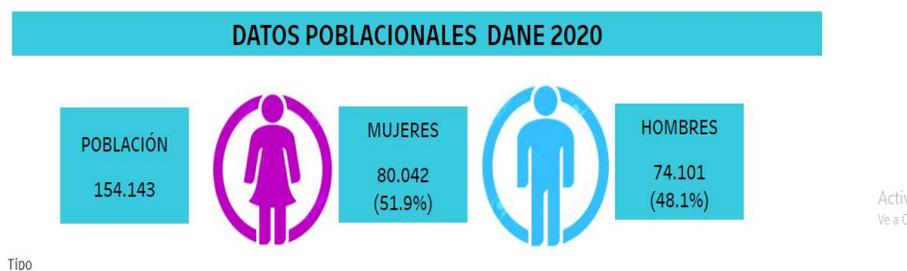
Fuentes: (Alcaldía de Fusagasugá - Cundinamarca, 2021) Indicadores de referencias años 2019, 2020 y 2021

Ilustración 5 Datos Poblacionales 2019



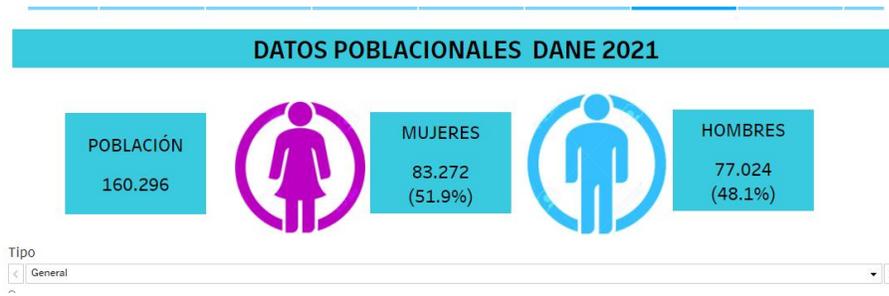
Fuente: (Departamento Administrativo Nacional de Estadística (D.A.N.E))

Ilustración 6 Datos Poblacionales 2020



Fuente: (Departamento Administrativo Nacional de Estadística (D.A.N.E))

Ilustración 7 Datos Poblacionales 2021



Fuente: (Departamento Administrativo Nacional de Estadística (D.A.N.E))

Cifras municipales Observatorio Agencia de Seguridad Vial

Histórico de víctimas: En esta sección se encuentra un Historial relacionado con victimas fallecidas y lesionadas valoradas Por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses en siniestros de tránsito en el municipio de Fusagasugá.

Ilustración 8 Historico de cifras entre los años 2017 – 2021



Fuente: (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses en Siniestros de Transito)

Ilustración 9 Matriz datos entre los años 2017 - 2021

NombreMes	Matriz Mes Año				
	2017	2018	2019	2020	2021
01.ene	2	1	1	3	2
02.feb	1	2		3	1
03.mar		3	4	2	5
04.abr	1	2		1	4
05.may	1	3	2	2	3
06.jun		6	2	1	3
07.jul	3	5	2	2	3
08.ago	5	3	4	3	1
09.sep	4	1	1	2	4
10.oct	5	1	1	1	
11.nov	1	3	4	3	4
12.dic	3	4	4	3	1

(Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses en Siniestros de Transito)

		Fallecidos por Actor Vial				
UsuarioVia		2017	2018	2019	2020	2021
	Usuario de moto	15	11	6	11	14
	Peatón	8	9	9	9	11
	Usuario de V.Individual	2	6	6	2	1
	Usuario T.Carga		3	1	3	3
	Sin Información		2	2	1	
	Usuario de bicicleta	1	2			1
	Usuario T.Pasajeros		1	1		1

(Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses en Siniestros de Tránsito)

### Índice de Siniestralidad.

Tabla 4 Índice de Siniestralidad en Fusagasugá 2020 – 2021

Año 2019	274	28%	
Año 2020	300	31%	Se incremento por la alta afluencia de vehículos en el municipio y por la imprudencia de los mismos
Año 2021	403	41%	Es te porcentaje nos da a entender que en el municipio de Fusagasugá han llegado más vehículos - falta de a

Fuente: (secretaría de movilidad )

