



## CRITEROS TÉCNICOS PARA LA INSTALACIÓN DE OPERATIVOS DE CONTROL EN EL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR.

### 1 INTRODUCCIÓN

El control operativo en materia de tránsito constituye un instrumento técnico de gestión del riesgo vial orientado a la protección de la vida y la integridad de los actores viales. Su implementación no responde exclusivamente a dinámicas sancionatorias, sino que forma parte estructural del sistema de seguridad vial, en el marco de una política pública nacional vinculante.

La Ley 769 de 2002 asigna a los organismos de tránsito funciones regulatorias, preventivas y sancionatorias en toda su jurisdicción territorial, estableciendo la facultad de instalar puestos de control técnicamente implementados por autoridad legítimamente constituida. Esta competencia tiene carácter general, permanente y territorial, y se orienta al cumplimiento normativo y a la reducción de factores de riesgo asociados a la siniestralidad vial.

A nivel nacional, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031, adoptado mediante el Decreto 1430 de 2022, establece el enfoque de Sistema Seguro como eje rector de la política pública. Este enfoque parte de tres premisas fundamentales:

- El error humano es inevitable.
- Las muertes y lesiones graves son evitables.
- El sistema vial debe diseñarse y gestionarse para tolerar el error sin consecuencias fatales.

En consecuencia, las autoridades deben intervenir de manera preventiva sobre los factores estructurales del riesgo, reduciendo la exposición, disminuyendo la probabilidad de ocurrencia de eventos y mitigando la severidad del daño.

El diagnóstico contenido en el PNSV identifica como problemática estructural las debilidades en la vigilancia y control operativo, señalando que la disminución del control coincide con incrementos significativos en la mortalidad vial, particularmente en determinados días y franjas horarias. Así mismo, reconoce la existencia de cultura de incumplimiento normativo en múltiples contextos territoriales, lo cual exige fortalecer la presencia institucional y la planeación estratégica del control.

Desde esta perspectiva, el control operativo no puede limitarse exclusivamente a puntos con siniestralidad histórica, pues ello implicaría adoptar una lógica reactiva incompatible con el enfoque preventivo del Sistema Seguro. La gestión del riesgo vial exige intervenir no solo donde el daño ya ocurrió, sino donde existen condiciones de exposición, probabilidad y severidad potencial que justifican la intervención anticipatoria.



Por tanto, el presente documento técnico define los criterios de priorización del control operativo utilizado en el municipio de Valledupar bajo un enfoque integral de gestión del riesgo, alineado con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031.

## 2 MARCO TEORICO

El enfoque de Sistema Seguro se sustenta en un postulado fundamental de la ingeniería y la gestión contemporánea del riesgo vial: el error humano es inevitable, pero las consecuencias fatales no lo son. Esta premisa implica un cambio paradigmático frente a modelos tradicionales centrados exclusivamente en la responsabilidad individual del conductor, trasladando la carga de la gestión del riesgo hacia la estructura misma del sistema vial. En consecuencia, las autoridades están obligadas a intervenir de manera preventiva sobre los factores estructurales que incrementan la probabilidad y la severidad del daño —velocidad, comportamiento, condiciones técnico-mecánicas de los vehículos, configuración y operación de la infraestructura y organización institucional del sistema— con el propósito de reducir la exposición al riesgo y mitigar sus consecuencias antes de que se materialicen en lesiones o muertes.

Bajo esta lógica sistémica, limitar el control operativo exclusivamente a lugares con siniestralidad previamente comprobada no solo carecería de sustento normativo, sino que resultaría conceptualmente incompatible con el mandato nacional de gestión preventiva del riesgo vial incorporado mediante el Decreto 1430 de 2022. Una intervención basada únicamente en la ocurrencia histórica del daño supone una aproximación reactiva, mientras que el Sistema Seguro exige anticipación, análisis de exposición y actuación temprana frente a condiciones que razonablemente puedan generar eventos lesivos. Restringir el control a puntos con antecedentes de siniestros debilitaría la eficacia del sistema al desatender entornos con alta probabilidad o severidad potencial aún no materializadas estadísticamente.

Dentro de este marco conceptual y normativo, el control operativo no puede comprenderse como una actividad aislada ni meramente sancionatoria. Constituye un instrumento estructural de gestión del riesgo vial, con incidencia directa en la modificación de conductas y en la reducción de factores determinantes de la siniestralidad. Su despliegue se articula especialmente con el área de actuación “Cumplimiento de normas de tránsito”, identificada por el Plan Nacional de Seguridad Vial como eje estratégico para influir en el comportamiento de los usuarios y garantizar la efectividad del sistema.

El propio PNSV reconoce que las debilidades en la vigilancia y el control operativo afectan de manera directa la eficacia de la política pública de seguridad vial. Señala, además, que el fortalecimiento estratégico del control tiene un efecto disuasivo comprobado frente a conductas de alto impacto, particularmente en contextos donde se evidencia cultura de incumplimiento normativo. Asimismo, el Plan evidencia correlaciones entre la disminución del control en determinadas franjas temporales y el incremento de la mortalidad vial, lo cual sustenta la necesidad de una presencia institucional estratégica, sostenida, flexible y técnicamente orientada por criterios de riesgo.



No obstante, el control operativo trasciende al ámbito estricto del cumplimiento normativo y se articula de manera transversal con todas las áreas de actuación del PNSV, en tanto constituye un mecanismo operativo que incide simultáneamente en múltiples determinantes del riesgo vial.

En el ámbito de **Velocidades Seguras**, el control cumple una función esencial en la gestión de la energía cinética que se libera en caso de colisión. La severidad del daño aumenta de forma exponencial con la velocidad, por lo que la verificación del respeto a los límites establecidos y la disuasión del exceso constituyen intervenciones directas sobre uno de los factores más determinantes en la mortalidad vial. La presencia institucional en corredores arteriales, zonas urbanas densas y entornos escolares materializa la reducción de severidad que exige el enfoque de Sistema Seguro.

En relación con **Infraestructura Segura**, aunque el diseño y mantenimiento físico de la vía corresponden a instancias especializadas, el control operativo actúa como medida complementaria de gestión en contextos donde existen obras, desvíos, señalización temporal, modificaciones geométricas o alteraciones operacionales. En estos escenarios, la vigilancia en vía reduce la probabilidad de conflictos derivados de la incertidumbre operativa y refuerza el cumplimiento de canalizaciones, restricciones y prioridades transitorias.

En el área de **Vehículos Seguros**, el control operativo permite verificar condiciones técnico-mecánicas, sistemas de frenos, iluminación, elementos de seguridad activa y pasiva, y habilitación para la prestación del servicio público de transporte. Esta supervisión reduce la probabilidad de siniestros asociados a fallas mecánicas y fortalece la confiabilidad del parque automotor, incidiendo directamente en la reducción del riesgo sistémico.

En cuanto al **Comportamiento Seguro**, el PNSV identifica como factores críticos la conducción bajo efectos de alcohol, el no uso de casco o cinturón, la conducción sin licencia y la desobediencia de señales. El control operativo, a través de su dimensión disuasiva y sancionatoria, incrementa la percepción de fiscalización y modifica patrones conductuales, generando efectos preventivos más allá del punto específico intervenido.

Respecto al **Cumplimiento de Normas de Tránsito**, el Plan establece que la efectividad del sistema depende tanto de la voluntad de cumplimiento como de la probabilidad real de fiscalización. La debilidad del control en vía es identificada como una causa estructural del problema de seguridad vial, por lo cual la planeación estratégica del control, la focalización en conductas de mayor impacto y la presencia en franjas críticas constituyen lineamientos expresos de política pública.

En el ámbito de **Atención a Víctimas**, si bien el control no sustituye la respuesta post-siniestro, sí incide indirectamente en la reducción de la carga sobre el sistema de salud y emergencia al disminuir la probabilidad de ocurrencia de eventos graves. La prevención primaria mediante control representa una intervención costo-efectiva dentro del sistema integral.



En materia de **Gobernanza**, el PNSV promueve el fortalecimiento institucional, la coordinación interinstitucional y la planeación estratégica del control. El despliegue operativo articulado con otras autoridades y el cumplimiento de lineamientos sectoriales de inspección y vigilancia —incluyendo los derivados de la Resolución 3443 de 2016 que adopta el Plan Estratégico de Control Contra la Ilegalidad en el Transporte (PECCIT)— refuerzan la legalidad, la transparencia y la coherencia del sistema vial.

Finalmente, en el eje de **Gestión del Conocimiento**, el control operativo genera información estratégica sobre patrones de incumplimiento, zonas de conflictividad y comportamientos recurrentes, insumos que alimentan el análisis técnico y permiten retroalimentar la toma de decisiones. La vigilancia no solo sanciona; también produce datos que fortalecen la política pública basada en evidencia.

En desarrollo del PECCIT y bajo la coordinación de la Superintendencia de Transporte, el control en corredores asociados al transporte público y en puntos de alta recurrencia de informalidad responde no únicamente a criterios de seguridad vial, sino a obligaciones expresas de inspección y vigilancia sectorial, integrando la dimensión de legalidad con la protección de los usuarios y la reducción del riesgo sistémico.

### 3 ANÁLISIS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

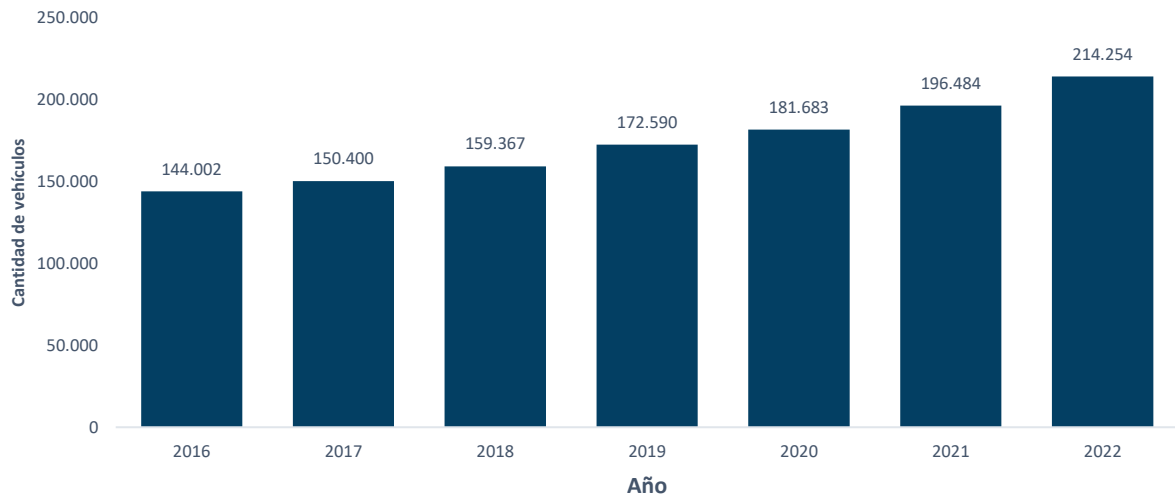
El análisis del parque automotor constituye un componente fundamental para comprender las dinámicas de movilidad del territorio y su incidencia en la seguridad vial, la operación del tránsito y la sostenibilidad del sistema de transporte. Caracterizar la composición, distribución, antigüedad y proyección del parque vehicular permite identificar tendencias de crecimiento, patrones de motorización y posibles presiones sobre la infraestructura vial, así como evaluar los riesgos asociados a la circulación de determinados tipos de vehículos y sus implicaciones en la ocurrencia de siniestros. Este capítulo presenta un estudio detallado de la distribución vehicular por clase, la proporción de vehículos según tipo de servicio, la edad del parque automotor y su evolución esperada a futuro, con el propósito de aportar insumos técnicos para la planificación de políticas públicas orientadas a mejorar la movilidad y fortalecer la gestión de la seguridad vial en Valledupar

#### 3.1 Análisis del parque automotor

En la Figura 3-1 se puede observar la cantidad de vehículos matriculados en el departamento del Cesar desde el 2016 y hasta el 2022. En la gráfica se evidencia una tendencia de crecimiento anual del parque automotor, llegando a una media de incremento en todo el periodo de aproximadamente 6,86 pp con un total de 214.254 vehículos activos en el departamento en el año 2022.