### Comparendos

Tabla 5 comparendos del municipio de Fusagasugá 2019 – 2021

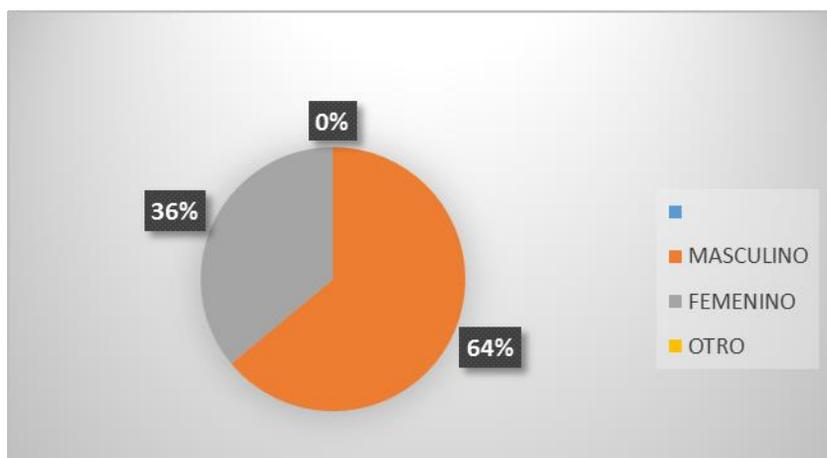
Comparendo año 2019	7251	21%	Con relación al año 2018 y 2019 se disminuyó los comparendos en un 1% debido a que existió un mayor control de la movilidad en municipio de Fusagasugá
Comparendo año 2020	7163	21%	Con relación al año 2019 y 2020 se disminuyó los comparendos en un 1% debido a que existió un mayor control de la movilidad en municipio de Fusagasugá
Comparendo año 2021	5661	17%	Con relación al año 2020 y 2021 se disminuyó los comparendos en un 4% debido a que se implementaron más estrategias por parte de la secretaría de movilidad con compañías educativas.

Fuente: (Secretaría de Movilidad )

### Descripción de los resultados obtenidos.

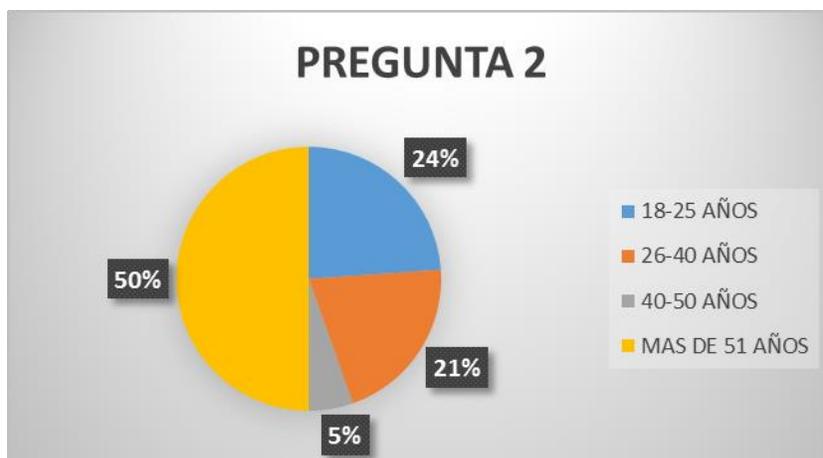
Los resultados obtenidos en la medición de la percepción del Ciudadano a 50 ciudadanos que respondieron a la encuesta, en el momento de hacer uso de los de Fusagasugá obteniendo lo siguiente:

Ilustración 10 Pregunta 1 ¿Que género es?



De 50 personas encuestadas respondieron a esta pregunta ¿Qué género es?, el 64%, respondieron Masculino, el 36% respondieron Femenino, y 0% otro.

Ilustración 11 Pregunta 2: ¿Indique a que rango de edad pertenece?



De 50 personas encuestadas respondieron a esta pregunta ¿Indique a que rango de edad pertenece?, el 24%, respondieron que están entre los 18 y 25 años, el 21% respondieron estar entre los 26 y 40 años, 5% respondieron que están entre los 40 y 50 años, y el 50% respondieron que están por encima de los 51 años.

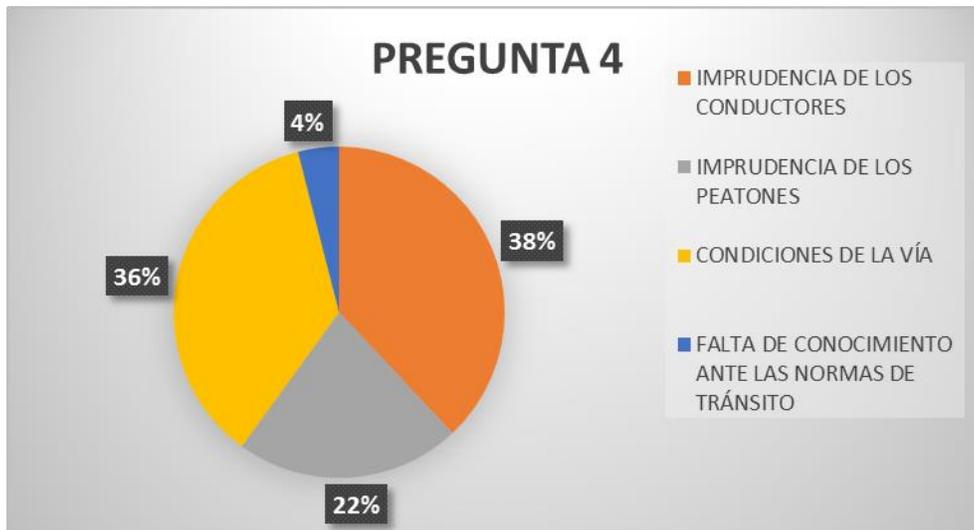
### Preguntas realizadas con una visión de peatón