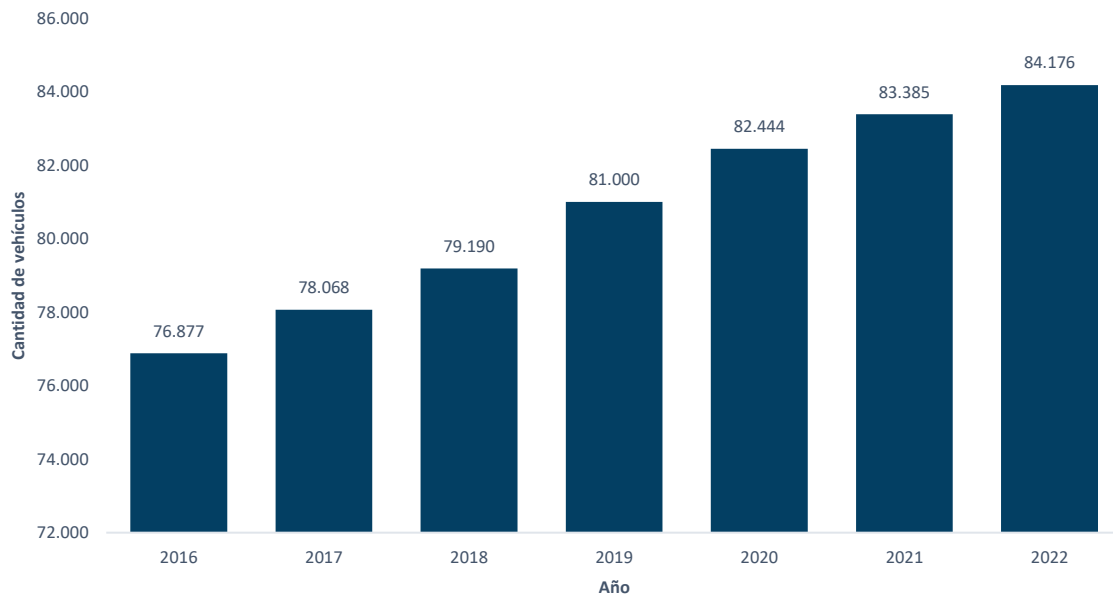
Figura 3-1 Histórico del número de vehículos matriculados en el departamento del Cesar



Fuente: Elaboración propia

Del mismo modo, Valledupar ha experimentado este comportamiento en el periodo analizado. En la Figura 3-2 se presenta el histórico de la cantidad de vehículos matriculados en el municipio desde el 2016 hasta el 2022. Durante este periodo, en promedio se registró un incremento de aproximadamente 1,5 pp. Cabe mencionar, que para el 2022 la cantidad de vehículos de Valledupar representaron el 39,29 % de todos los vehículos en el departamento del Cesar.

Figura 3-2 Histórico del número de vehículos matriculados en el municipio de Valledupar



Fuente: Elaboración propia



### 3.1.1 Distribución vehicular

Resulta de carácter fundamental analizar la evolución del parque automotor de acuerdo con las diferentes clases de vehículos, es por ello, que en la Tabla 3-1 se presenta el histórico desde el 2016 hasta el 2024 de los vehículos automotores en el municipio

Tabla 3-1 Histórico según clase de vehículo automotor. Nota: corte 06/02/24

Año	Clase de vehículo automotor								Total
	Automóvil	Bus*	Camión	Camioneta Camperero	Moto	Sin Clase	Tracto Camión	Volqueta	
2016	16.909	853	1.157	9.994	47.807	7	53	97	76.877
2017	17.480	860	1.171	10.472	47.925	7	53	100	78.068
2018	18.002	866	1.180	10.992	47.986	7	55	102	79.190
2019	18.765	880	1.199	11.671	48.319	7	55	104	81.000
2020	19.169	890	1.210	12.258	48.724	7	82	104	82.444
2021	19.438	892	1.215	12.702	48.945	7	82	104	83.385
2022	19.658	1.031	1.216	13.094	48.978	7	87	105	84.176
2024**	20.842	1.156	1.427	14.301	49.152	7	111	112	88.198

\* La categoría de bus considera bus, buseta, microbús.

\*\* Datos parciales del año 2024 a corte del 6 de febrero del 2024.

Fuente: Elaboración propia

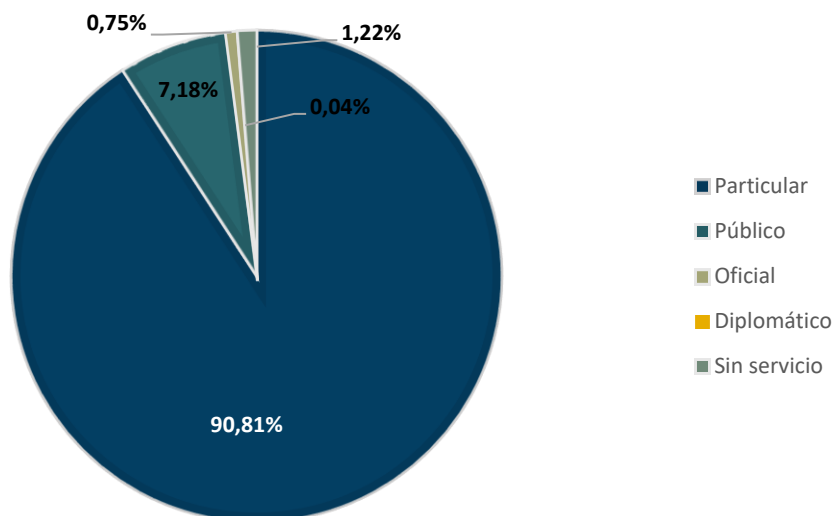
Según los datos anteriores, se evidencia claramente que los vehículos automotores que corresponden a la clase de motos han sido aquellos con la mayor proporción en el municipio durante toda esta temporalidad. A corte de febrero de 2024, se tiene que las motos constituyen un 55,73% del parque automotor, seguido de los automóviles con 23,63% y en tercer lugar las camionetas-camperos con un 16,21%. Cabe mencionar que también se tienen registros de 77 vehículos clasificados como maquinarias Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada (RNMA) y 1013 Remolques y Semirremolques (RNRS).

### 3.1.2 Distribución por tipo de servicio

Resulta importante poder categorizar los distintos vehículos presentes según el servicio que prestan, para obtener un conocimiento claro y preciso que ayude en la toma de decisiones o en la implementación de políticas. Por lo que en la Figura 3-3 se puede apreciar que las categorías de particular, público, oficial, diplomático y sin servicio conforman los tipos de servicio de los vehículos en el municipio de Valledupar.



Figura 3-3 Distribución vehicular por tipo de servicio. Nota: corte 06/02/24



Fuente: Elaboración propia

A corte de febrero de 2024, se tiene registro de un total de 88.198 vehículos activos en la ciudad, donde el 90,81% corresponde al tipo de servicio particular, seguido del tipo de servicio público con un 7,18 % y en tercer lugar los vehículos que prestan el servicio de tipo oficial.

### 3.1.3 Edad del parque automotor

Después de analizar los datos pertenecientes a los vehículos automotores en estado activo del municipio de Valledupar, se obtuvo una edad promedio de 19 años independiente de la clase de vehículo. Al desagregar el análisis por clase, tal y como se observa en la Tabla 3-2, se identifica que los vehículos de clase camión son aquellos con mayor edad promedio al tener 35 años, en segundo puesto se encuentran los buses con 21,55 años y en tercer lugar las camionetas-camperos.

Tabla 3-2 Edad del parque automotor según registros en estado activo hasta el 2022

Clase de vehículo automotor	Edad promedio (años)
Automóvil	17,34
Bus	21,55
Camión	35,01
Camioneta - Campero	19,05
Moto	13,30
Sin Clase	8,00
Tracto – Camión	15,34

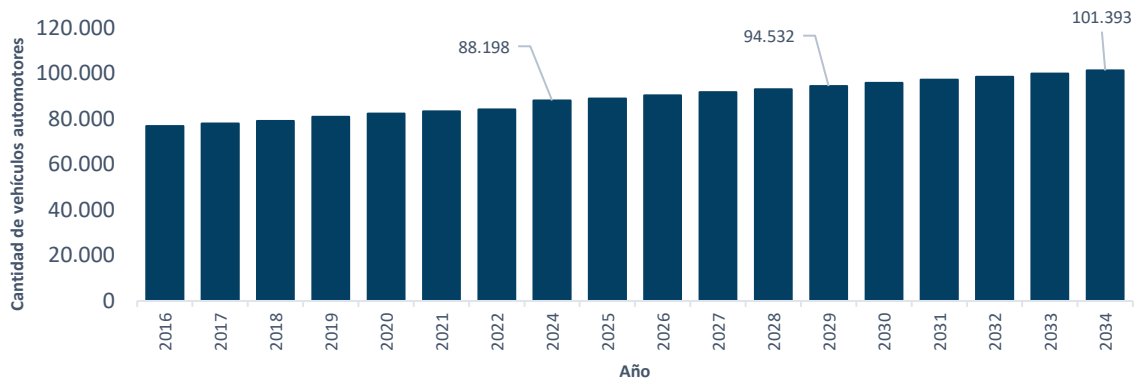
Fuente: Elaboración propia



### 3.2 Proyección parque automotor

Es necesario conocer el comportamiento a futuro que tendrá el parque automotor de la ciudad para crear una estimación de su crecimiento. Por lo tanto, se utilizaron datos históricos de la cantidad de vehículos automotores en la ciudad de Valledupar desde el 2016 hasta el 2024 con el fin de crear su evolución en unos 5 y 10 años posteriores. Esto permitirá comprender de una manera adecuada la demanda del municipio y abrirá la posibilidad de prever problemáticas relacionados con la infraestructura y/o la seguridad vial. Siguiendo esta línea, se espera que para el año 2029 (5 años) el parque automotor crezca aproximadamente un 7% y para el año 2034 (10 años) un 15% con respecto a las cifras al corte de febrero de 2024. Lo anterior se puede visualizar en la Figura 3-4.

Figura 3-4 Proyección del parque automotor de Valledupar a 5 y 10 años

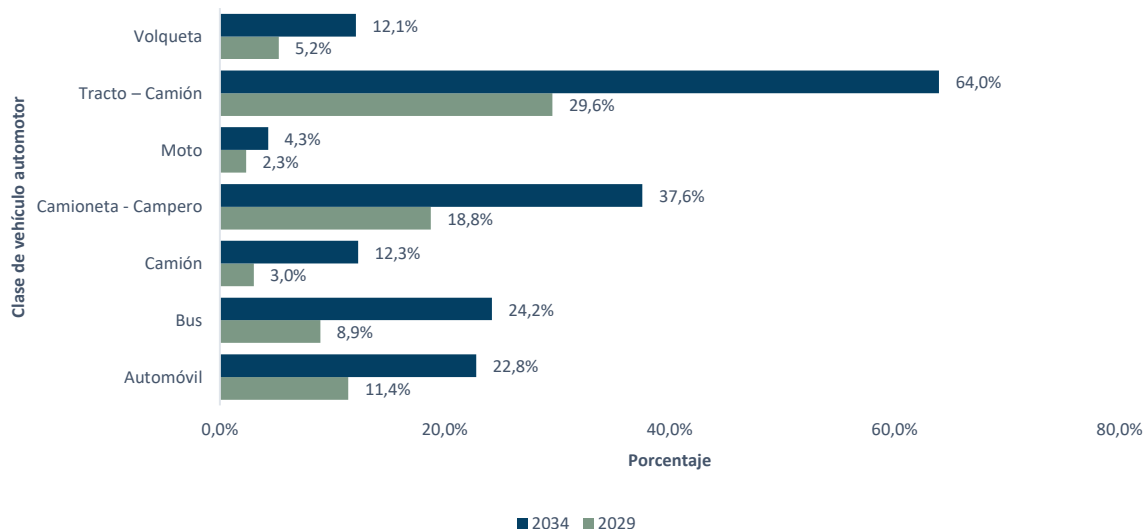


Fuente: Elaboración propia

Con relación a las tasas de crecimiento, para el periodo de 5 años (2029) se obtuvo que los vehículos de clase tracto-camión son aquellos con el mayor incremento con un valor de 29,6% seguido de las camionetas-camperos con un 18,8% y los automóviles con un 11,4%. Para el año 2034 nuevamente los tracto-camiones y las camionetas-camperos ocupan los dos primeros puestos con 64,0% y 37,6% respectivamente y en tercer lugar los buses con un porcentaje levemente superior a los automóviles de 24,2%, de acuerdo con la Figura 3-5.