*Ilustración 12 Pregunta 3: ¿Conoce usted todas las normas de comportamiento según el código nacional de tránsito?*



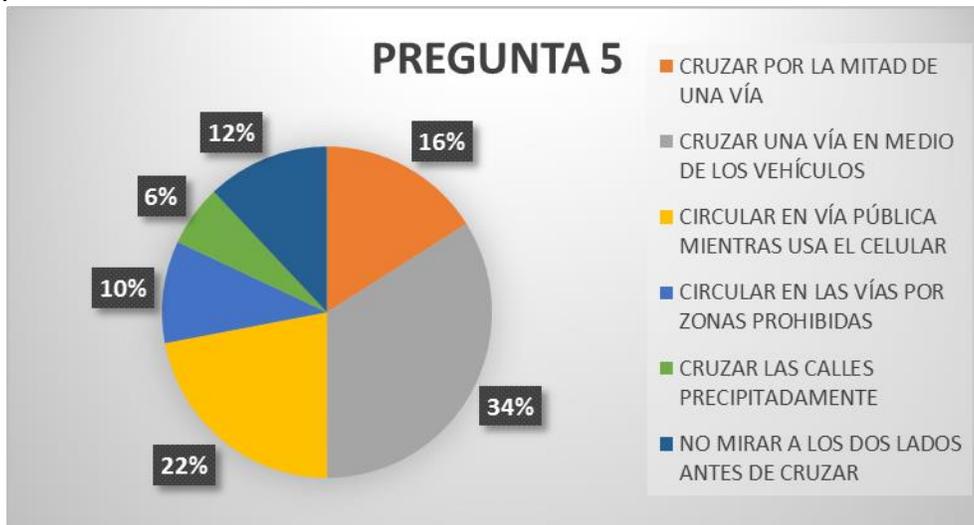
De 50 personas encuestadas respondieron a esta pregunta ¿Conoce usted todas las normas de comportamiento según el código nacional de tránsito?, el 30%, respondieron que conocen las normas, el 26% no las conoce, y el 44% respondieron conocer solo algunas normas.

Ilustración 13 Pregunta 4: Cuales, de las siguientes acciones, ¿las considera como riesgo en la vía pública?



De las 50 personas encuestadas podemos notar que en la pregunta ¿Cuáles de las siguientes acciones, las considera como riesgo en la vía pública? 38% consideran imprudente a los conductores, 22% respondieron que la imprudencia es cometida por los peatones, 36% considera que la mayor imprudencia son las condiciones en la que se encuentran las vías, y tan solo 4% respondieron que la imprudencia se comete al no tener conocimiento ante las normas de tránsito.

Ilustración 14 Pregunta 5: ¿Cuáles de las siguientes conductas imprudentes realiza usted con más frecuencia?



De las 50 personas encuestadas podemos notar que en la pregunta ¿Cuáles de las siguientes conductas imprudentes realiza usted con más frecuencia? 16% consideran como conducta imprudente cruzar por la mitad de la vía, 34% respondieron que la imprudencia es cometida por cruzar una vía en medio de los vehículos, 22% considera que la mayor imprudencia es circular en vía pública mientras se usa el celular, el 10% de las personas respondieron que la imprudencia que realizan con más frecuencia es circular en las vías por zonas prohibidas, tan solo el 6% afirman cruzar las calles precipitadamente, y por ultimo tenemos 12% de personas que no miran ambos lados de la calle antes de cruzar.

### Preguntas realizadas con una visión de pasajero

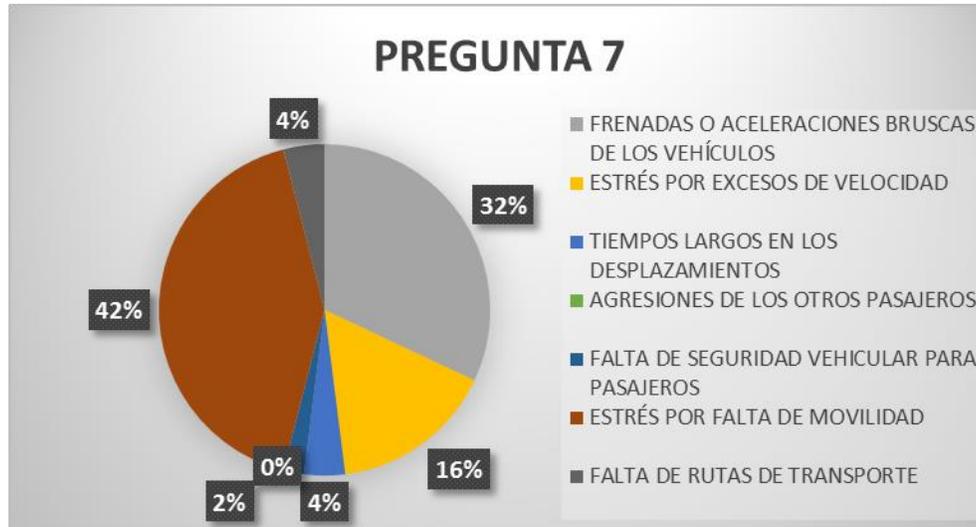
*Ilustración 15 Pregunta 6: ¿Cuál de las siguientes conductas imprudentes realiza con más frecuencia?*



De las personas encuestadas se puede concluir que a la pregunta ¿Cuál de las siguientes conductas imprudentes realiza con más frecuencia? 6% no respetan el espacio de los demás, 12% son imprudentes cuando descienden de un vehículo que todavía está en movimiento, 18% discuten con el conductor, mientras que 8% discuten con los demás

pasajeros, y la mayor imprudencia con 56% es abordar o descender de los buses en lugares no autorizados.

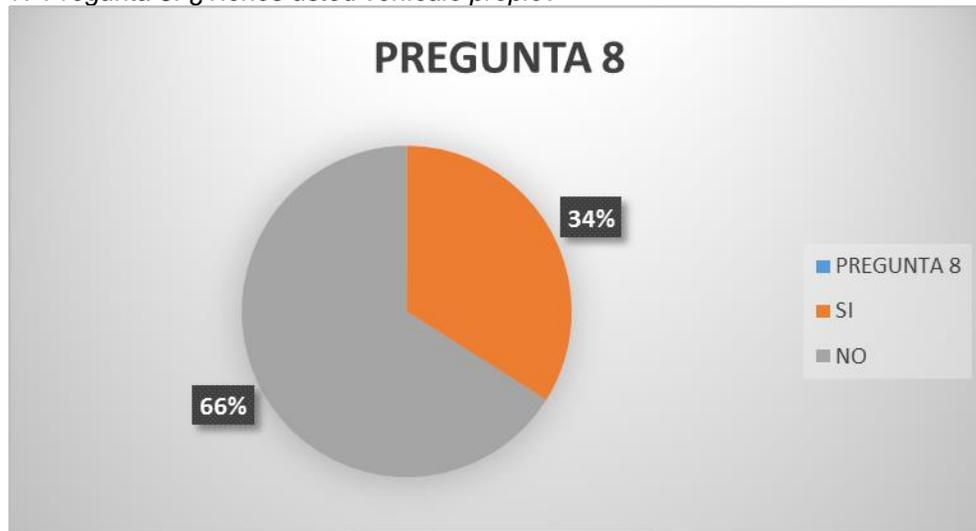
*Ilustración 16 Pregunta 7: ¿Indique ¿cuál de las siguientes acciones, considera usted como riesgo en la vía?*



De las 50 personas encuestadas se define los siguientes porcentajes ante la pregunta ¿cual, de las siguientes acciones, considera usted como riesgo en la vía? 32% frenadas o aceleración brusca en los vehículos, 16% estrés por exceso de velocidad, 4% tiempos largos en los desplazamientos, 2% falta de seguridad vehicular para los pasajeros, 0% agresiones de los otros pasajeros, 42% siendo el mayor porcentaje siendo el estrés por falta de movilidad, y 4% en la falta de rutas de transporte.