Figura 3-5 Tasas de crecimiento proyectada a los 5 y 10 años con respecto al año 2024



Fuente: Elaboración propia

Tomando como base las anteriores estimaciones se espera que la cantidad de vehículos sin importar su clase se incremente en el municipio de Valledupar, esto tiene consecuencias positivas en sectores como la economía, reflejándose en la industria o construcción, implicando afectaciones por medio de la creación de empleos o en el sector social con la variabilidad de la calidad de vida. No obstante, también se generan consecuencias negativas tales como el incremento de gases contaminantes o el aumento de la congestión vehicular. Por consiguiente, se vuelve un objetivo primordial tener la capacidad y los recursos necesarios para afrontar la posteridad de la ciudad.

### 3.3 Sistema de transporte público

En este capítulo, se abordará un análisis del sistema de transporte público incluyendo aspectos como la identificación de las rutas que operan, la cobertura, la accesibilidad al transporte, las empresas, la flota y las condiciones laborales. A su vez, se describirá las generalidades respecto al transporte informal identificado en Valledupar.

#### 3.3.1 Sistema estratégico de transporte público – SETP

El Sistema de Transporte Público Estratégico (SETP) en Valledupar representa una iniciativa diseñada para abordar las necesidades de movilidad de los residentes de la ciudad de manera eficiente y sostenible. Este sistema se compone de una red de rutas de transporte público que se extienden por toda la ciudad, conectando puntos clave como zonas residenciales, centros comerciales, áreas industriales y educativas, entre otros, por lo que se enfoca en garantizar la accesibilidad. Las rutas se diseñan para minimizar los tiempos de espera y evitar trayectos redundantes, lo que permite a los usuarios desplazarse de manera rápida y conveniente por la ciudad.



Además, el SETP implementado en este municipio se destaca por su compromiso con la sostenibilidad ambiental. Se ha priorizado el uso de vehículos a gas (SIVA, 2022), lo que contribuye a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y a mejorar la calidad del aire en la ciudad. Además, se promueve el uso compartido del transporte público como alternativa al uso del automóvil particular, lo que ayuda a reducir el congestionamiento vial.

El SETP está conformado por 3 empresas habilitadas para la operación del servicio, las cuales suscribieron un convenio de colaboración empresarial mediante la conformación de la sociedad comercial MOVIVALLE S.A.S., la cual opera un total de 12 rutas que cubren el 88% de la ciudad.

Las empresas habilitadas para prestar el servicio del SETP, son las siguientes:

1. TRANSCACIQUE
2. TRANSVUPAR
3. BUSES DEL VALLE

- **Rutas en operación**

Se ha implementado un sistema de transporte masivo compuesto por un total de 10 rutas, tal como se puede observar en la Tabla 3-3. Estas rutas están distribuidas para cubrir las seis comunas en las que está subdividido el municipio. Esta distribución busca la cobertura equitativa del transporte público para los residentes en todas las áreas de la ciudad.

Tabla 3-3 Rutas SETP

Rutas	Longitud Recorrida KM (Ida y regreso)
100	33,16
101	32,25
214	24,39
313	19,75
316	28,75
316 Domingo	28,75
412	27,88
515	17,77
561	20,95
562	29,59

Fuente: Elaboración propia a partir datos del Sistema Integrado de Transporte de Valledupar (2024)

- **Cobertura**





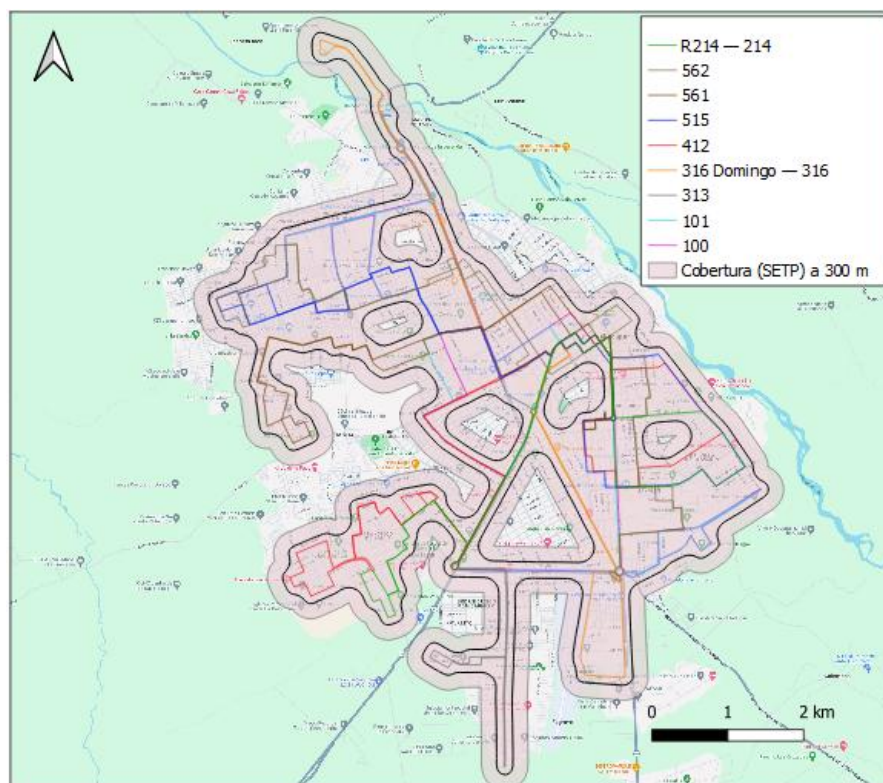
En el análisis de cobertura del sistema de transporte en Valledupar, se empleó el área delimitada por el Plan de Desarrollo Municipal (PDM) como marco de referencia, junto con la red de rutas establecidas. Esto permitió evaluar la proximidad de los residentes a las rutas operativas, utilizando un criterio específico de cobertura dentro de un radio de 300 metros de cada ruta. Los resultados, con un índice de cobertura del 88%, se presentan en la Tabla 3-4, proporcionando una visión detallada de la accesibilidad ofrecida por todas las rutas en servicio.

Tabla 3-4 Índice de cobertura SETP

Área de cobertura (SETP)	32.064.863
Área Urbana	36.550.000
Índice	88%

Fuente: Elaboración propia a partir del SETP (2024)

Figura 3-6 Cobertura SETP



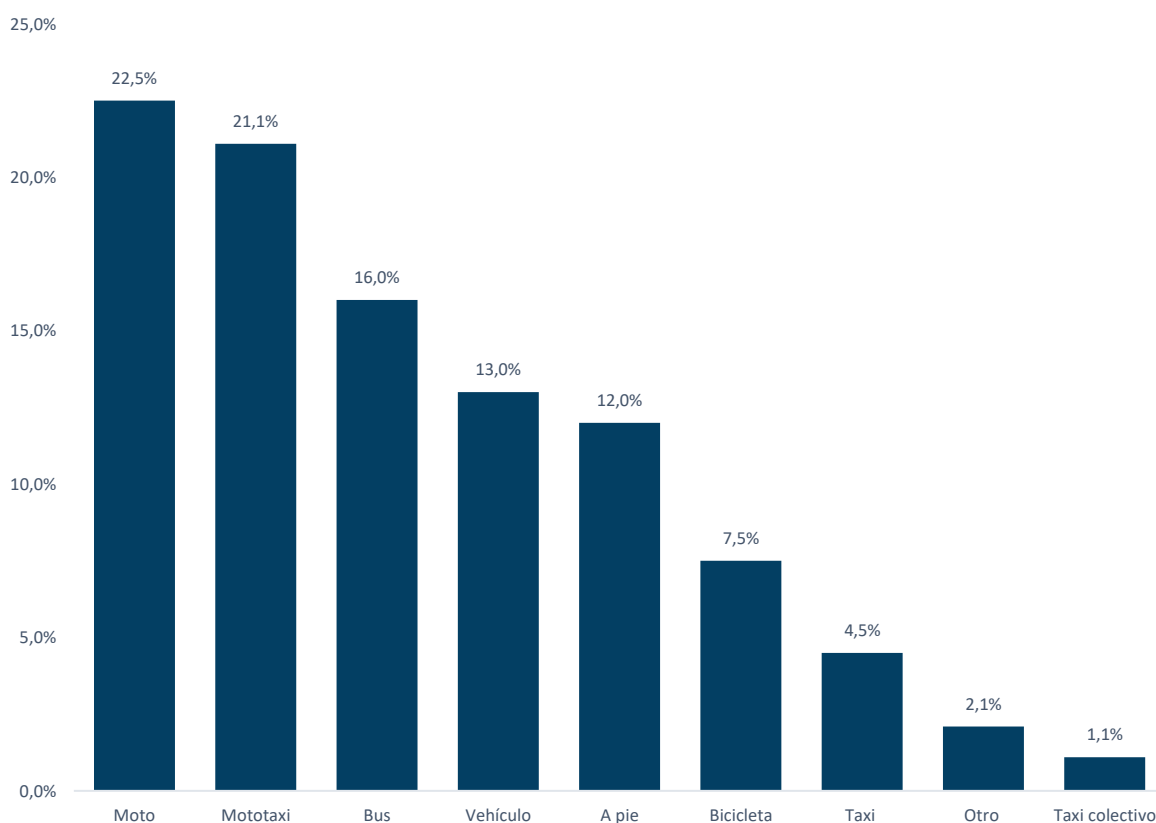
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del SETP Valledupar (2024)

### 3.4 Transporte informal



En Valledupar, el fenómeno del transporte informal se caracteriza principalmente en el "mototaxismo", una actividad donde individuos particulares ofrecen servicios de transporte no regulado utilizando motocicletas, este servicio se distingue por los desplazamientos dentro de áreas urbanas y suburbanas a tarifas más bajas que el transporte público oficial (Delgado, 2022). El mototaxismo surge como respuesta a factores socioeconómicos como el desempleo, la escasez de oportunidades laborales y la falta de cobertura del transporte público en ciertas zonas, además, la presencia de víctimas del conflicto armado, la vulnerabilidad de la población y las deficiencias en la infraestructura vial de la ciudad también contribuyen a este comportamiento (Delgado, 2022).

Figura 3-7 Medios de transporte más utilizados Valledupar



**Fuente: Plan de Desarrollo de Valledupar 2020 – 2023**

En este sentido, este medio de transporte reduce la oferta del transporte público en cuanto a la cantidad de viajes realizados, a pesar de ser uno de los medios de transporte más inseguros en términos de seguridad vial debido a la falta de capacitación de los conductores y la carencia de implementos de seguridad, se realizan aproximadamente 112.671 viajes diarios en promedio, lo que supera la cantidad de viajes realizados en el transporte público, que asciende a un total de 95.770 viajes, lo que puede traducirse en mayores costos de operación debido a una oferta decreciente, esto de acuerdo a lo expuesto en el plan de desarrollo (Consejo Municipal de Valledupar, 2020).



Por otro lado, Valledupar cuenta con el Decreto 00968 de 2022, el cual establece medidas normativas para regular la circulación de motocicletas, motociclos y motocarros en el municipio. Estas disposiciones tienen como objetivo garantizar la seguridad vial y la integridad de los ciudadanos, dentro de este marco normativo, se establecen restricciones que limitan la circulación de los motociclistas en áreas específicas del municipio.