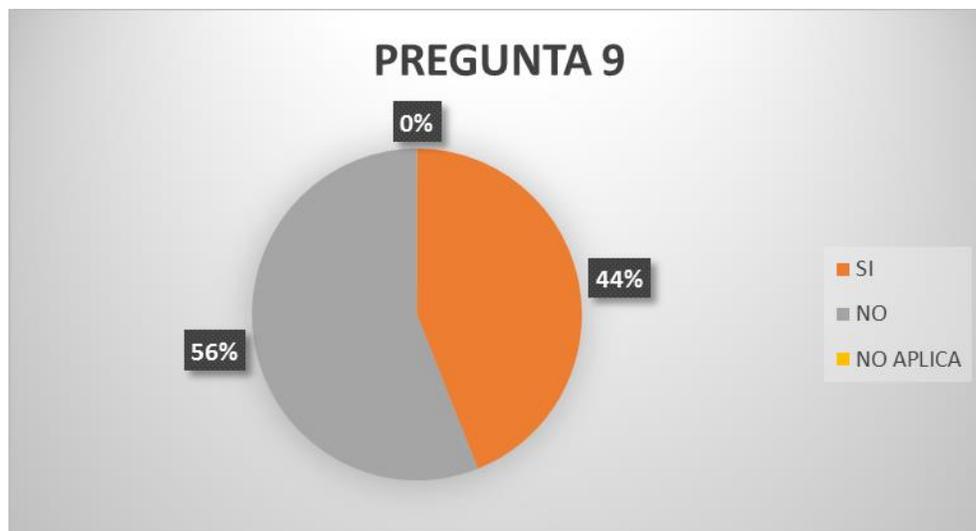
## Preguntas realizadas con una visión de conductor

Ilustración 17 Pregunta 8: ¿Tienes usted vehículo propio?



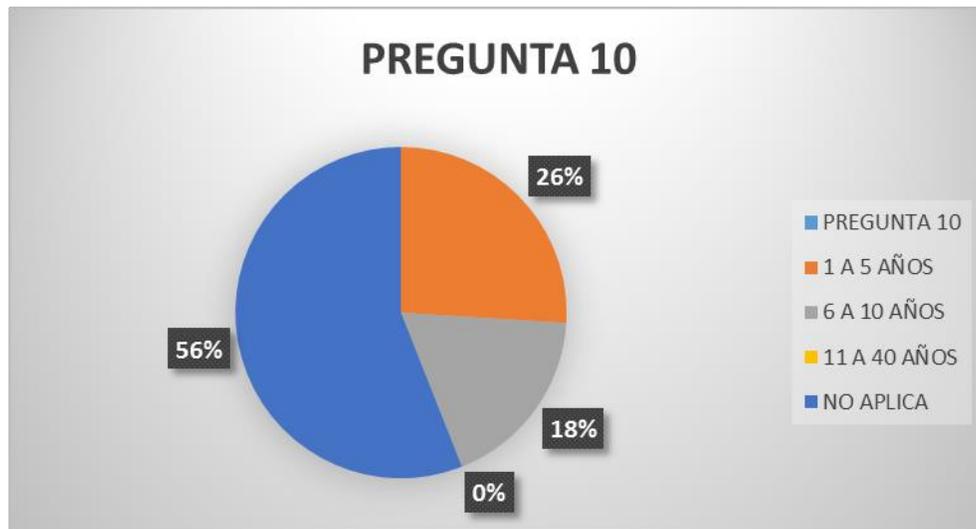
De las 50 personas encuestadas solo el 34% tienen vehículo propio, convirtiéndolos en conductores, y el 66% son pasajeros sin vehículo propio.

Ilustración 18 Pregunta 9: ¿Posee licencia de conducción?



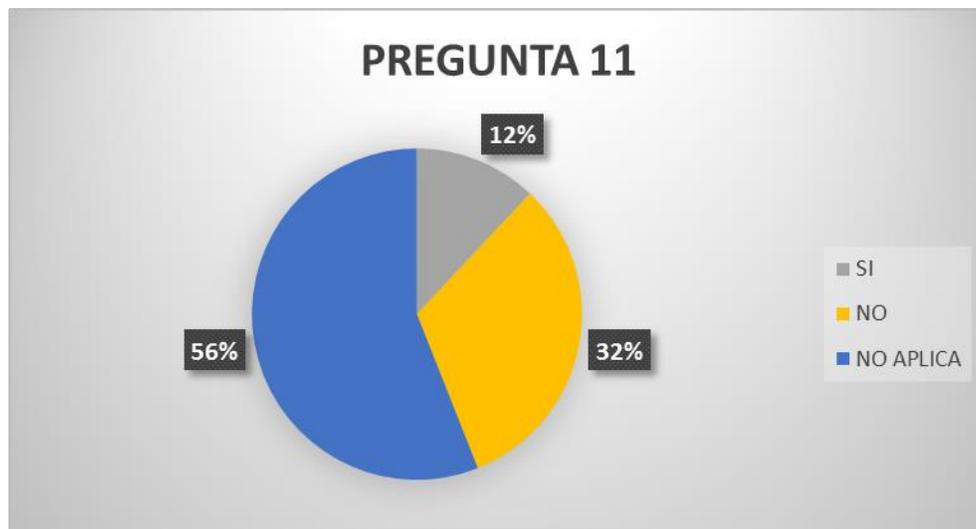
De las personas con vehículo solo el 44% tiene licencia para conducirlos, mientras que el 56% no poseen licencia.

Ilustración 19 Pregunta 10: ¿experiencia en años en la conducción?