Estas restricciones se enfocan en zonas donde la presencia de motocicletas puede representar un riesgo para la movilidad y seguridad de los peatones, así como para la fluidez del tráfico vehicular. Sin embargo, a pesar de estas regulaciones destinadas a preservar el orden público y la seguridad vial, persisten casos de incumplimiento de la ley por parte de algunos motociclistas, este comportamiento irresponsable puede poner en peligro la vida de los peatones y otros usuarios de la vía, así como socavar los esfuerzos para mejorar la seguridad vial en el municipio.

El análisis de la siniestralidad vial asociada al exceso de velocidad es un insumo esencial para comprender las dinámicas de riesgo presentes en el territorio y orientar la toma de decisiones en materia de gestión de la velocidad. La evidencia nacional e internacional demuestra que la velocidad inadecuada o excesiva constituye uno de los factores concurrentes más determinantes en la gravedad de los siniestros, afectando de manera especial a los actores viales más vulnerables. En este sentido, el presente capítulo desarrolla un diagnóstico integral que integra la comparación del comportamiento territorial frente a las tendencias nacionales, el análisis de los usuarios involucrados, la caracterización de la accidentalidad con enfoque temporal y espacial, y la identificación de puntos críticos donde la velocidad cumple un papel relevante.

Asimismo, se examina la velocidad como hipótesis de siniestros mediante la revisión detallada de los eventos en los que este factor aparece asociado a la ocurrencia o severidad del choque, profundizando en los patrones que afectan a motociclistas, peatones y otros usuarios vulnerables. Finalmente, se identifican los segmentos viales y localizaciones específicas que presentan una concentración de hechos asociados al exceso de velocidad, lo cual permite priorizar intervenciones de ingeniería, control y cultura ciudadana orientadas a reducir la siniestralidad grave y fortalecer la seguridad vial en Valledupar.

### **3.5 Comparativo nacional**

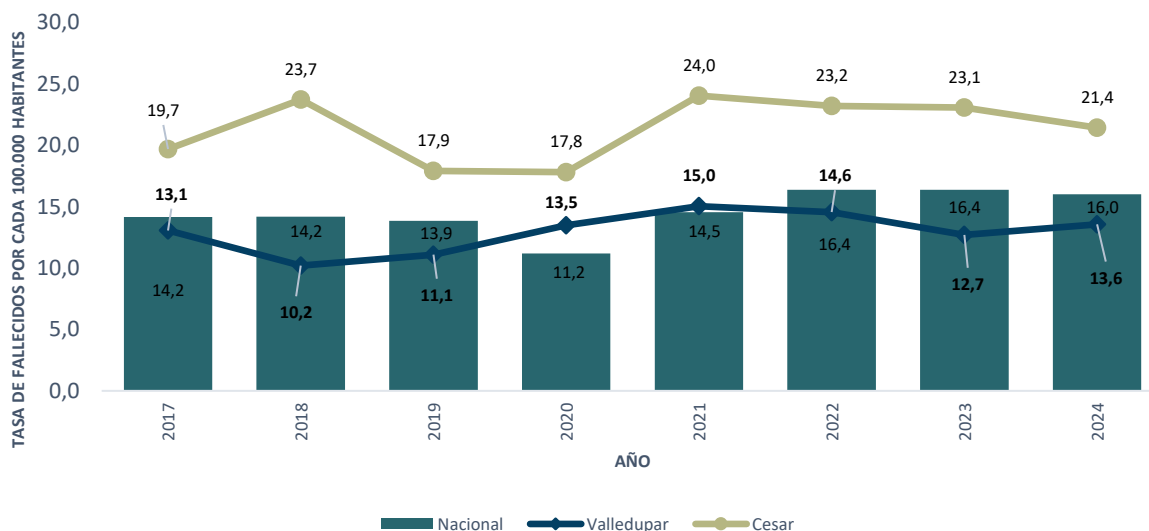
Para este análisis se recopilieron y compararon las tasas de siniestralidad a nivel nacional, departamental y municipal. Se observa que, en términos generales, la tasa de mortalidad por siniestros viales a nivel nacional se ha mantenido por debajo de la tasa departamental, con excepción del año 2017, cuando superó tanto los valores departamentales como los municipales. Sin embargo, solo en las vigencias 2020 y 2021 se registraron tasas municipales que se ubicaron por encima del comportamiento nacional.

Por su parte, la tasa de mortalidad municipal se ha mantenido históricamente por debajo del promedio nacional y departamental en la mayoría de los periodos analizados (Figura 3-8.). No obstante, a partir de 2017 se evidenció una divergencia entre niveles territoriales: mientras la tasa departamental mostró un incremento, la tasa municipal presentó una tendencia a la reducción. Este comportamiento se mantuvo hasta 2020 y 2021, cuando Valledupar registró



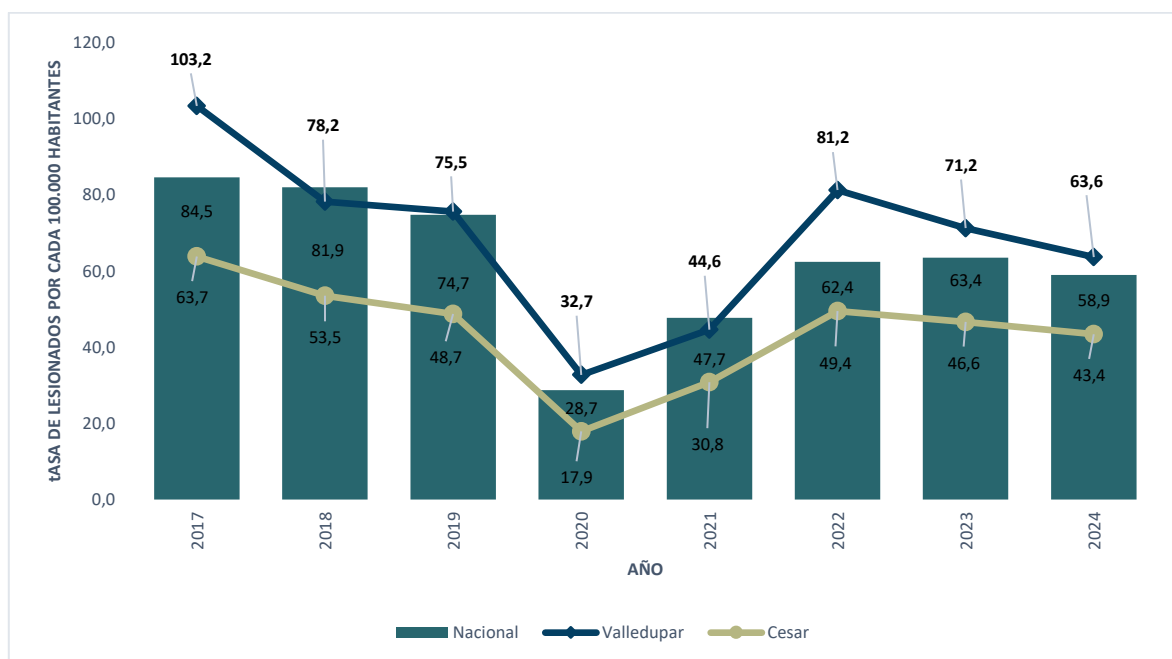
un aumento en los casos de muertes en siniestros viales, con tasas de 13.5 y 15 por cada 100.000 habitantes, respectivamente. A pesar de ello, el indicador municipal continuó por debajo del departamental. Posteriormente, el municipio revirtió esta situación y logró disminuir nuevamente sus tasas, tendencia que se consolidó hacia 2024.

Figura 3-8 Tasa de mortalidad en siniestros viales por cada 100.000 habitantes



Fuente: Elaborado con datos el ONSV y proyecciones de población del DANE

Figura 3-9 Tasa de lesionados en siniestros viales por cada 100.000 habitantes



Fuente: Elaborado con datos el ONSV y proyecciones de población del DANE

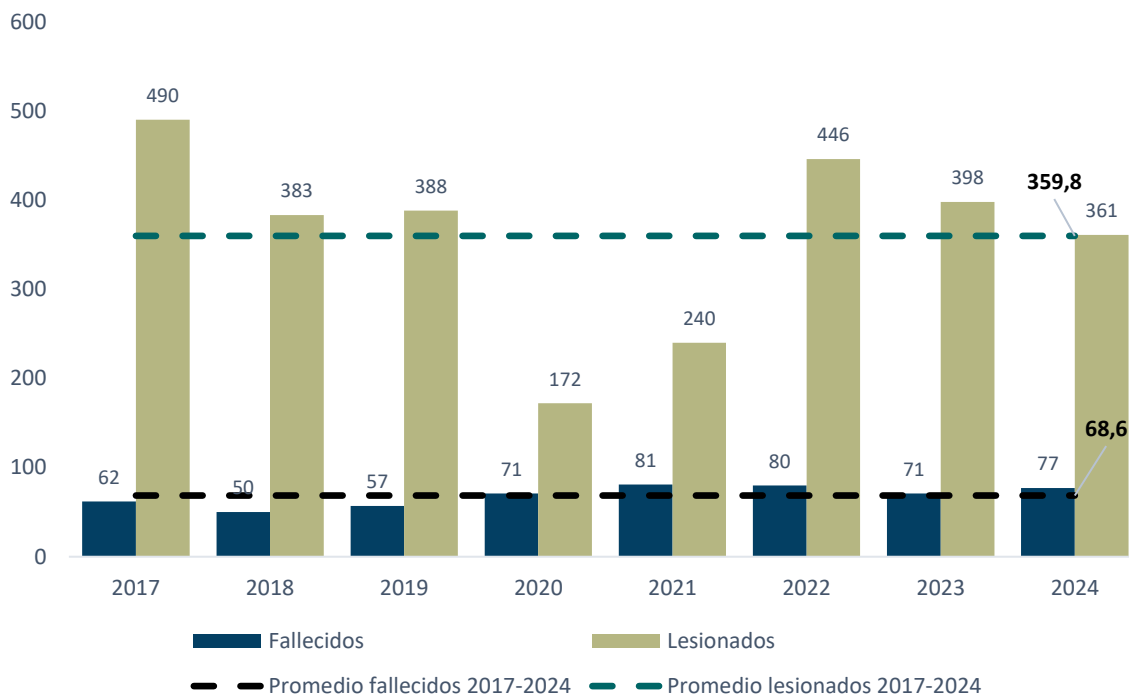


En contraste, las tasas de lesionados en siniestros viales han exhibido un comportamiento diferente durante los años de análisis, mostrando una tendencia de mayor concentración de casos en el municipio de Valledupar. Esta dinámica se evidenció en los años 2017 y 2022, en los cuales se registraron tasas de casos 103.2 y 81.2 en lesionados en siniestros de tráfico Figura 3-9. En cambio, la tasa departamental ha mantenido los menores indicadores de lesionados, alcanzando su nivel más bajo en el año 2020 con una tasa de 17.9.

### 3.6 Contexto siniestralidad territorial

En lo que respecta análisis histórico, se ha observado una tendencia en la concentración de casos de lesionados, pronunciada en los años 2017 y 2022. Este comportamiento ha estado acompañado por un patrón decreciente desde 2017 hasta 2020, seguido por un aumento a partir del año 2021. Por otro lado, los casos de fallecidos representan una proporción menor en comparación con los casos de lesionados, siendo el año 2020 el periodo con el mayor porcentaje de muertes alcanzado con un 29% del total de casos de siniestros viales.