La experiencia de las personas encuestadas varía entre 1 a 5 años el 26%, de 6 a 10 años 18 %, de 11 a 40 años 0%, y 56% personas que no aplican o no tienen experiencia.

Ilustración 20 Pregunta 11: ¿Tiene restricciones para conducir?



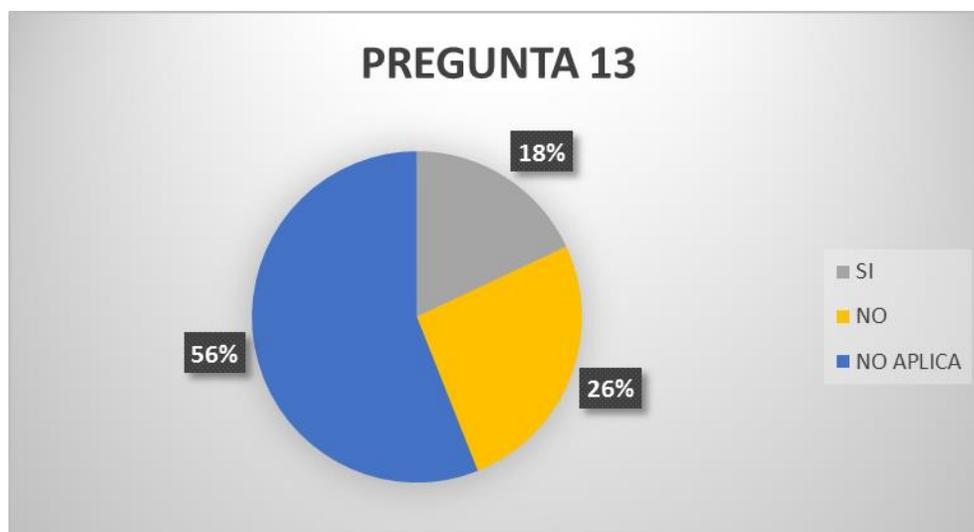
De la pregunta ¿Tiene restricciones para conducir? 12% respondieron que sí, y 32% no tienen ninguna restricción, además de existir un 56% que no aplica o no tienen la experiencia en conducción

Ilustración 21 Pregunta 12: ¿En el último año le han impuesto infracciones de tránsito o foto multas?



De la pregunta ¿En el último año le han impuesto infracciones de tránsito o foto multas? Observamos que solo el 10% son los infractores, 34% conductores que cumplen, y 56% de personas que no aplica la pregunta al no ser conductores.

Ilustración 22 Pregunta 13: ¿Se encuentra a paz y salvo con el SIMIT? (Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito)



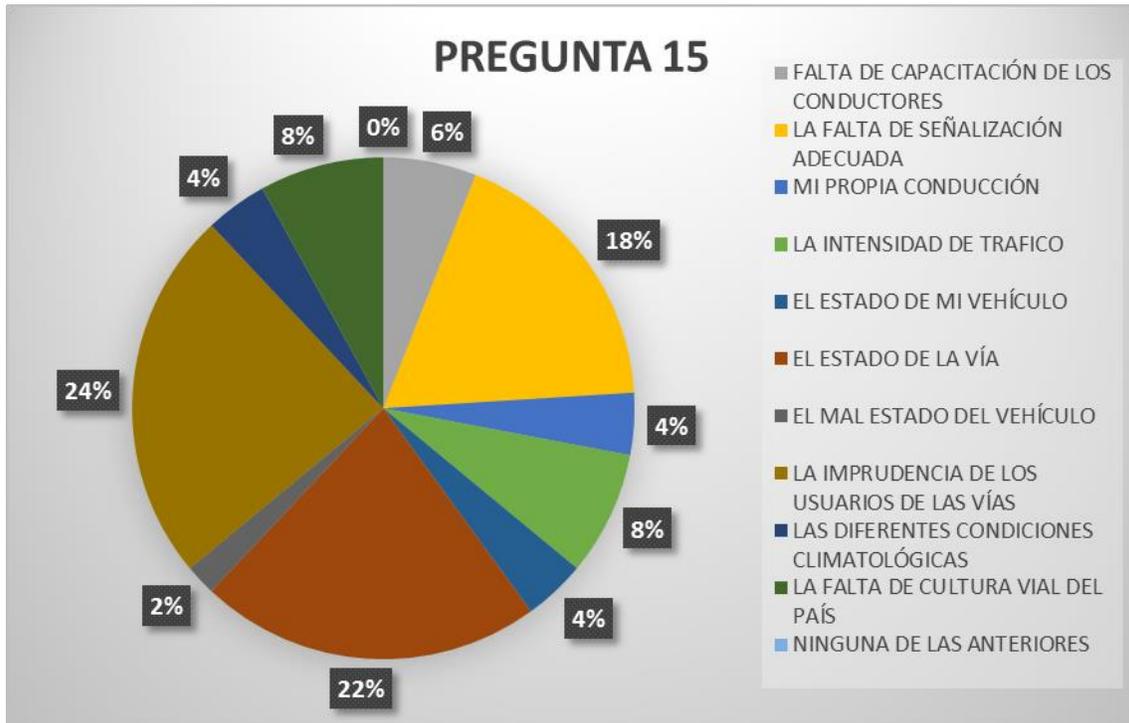
Teniendo en cuenta la importancia de estar al día con el SIMIT, notamos que 26% de las personas encuestadas no se encuentran al día, y 18% si se encuentran al día, dejando un 56% de personas a las que no aplica esta pregunta por no ser conductores