Figura 3-10 Cantidad de víctimas en siniestros viales por año y gravedad, 2017-2024



Fuente: Elaborado con datos el ONSV

#### 3.6.1 Actores viales vulnerables

El comportamiento de la siniestralidad en el municipio evidencia una marcada sobrerrepresentación del sexo masculino tanto en la ocurrencia de fallecidos como de lesionados. Esta tendencia es consistente en todos los años analizados y coincide con los patrones nacionales e internacionales que

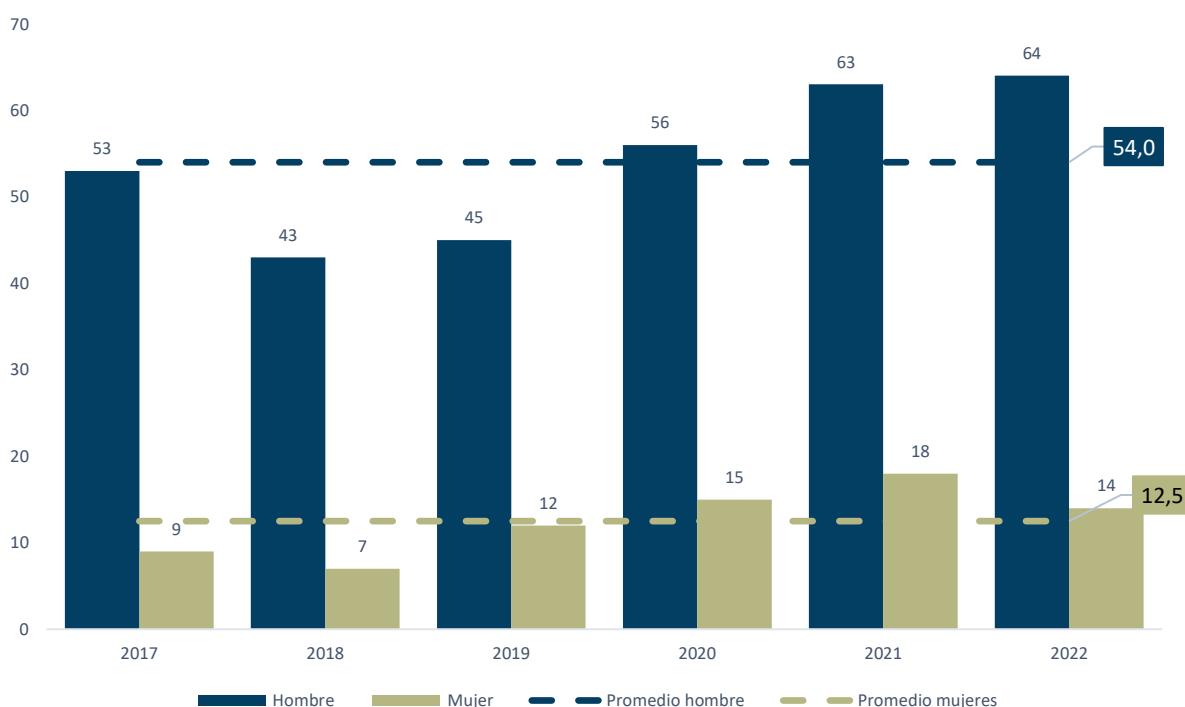


asocian a la población masculina con mayores niveles de exposición al riesgo, comportamientos de conducción más agresivos y mayor participación en modos vulnerables, especialmente motocicleta.

Durante el periodo 2017–2022, los fallecidos hombres se mantienen sistemáticamente por encima de las mujeres, con un **promedio anual de 54 hombres** frente a **12,5 mujeres**. Los picos más altos de mortalidad masculina se registran en 2021 y 2022 (63 y 64 casos respectivamente), evidenciando un incremento sostenido tras la pandemia.

Este patrón sugiere una alta exposición al riesgo de los usuarios masculinos, particularmente motociclistas, y mayor prevalencia de conductas asociadas a factor humano: maniobras peligrosas, irrespeto a normas de tránsito y conducción bajo condiciones no seguras.

Figura 3-11 Personas fallecidas en siniestros viales por sexo en el periodo 2017-2022



Fuente: Elaborado con datos el ONSV

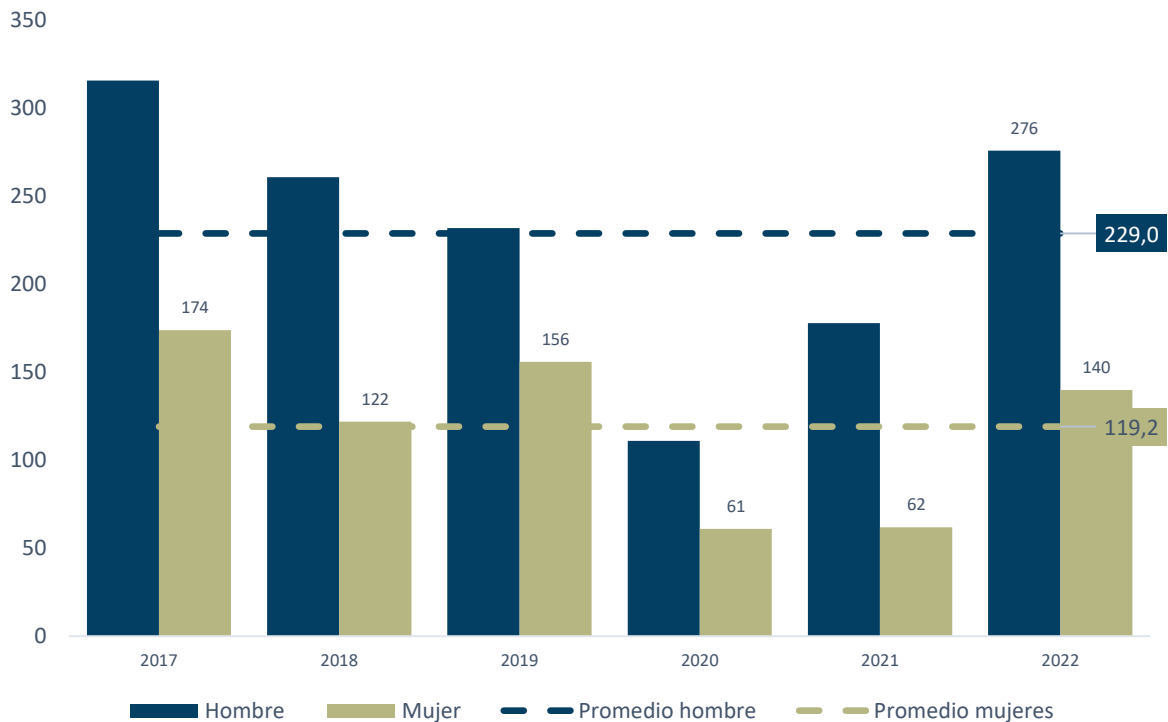
Por su parte, la distribución de los lesionados conserva el mismo patrón de sobrerepresentación masculina. El promedio anual de 229 lesionados hombres casi duplica el registrado en mujeres, que se ubica en 119,2. Se observa una caída atípica en 2020, explicada por la reducción de la movilidad derivada del confinamiento, seguida de un repunte significativo en 2022, año en el que los hombres alcanzan 276 lesionados, el valor más alto del periodo. Este comportamiento evidencia que la mayor exposición masculina no solo se traduce en mayor mortalidad, sino también en mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o moderadas en hechos de tránsito.

La tendencia identificada en ambos indicadores está estrechamente vinculada a los comportamientos de riesgo más frecuentes en la población masculina, especialmente en



usuarios de motocicleta. Entre estos, el exceso de velocidad, la conducción temeraria, el irrespeto a las señales de tránsito, las maniobras peligrosas y la circulación sin elementos de protección personal constituyen factores críticos que incrementan tanto la probabilidad de ocurrencia de un siniestro como la severidad de sus consecuencias. La motocicleta, como modo con mayor participación en la siniestralidad territorial, acentúa esta relación entre exposición, velocidad y gravedad de los eventos.

Figura 3-12 Personas lesionadas en siniestros viales por sexo en el periodo 2017-2022



Fuente: Elaborado con datos el ONSV

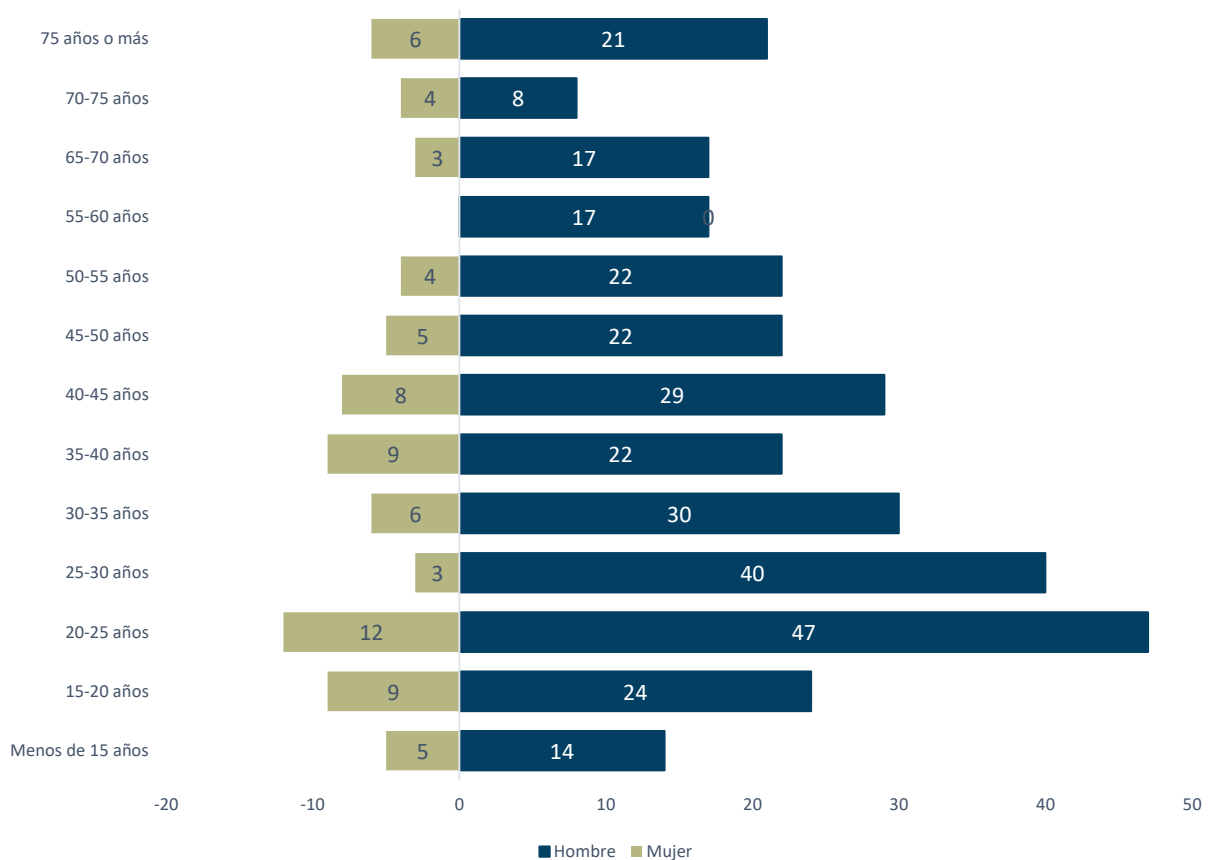
En cuanto al análisis de fallecimientos por sexo y grupo etario, se destaca la concentración de hombres en comparación con las mujeres en todos los grupos etarios estudiados. Esta diferencia se evidencia en el grupo etario de 25 a 30 años, donde el número de hombres fallecidos supera al de mujeres en un 93%, tal como se muestra en la Figura 3-13.

Además, se identifica un grupo etario en el que únicamente se registraron fallecimientos de hombres, lo que resalta la vulnerabilidad masculina frente a los siniestros de tráfico. Por otro lado, la mayoría de los fallecimientos totales se concentran en la población joven, con un total de 59 muertes registradas entre 2017 y 2022 en el grupo de 20 a 25 años, seguido por el grupo de 25 a 30 años.



Esta conducta subraya la necesidad de implementar estrategias preventivas orientadas a la población joven para reducir los siniestros de tránsito, así como la importancia de considerar las diferencias de género en la formulación de medidas de seguridad vial.