Ilustración 23 Pregunta 14: ¿Conoce y respeta todas las normas de comportamiento según el código nacional de tránsito?



Se le preguntó a 50% personas si conocían y respetaban las normas de comportamiento según el código nacional de tránsito, y los resultados arrojaron que 86 conocían algunas normas, pero no todas, 0% conoce por completo las normas mencionadas y el 14% no conoce ninguna norma.

Ilustración 24 Pregunta 15: ¿Indique cuál de las siguientes opciones considera usted de mayor riesgo en la vía?



En la última pregunta de la encuesta, preguntando ¿cuál de las siguientes opciones considera usted de mayor riesgo en la vía? La imprudencia de los usuarios en la respuesta más notoria con 24%, seguida por el estado de las vías con 22%, y la tercera respuesta más notoria fue la falta de señalización con un 18%, dejando las demás respuestas con una participación muy baja y que varían entre el 0% y el 8%.

### **Propuesta de mejoramiento**

La propuesta para la mejora del proceso de política pública con respecto al tema de seguridad vial del municipio de Fusagasugá consta de dos partes:

- Elaboración y ejecución del plan de acción
- Control y evaluación del plan de acción

En este sentido la estrategia planeada en la Tabla No. 6 contiene todos los elementos del ciclo PHVA (planear, hacer, verificar y actuar) que se hace en forma continua y tiene como meta lograr la mejora continua.

Además, y como es el fin último del sistema, garantiza que se integre a la gestión y no quede como elemento suelto o documento de biblioteca, sino que los dueños de proceso lo utilicen para mejorar los diferentes aspectos de su gestión recomendando realizarse anualmente debido a los diferentes procesos que se deben manejar para cumplir con los ODS pertinentes a la seguridad vial.

Tabla 6 Elementos del ciclo PHVA (Planear, Hacer Verificar y Actuar)

No.	Etapa	Actividad	Actividad Adicional	Indicador
<b>PRIMER ETAPA</b>	Recolección de información	Revisar todas las fuentes de información al interior de la institución y organizarla en forma adecuada.	Trabajo en equipo con todos los procesos.	Información recolectada.
	Diagnóstico	Revisar todos los elementos del sistema	Encuesta a los usuarios con el fin de evidenciar el grado de satisfacción	No de usuarios que dieron calificación excelente/Número de usuarios entrevistados *1000
	Revisar el estado de avance de los Planes Integrales	Revisar: Política pública departamental vigente, Plan de capacitación, Programa de bienestar e incentivos, programas de movilidad y seguridad vial del municipio	Revisar el estado y la fecha de la última actualización	Numero de planes revisados/número total de planes *100
	Adecuación y ajustes	Revisar tanto el diagnostico como el estado de avance de los planes y aplicar los correctivos a que haya lugar.	Trabajar el tema con los dueños de Proceso	Diagnóstico socializado y mejorado de los aspectos requeridos; planes integrales funcionando.
	Elaborar Plan de Acción	Con todos estos elementos desarrollar un plan de implementación	Trabajo con los diferentes equipos de los procesos.	Actividades ejecutadas/actividades programadas *100
	Desarrollar la política de integridad	Que contenga principios y valores: honestidad, compromiso,	Construirlo participativamente con los funcionarios	Política de integridad construida y socializada

		justicia, diligencia, respeto etc.		
	Implementación	Integrar todos los elementos y estructurarlos de acuerdo con los objetivos de los ODS e integrarlos a la investigación y producto final	Implementar e integrar desarrollando actividades con los diferentes equipos de trabajo	ODS implementados
	Socialización	Informar y socializar a todos los funcionarios tanto de planta como contratistas sobre esta herramienta de gestión.	Trabajo con los diferentes equipos de los procesos.	Número de funcionarios que conocen el sistema/número total de funcionarios*100
<b>SEGUNDA ETAPA</b>	Medición del grado de implementación	Revisión del cumplimiento de los objetivos propuestos y el nivel de cobertura	Seguimiento de indicadores	Revisión de los resultados de los indicadores y las tendencias
	Mejora Continua	Seguimiento continuo al sistema	Revisión del sistema en la percepción del usuario	Percepción del Usuario

## Conclusiones

La seguridad vial es un pilar que ha demostrado que si se invierte el dinero con buen control sobre este hay la certeza de que se pueden cumplir muchos de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS), que acompañados se encuentra una relación positiva como lo son: desarrollo territorial, satisfacción social, y habría menos índice de mortalidad y accidentalidad. Fusagasugá tiene un gran desafío para lograr hacer una adecuada inversión en la infraestructura vial y poder cumplir los ODS que se han planteado en la agenda 2030.

La política pública de seguridad vial se encuentra en este momento en construcción por parte de la secretaria de Movilidad del municipio, con apoyo de los diferentes actores que influyen en la construcción de la política y su vinculación los ODS.

Los ODS que influyen en la construcción de la política pública de seguridad vial del municipio el objetivo “Trabajo decente y crecimiento económico” al generar empleo para su implementación y control, el objetivo “Industria,, innovación e infraestructura” en el momento que se tomen decisiones de cambiar las condiciones viales y de señalización del municipio, el objetivo “Ciudades y comunidades sostenibles” al crear una solución al problema de seguridad se genera un mayor auge para el desarrollo municipal.

Por último, podemos concluir que el municipio de Fusagasugá en los últimos tres años ha disminuido su índice de accidentalidad y muertes por culpa de accidentes de tránsito, demostrando de esta manera la gestión por parte de la secretaria de movilidad del municipio, en el control y gestión antes este tema.

## **Recomendaciones**

La recomendación inicial es hacer una invitación por medio de la secretaria de movilidad para la seguridad vial, la importancia de que existan reuniones periódicas con personas capacitadas para cada uno de los procesos internos en la seguridad vial, de esta forma permiten la planeación y planificación de medidas estructurales y no estructurales para el ordenamiento del municipio.

## Bibliografía

- Alcaldía de Fusagasugá - Cundinamarca. (2021). Fusagasugá. ASTO, M. H. (JULIO de 2018). *Los ODS*. Obtenido de <https://sites.google.com/site/magalyhuarocasto2705/proyectos/distritos> Ciudadano, I. S. (2018). Protocolo de Atención y Servicio al Ciudadano. Bogota, Colombia.
- Comision Economica para America Latina y el Caribe (C.E.P.A.L.). (2018). *La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible "Una Oportunidad para America Latina y el Caribe*. Naciones Unidad, Santiago: Naciones Unidad.
- Consejo Colombiano de Seguridad - CCS. (20 de 04 de 2022). ccs. Obtenido de ccs: <https://ccs.org.co/siniestralidad-laboral-en-colombia-observatorio-de-seguridad-y-salud-del-ccs/#:~:text=1%20La%20tasa%20de%20accidentes%20de%20trabajo%20en,fue%20de%204%2C5%20eventos%20por%20cada%20100.000%20trabajadores.>
- DAES - ONU. (20 de 04 de 2022). *Departamento de Asuntos Economicos y Sociales*. Obtenido de Naciones Unidas : <https://www.un.org/es/desa> Departamento Administrativo Nacional de Estadística (D.A.N.E). (s.f.).
- El Tiempo-Judicial. (3 de enero de 2021). *El Tiempo*. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/justicia/investigacion/analisis-sobre-la-accidentabilidad-vial-en-el-pais-558378>
- Gomez, C. (s.f.). *ODS - Revision Critica*.
- Holguín, M. Á., & Hochschild, F. (03 de septiembre de 2015). *Programa de Las Naciones Unidas para el Desarrollo*. Recuperado el 2020 de 03 de 17, de [https://www.undp.org/content/dam/colombia/docs/Operaciones/UNDP\\_CO\\_UNDAF2015\\_2019\\_final.pdf](https://www.undp.org/content/dam/colombia/docs/Operaciones/UNDP_CO_UNDAF2015_2019_final.pdf)
- Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses en Siniestros de Transito. (s.f.). Fusagasugá.(s.f.). *Libro Verde 2030 - Política Nacional de Ciencia e Innovacion para el Desarrollo Sostenible*.
- PNUD. (s.f.). *PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO*. Obtenido de Objetivos de desarrollo sostenible: <https://www1.undp.org/content/undp/es/home.html> Secretaria de Movilidad . (s.f.). *Anexo Publico Política Publica Seguridad Vial*. Fusagasuga.
- PNUD, M. (2009). *OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE*. Obtenido de Manual de Planificación, seguimiento y evaluación de los resultados de desarrollo: <https://www1.undp.org/content/undp/es/home/librarypage/operations/evaluation/handbook.html>