Figura 3-13 Distribución de fallecidos por sexo y grupo etario (2017-2022)



Fuente: Elaborado con datos el ONSV

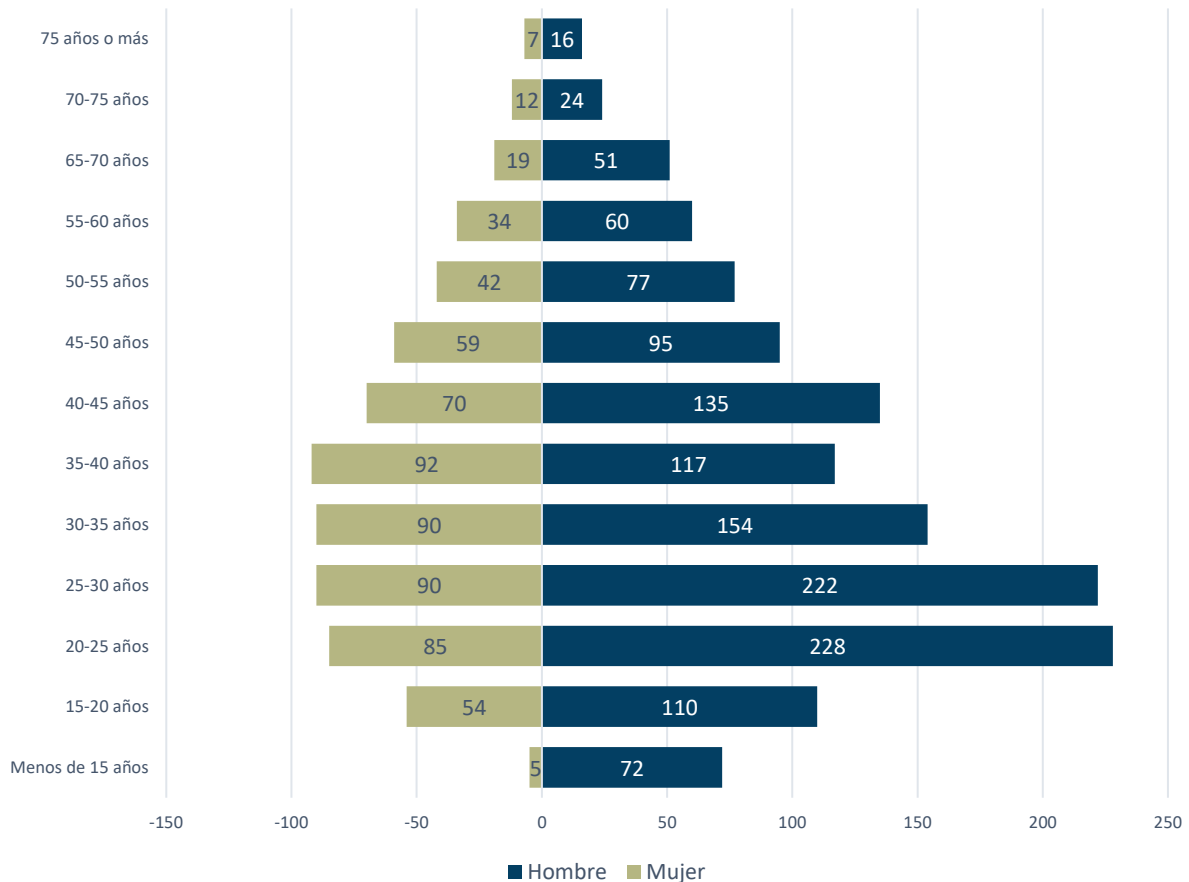
Con respecto a los resultados obtenidos por sexo para el caso de víctimas lesionadas (Figura 3-14), se encontró que los hombres se encuentran mayormente involucrados en esta categoría de siniestros viales, esto puede atribuirse, por un lado, a que los hombres tienden a estar más involucrados en actividades que conllevan un mayor riesgo, como el exceso de velocidad, la conducción bajo la influencia del alcohol, y la tendencia a comportamientos agresivos al volante. Estos comportamientos aumentan su probabilidad de verse involucrados en siniestros viales.

Por otro lado, la distribución de lesionados por grupo etario refleja patrones comunes en la demografía de los siniestros viales. Los grupos más jóvenes, especialmente entre 20 y 25 años y 30 y 35 años, tienden a estar sobrerrepresentados en los siniestros Figura 3-14. Esto



puede atribuirse a factores, como la falta de experiencia en la conducción y una mayor probabilidad de participar en comportamientos de riesgo.

Figura 3-14 Distribución de lesionados por sexo y grupo etario (2017-2022)



Fuente: Elaborado con datos el ONSV

### 3.6.2 Análisis por usuario vial y tipo siniestro

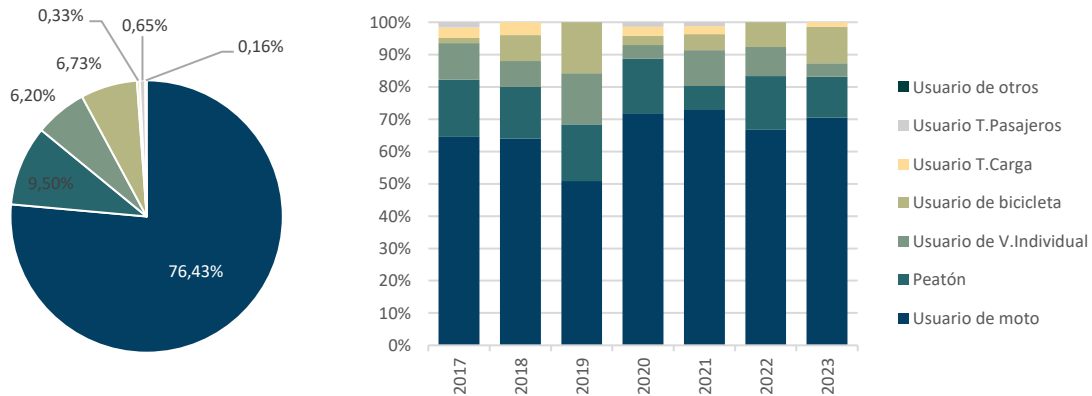
Los datos recopilados referente los fallecidos según el tipo de actor vial arrojan que los usuarios de moto representan la mayoría, con un 76,43% de los casos registrados en siniestros viales Figura 3-15. Este patrón se repite anualmente, con un mínimo del 51% de los casos de fallecidos vinculados a usuarios de moto (Ver Tabla 3-5). Esta cifra es superior a la de otros actores viales, como los peatones (9,50%), los usuarios de bicicleta (6,73%) y los conductores de vehículos individuales (6,2%).

Estos resultados no solo resaltan la magnitud del problema de seguridad vial para los usuarios de motocicletas, sino que también plantean interrogantes sobre las causas de esta desproporción. Se pueden considerar diversas explicaciones, como prácticas de manejo irresponsables por parte de los conductores de moto, la falta de capacitación adecuada, y la escasa implementación de medidas de seguridad vial específicas para este grupo de usuarios.



Además, la vulnerabilidad inherente de los motociclistas, debido a la limitada protección que ofrecen estos vehículos en comparación con otros medios de transporte, puede contribuir a la incidencia de fallecidos para estos usuarios.

Figura 3-15 Fallecidos por actor vial y año (2017-2023)



Fuente: Elaborado con datos del ONSV

Tabla 3-5 Fallecidos por año de ocurrencia y actor vial

Fallecidos por año de ocurrencia y actor vial								
Tipo de usuario	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total general
Usuario de moto	40	32	29	51	59	52	50	263
Peatón	11	8	10	12	6	13	9	60
Usuario de vehículo individual	7	4	9	3	9	7	3	39
Usuario de bicicleta	1	4	9	2	4	6	8	26
Usuario transporte de carga	2	2	0	2	2	0	1	8
Usuario transporte de pasajeros	1	0	0	1	1	0	0	3
Total anual	62	50	57	71	81	78	71	399

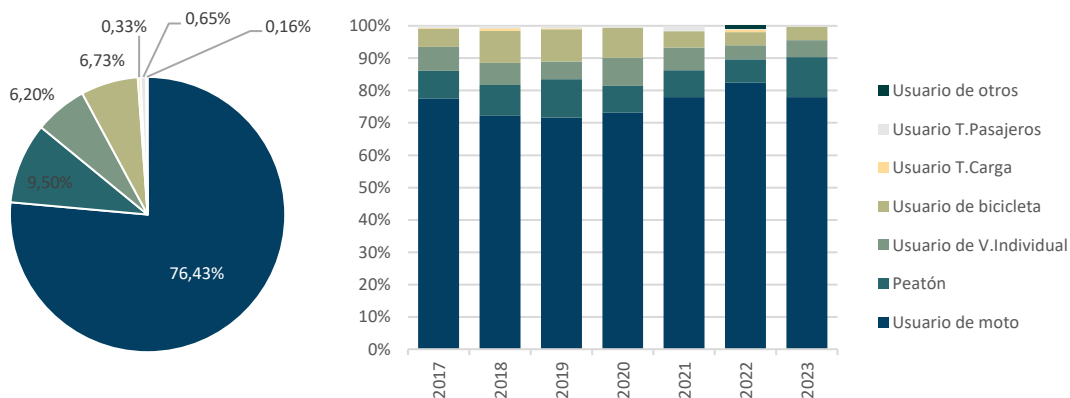
Fuente: Elaborado con datos del ONSV

Asimismo, los datos referentes a los lesionados muestran una proporción aún mayor en comparación con los casos de fallecidos (Ver Tabla 3-5 y Tabla 3-6). En un patrón similar, los usuarios de motocicletas continúan ocupando el primer lugar en cuanto a casos de siniestros viales con lesionados, representando un 76,43% del total Figura 3-16. Esta tendencia se mantiene consistente a lo largo del tiempo, con un porcentaje anual que oscila en el mejor de los casos alrededor del 72% de todos los siniestros ocurridos.

No obstante, cabe destacar la situación de los peatones, quienes ocupan el segundo lugar en términos de incidencia de lesiones en siniestros viales Tabla 3-6. Dada su vulnerabilidad inherente al compartir el espacio vial con vehículos motorizados, los peatones se encuentran en una posición riesgosa. En este contexto, los ciclistas también son un grupo a tener en cuenta, dada su mayor exposición al tráfico y su menor protección en comparación con otros usuarios de la vía.



Figura 3-16 Lesionados por actor vial y año (2017-2023)



Fuente: Elaborado con datos del ONSV

Tabla 3-6 Lesionados por año de ocurrencia y actor vial

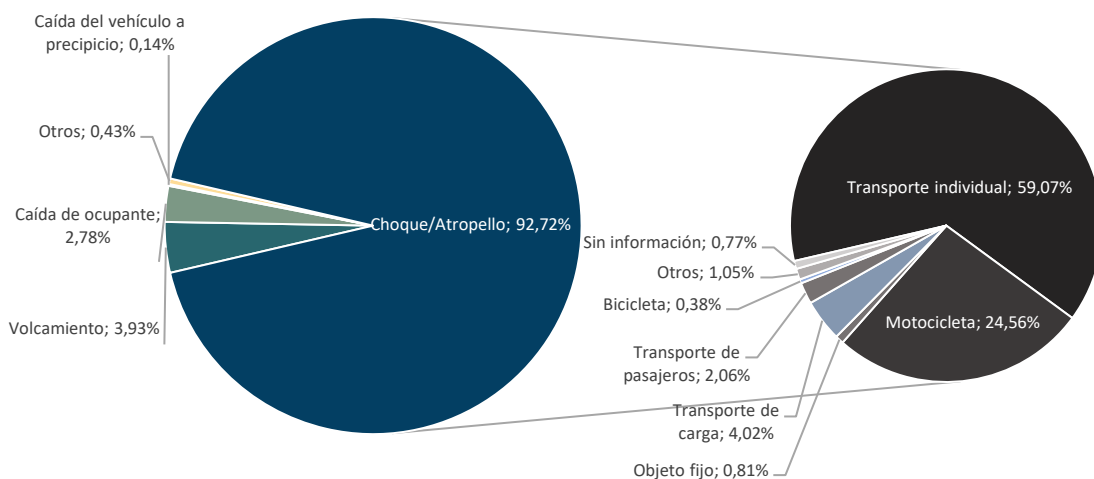
Lesionados por año de ocurrencia y actor vial								
Tipo de usuario	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total general
Usuario de moto	380	277	278	126	187	343	283	1591
Peatón	42	36	46	14	20	30	45	188
Usuario de vehículo individual	36	26	21	15	17	18	19	133
Usuario de bicicleta	28	38	39	16	12	17	15	150
Usuario transporte de carga	1	3	1	0	0	3	0	8
Usuario transporte de pasajeros	3	3	3	1	4	1	1	15
Usuario de otros	0	0	0	0	0	4	0	4
<b>Total anual</b>	<b>490</b>	<b>383</b>	<b>388</b>	<b>172</b>	<b>240</b>	<b>416</b>	<b>363</b>	<b>2089</b>

Fuente: Elaborado con datos del ONSV

Dentro de las tipologías de siniestro, los choques/atropellos abarcan el 92.72% de los incidentes, seguido por los casos volcamientos con un 4% y las caídas de ocupantes con un 2.78%, según la Figura 3-17. Estos eventos están mayormente asociados a vehículos de transporte individual, representando el 59.07% del total de casos, seguidos por las motocicletas con un 24.56% y el transporte de carga con un 4.02%. Este análisis enfatiza que los choques/atropellos son, con diferencia, el tipo de siniestro más común, mayoritariamente vinculado a vehículos de transporte individual.

Las posibles causas de estos sucesos podrían asociarse a distracciones al volante, exceso de velocidad, falta de mantenimiento vehicular, condiciones climáticas adversas y errores humanos en la conducción, entre otros factores.

Figura 3-17 Tipo de siniestro y transporte



Fuente: Elaborado con datos del ONSV

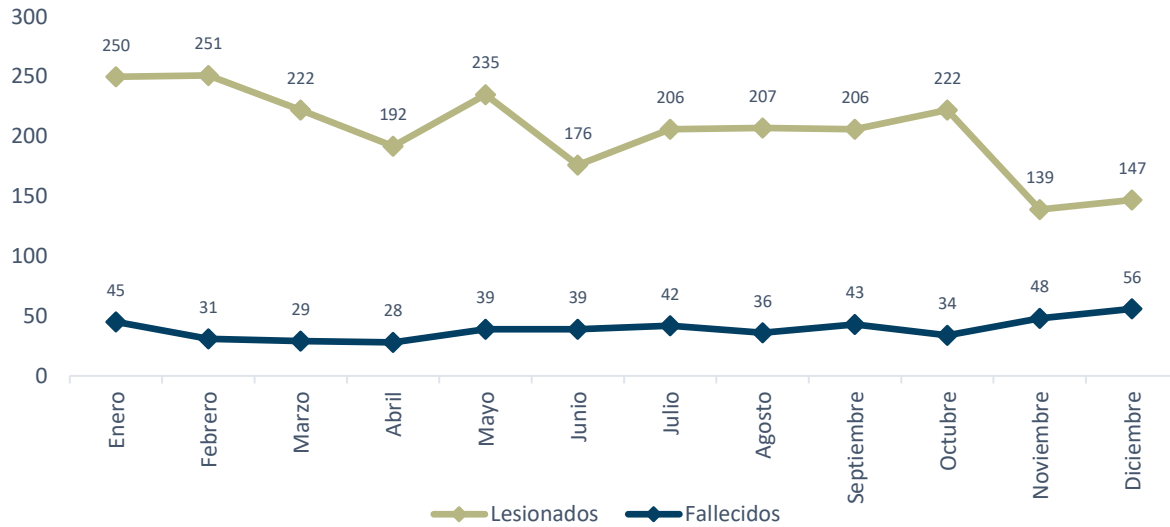
### 3.6.3 Análisis temporal siniestralidad

Los eventos de lesionados en siniestros viales varían a lo largo de los años, con picos de ocurrencia durante los meses de enero y febrero, con una ocurrencia de casos de 250 y 251, seguido mayo y octubre con 235 y 222 respectivamente. Por otro lado, en cuanto a los fallecidos en siniestros viales, se observa una distribución similar a lo largo del año, con aumentos al comienzo, mitad y final del año. Estos períodos coinciden con momentos en los que las personas pueden experimentar fatiga o estrés debido a la vuelta al trabajo o la rutina escolar después de periodos de descanso, así como durante los períodos vacacionales, como junio, julio y diciembre, cuando aumenta el tráfico en las carreteras debido a las vacaciones o festividades.

Este comportamiento se puede observar entre los años 2017 y 2021, pues para los años 2022 y 2023 el comportamiento como en los meses de julio y septiembre cambia, siendo esta tendencia a aumentar.



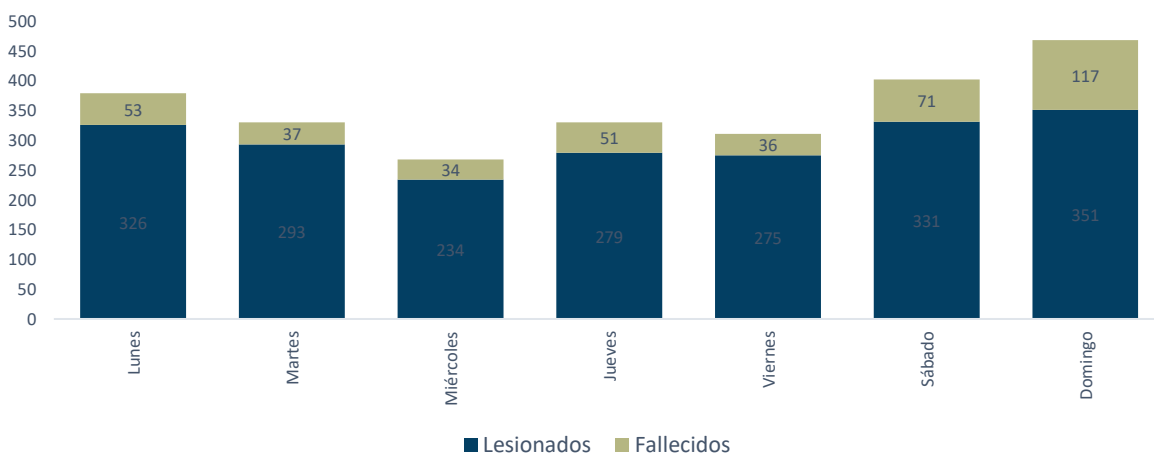
Figura 3-18 Fallecidos y lesionados por mes de ocurrencia (2017-2023)



Fuente: Elaborado con datos del ONSV

A partir del análisis de las distribuciones diarias de fallecidos y lesionados, en la Figura 3-19 se observa que los días de mayor frecuencia de estos eventos son los fines de semana (sábados y domingos), seguidos del lunes que marca el inicio de una nueva semana. Esta tendencia puede atribuirse al aumento de actividades sociales y recreativas durante los fines de semana, donde las personas tienden a participar en más actividades fuera del hogar, lo que conlleva un aumento del tráfico y, por ende, una mayor probabilidad de ocurrencia de un siniestro vial. Del mismo modo, el regreso de viajes durante el domingo por la noche y el lunes por la mañana también puede generar congestión en las carreteras y aumentar la posibilidad de incidentes.

Figura 3-19 Fallecidos y lesionados por día de la semana (2017-2022)



Fuente: Elaborado con datos del ONSV



### 3.7 Exceso de velocidad como hipótesis de siniestros viales.

La regulación nacional en materia de velocidad establece, a través del Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002) y sus modificaciones posteriores (Ley 1239 de 2008 y Decreto 15 de 2011), un límite máximo de 80 km/h para zonas urbanas. No obstante, la norma reconoce expresamente que corresponde a las autoridades locales definir límites sectorizados que sean razonables, proporcionales y coherentes con las condiciones reales del tráfico y del entorno vial. Esto significa que cada municipio tiene la responsabilidad de fijar velocidades máximas mediante señalización técnica, acorde con la seguridad vial y la funcionalidad del corredor.

En el contexto urbano colombiano, la velocidad máxima general de 80 km/h no representa un parámetro adecuado para la operación segura en entornos urbanos consolidados. La evidencia internacional, incluida la recomendación de la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2015), establece que los límites seguros para zonas urbanas no deberían superar los 50 km/h, especialmente en corredores donde coexisten peatones, ciclistas y motociclistas.

En Valledupar, la estructura vial ha evolucionado con dinámicas similares a las de otras ciudades intermedias del país. Históricamente se desarrollaron corredores en zonas de baja densidad, concebidos para movilidades a mayores velocidades y principalmente orientados al tráfico motorizado. Sin embargo, el crecimiento urbano, la expansión de la mancha urbana y la ocupación progresiva del suelo han transformado estas áreas en espacios con flujos mixtos, mayor actividad peatonal y presencia de equipamientos, lo cual incrementa sustancialmente la exposición al riesgo. Esta transición urbana demanda una revisión técnica de los límites de velocidad y su coherencia con las características actuales de cada corredor.

Establecer límites de velocidad inadecuados genera consecuencias directas sobre la seguridad vial y la operación del sistema de transporte. La literatura técnica ha demostrado de manera consistente la relación directa entre incrementos en la velocidad promedio y el aumento exponencial de la severidad de los siniestros. Estudios demuestran que, variaciones moderadas en la velocidad pueden generar impactos sustantivos: disminuir la velocidad promedio de 60 a 50 km/h puede reducir en un 45 % las fatalidades, y una reducción de 40 a 30 km/h puede disminuirlas hasta en un 62 %.

El análisis de las causas probables de mortalidad en siniestros viales en el municipio de Valledupar para el periodo 2015–2024 evidencia que el **exceso de velocidad** constituye el principal factor asociado a los fallecimientos, representando **el 19 % del total de muertes** registradas en este intervalo (Véase Figura 3-20). Este comportamiento confirma la relevancia de la velocidad como determinante crítico de la severidad de los eventos viales y la necesidad de fortalecer estrategias de gestión y control en los corredores donde se identifican patrones de circulación a velocidades superiores a las seguras.

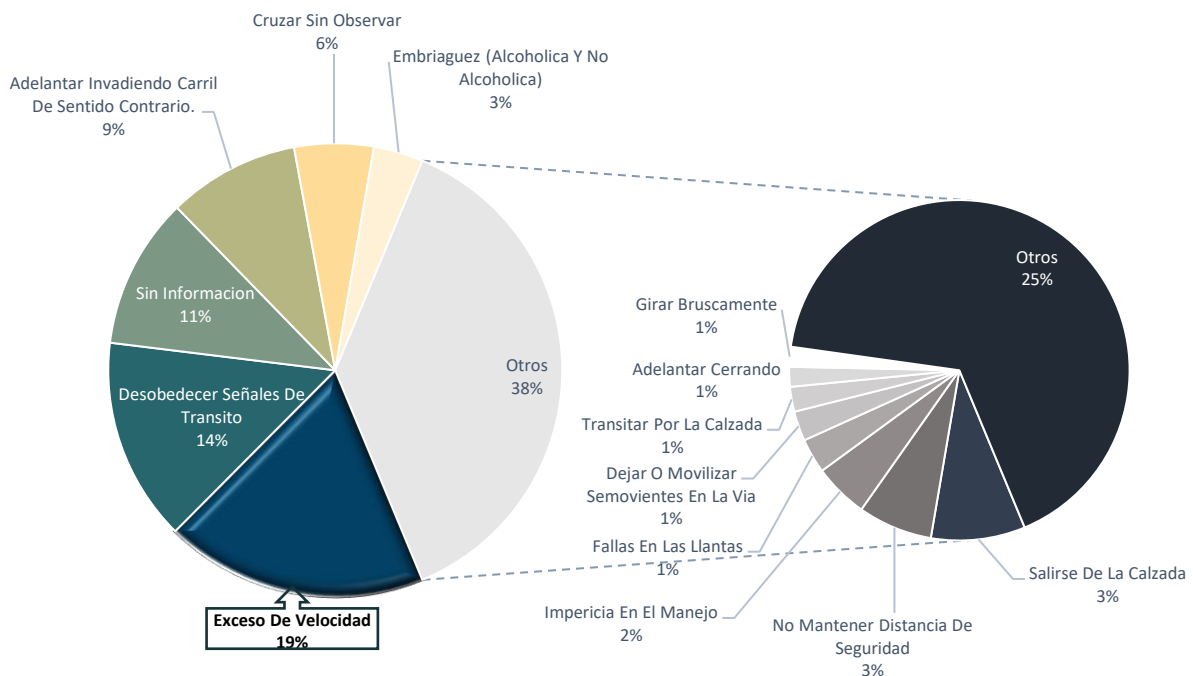
La distribución porcentual de causas de siniestros fatales muestra que, si bien existe un grupo amplio de eventos clasificados dentro de la categoría “**Otros**” —que agrupa el 25 % de los casos—, la proporción correspondiente al exceso de velocidad se mantiene como la más representativa entre las causas individualmente identificadas. Este hallazgo adquiere mayor



relevancia al compararse con otras conductas de riesgo cuya contribución, aunque significativa, es sustancialmente menor: adelantar invadiendo el carril contrario (9 %), desobedecer señales de tránsito (14 %), cruzar sin observar (6 %), no mantener distancia de seguridad (3 %), salirse de la calzada (3 %), fallas mecánicas (1 %) o impericia en el manejo (2 %).

Los resultados sugieren que la dinámica vial de Valledupar continúa marcada por comportamientos que incrementan la probabilidad de siniestros de alta severidad, especialmente en corredores donde existen tramos amplios, rectos o percibidos como de “alta velocidad”, y en zonas donde la coexistencia de múltiples actores viales exige velocidades más seguras.

Figura 3-20 Distribución de fallecidos en siniestros viales por hipótesis de causa probable Valledupar 2015 - 2024



Fuente: Elaborado con datos de Geoportal ONSV

#### 4 PRIORIZACIÓN DEL CONTROL OPERATIVO EN EL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR

La priorización del control operativo no responde a criterios discrecionales ni reactivos, sino a un enfoque técnico de gestión integral del riesgo vial, sustentado en el diagnóstico territorial y en los lineamientos establecidos por el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031, adoptado mediante el Decreto 1430 de 2022.



El diagnóstico del municipio de Valledupar identifica como factores estructurales del problema los siguientes:

- Alta cultura de incumplimiento normativo.
- Elevada incidencia de conductas de alto impacto (velocidad inadecuada, conducción bajo efectos de alcohol, no uso de elementos de protección).
- Vulnerabilidad diferencial de peatones, motociclistas y ciclistas.
- Incrementos de mortalidad asociados a disminución del control en determinados días y franjas horarias.

En consecuencia, el PNSV establece que el fortalecimiento estratégico del control constituye una medida esencial para incidir sobre el comportamiento, reducir la probabilidad de ocurrencia de eventos y mitigar la severidad del daño.

Desde el punto de vista conceptual, esta priorización se fundamenta en la teoría de gestión del riesgo, la cual plantea que el riesgo no depende exclusivamente de la ocurrencia histórica del daño, sino de la interacción entre tres variables:

- **Exposición:** volumen y tipo de usuarios que interactúan en un entorno determinado.
- **Probabilidad:** posibilidad de ocurrencia de conductas o conflictos de riesgo.
- **Severidad potencial:** magnitud esperable del daño en caso de materialización del evento.

El enfoque de Sistema Seguro exige intervenir cuando la combinación de estas variables indique riesgo elevado, aun cuando no exista siniestralidad previa documentada en el punto específico.

Por tanto, la priorización del control operativo se estructura como una herramienta de prevención primaria, orientada a anticipar la materialización del daño y a reducir el riesgo residual del sistema.

#### 4.1 Principios técnicos de priorización

La priorización del control operativo responde a los siguientes principios:

1. **Prevención primaria:** intervención antes de la materialización del daño.
2. **Gestión sistémica del riesgo:** análisis integral de factores estructurales.
3. **Proporcionalidad técnica:** asignación de recursos según nivel de riesgo.
4. **Adaptabilidad operativa:** capacidad de respuesta ante variaciones dinámicas.
5. **Enfoque de actores vulnerables:** protección reforzada a peatones, niños, ciclistas y motociclistas.

*Tabla 7 Contexto priorizado para control operativo*



Contexto	Exposición	Probabilidad	Severidad Potencial	Justificación Técnica	Áreas del PNSV Asociadas
Corredores arteriales y vías principales	Alta	Alta	Alta	Altos volúmenes y mayores velocidades operativas. Elevada energía cinética en caso de colisión. Impacto sistémico en la movilidad urbana.	Velocidades seguras, Cumplimiento normativo
Intersecciones y nodos complejos	Alta	Alta	Alta	Concentración de trayectorias y conflictos modales. Alta densidad decisional en tiempos cortos.	Infraestructura segura, Comportamiento seguro
Zonas escolares y entornos vulnerables	Media-Alta	Media	Alta	Alta vulnerabilidad biomecánica. Necesidad de reducción estricta de velocidad.	Velocidades seguras, Protección de actores vulnerables
Centro urbano y zonas comerciales	Alta	Media-Alta	Alta	Alta interacción peatón-vehículo. Conflictos por estacionamiento indebido y cargue/descargue.	Comportamiento seguro
Entradas y salidas del municipio	Alta	Media-Alta	Alta	Flujos mixtos (carga, intermunicipal). Cambios de velocidad y fatiga.	Vehículos seguros, Gobernanza
Transporte público informalidad (PECCIT)	Alta	Alta	Alta	Concentración de usuarios y riesgo por competencia indebida. Control a ilegalidad.	Gobernanza, Cumplimiento normativo
Sectores con conductas reincidencias	Media	Alta	Media-Alta	Patrón reiterado de incumplimiento. Alta probabilidad futura de siniestro.	Comportamiento seguro



Contexto	Exposición	Probabilidad	Severidad Potencial	Justificación Técnica	Áreas del PNSV Asociadas
Puntos críticos de siniestralidad	Media-Alta	Media-Alta	Alta	Evidencia histórica de materialización del riesgo.	Gestión de puntos críticos
Zonas con obras o cambios temporales	Media-Alta	Alta	Alta	Alteración de patrones de circulación y señalización temporal.	Infraestructura segura
Horarios nocturnos y fines de semana	Variable	Alta	Alta	Mayor incidencia de alcohol y exceso de velocidad. Evidencia nacional de mayor mortalidad.	Cumplimiento normativo
Eventos masivos	Alta	Alta	Alta	Incremento súbito de exposición y conflictividad operativa.	Gobernanza

Debe resaltarse que el control operativo posee un efecto disuasivo estructural reconocido por la política pública de seguridad vial: la percepción de vigilancia incide de manera directa en el comportamiento de los usuarios. En consecuencia, la planeación estratégica del control exige variabilidad territorial y temporal, evitando esquemas rígidos o predecibles que reduzcan su eficacia preventiva y comprometan la finalidad superior de protección de la vida.

Adicionalmente es preciso señalar que, la movilidad urbana es dinámica y se encuentra sujeta a variaciones permanentes derivadas de eventos, intervenciones viales, contingencias climáticas, alteraciones en los flujos vehiculares y comportamientos emergentes de riesgo. En tales circunstancias, la autoridad de tránsito, dentro del marco de sus competencias legales y en aplicación del principio de prevención que orienta el Decreto 1430 de 2022, puede ejercer control en el lugar y momento que las condiciones de riesgo lo exijan, sin que ello implique arbitrariedad, sino la aplicación razonada de criterios técnicos de exposición, probabilidad y severidad potencial del daño.

## 5 PROTOCOLO PARA LA PLANEACIÓN E INSTALACIÓN DE PUESTOS DE CONTROL OPERATIVO DEL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR

### 5.1 Planeación semanal estratégica

La instalación de puestos de control en la jurisdicción se rige por un esquema de planeación estratégica semanal, orientado por criterios técnicos de gestión del riesgo vial y articulado con el enfoque de Sistema Seguro adoptado a nivel nacional.



De manera ordinaria, la Secretaría de Tránsito y Transporte municipal de Valledupar, y en coordinación con el Jefe Operativo, realiza sesión técnica de programación semanal, en la cual se evalúan las dinámicas recientes de la ciudad y se analizan los siguientes insumos:

- Comportamientos observados en vía durante la semana anterior.
- Reportes operativos de reincidencia en infracciones.
- Información sobre eventos programados, actividades masivas o festividades.
- Condiciones de infraestructura (obras, desvíos, intervenciones temporales).
- Matriz de priorización.

Esta sesión no tiene carácter meramente administrativo, sino técnico-operativo, y su finalidad es asignar los recursos disponibles hacia los contextos de mayor riesgo sistémico conforme a los criterios de priorización previamente definidos.

## **5.2 Criterios operativos de programación.**

La programación semanal de puestos de control se estructura conforme a escenarios dinámicos de la ciudad, bajo las siguientes reglas generales:

### **5.2.1 Escenarios con eventos masivos o festividades**

Cuando se identifique la proximidad de fiestas, celebraciones, eventos culturales, conciertos, ferias o concentraciones masivas, la planeación prioriza:

- Incremento de control en horarios nocturnos.
- Refuerzo operativo en fines de semana.
- Vigilancia en corredores de acceso y salida.
- Controles de documentación y legalidad del transporte.
- Verificación de comportamientos de alto riesgo (velocidad, conducción bajo efectos de alcohol, maniobras peligrosas).

Esta decisión responde al aumento previsible de exposición y probabilidad de conductas de riesgo en dichos contextos.

### **5.2.2 Escenarios de dinámica ordinaria (sin eventos especiales)**

En semanas donde no se presenten eventos masivos ni alteraciones significativas de la movilidad, la programación prioriza franjas horarias de mayor dinámica vehicular, particularmente entre las 08:00 y las 18:00 horas durante días de semana, período en el cual se concentra:

- Alta circulación de vehículos particulares.
- Operación intensa de transporte público.



- Actividades comerciales y administrativas.
- Interacción vehicular-peatonal elevada.

En estos casos, se priorizan puntos estratégicos tales como:

- Centro histórico.
- Zona Boliche
- Entradas y salidas del municipio.
- Sectores de influencia como Mirador del Valle.
- Corredores estructurantes como el corredor de la Novena.
- Áreas comerciales con alta conflictividad operativa.
- Operativos de alcoholemia en horas nocturnas durante los fines de semana.

### **5.3 Formalización y comunicación del cronograma.**

Una vez definidos los puntos, horarios y objetivos de control, se elabora cronograma operativo semanal que incluye:

- Ubicación general del punto de control.
- Franja horaria estimada.
- Tipo de control prioritario (documental, técnico-mecánico, velocidad, transporte).
- Número de agentes asignados.
- Necesidad de articulación interinstitucional.

El cronograma es socializado por la Secretaría internamente con el equipo operativo, garantizando claridad en objetivos, competencias y enfoque preventivo.

### **5.4 Despliegue operacional.**

En atención a los lineamientos institucionales y en cumplimiento de las competencias asignadas a la Autoridad de Tránsito conforme a la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), esta Secretaría ha dispuesto puntos estratégicos de control, regulación y vigilancia en el perímetro urbano del municipio de Valledupar.

Los referidos dispositivos operativos han sido planificados con fundamento en criterios técnicos de siniestralidad, flujo vehicular, comportamiento infractor y protección de los actores viales, con el propósito de ejecutar acciones preventivas y correctivas orientadas a la reducción de la accidentalidad y la salvaguarda de la vida e integridad de peatones, conductores, pasajeros y demás usuarios de la vía.

En desarrollo de dichas actividades, los agentes de tránsito actúan en estricto cumplimiento de las funciones conferidas por la Ley 769 de 2002, garantizando la observancia del debido proceso contravencional establecido en el artículo 135 ibídem, el cual regula el



procedimiento para la imposición de órdenes de comparendo, asegurando el respeto por el derecho de defensa y contradicción del presunto infractor.

De igual manera, las actuaciones operativas se circunscriben a la verificación de conductas tipificadas como infracciones en el artículo 131 de la norma en cita, procediendo únicamente cuando se configure objetivamente la conducta descrita en la disposición legal, bajo los principios de legalidad, proporcionalidad, razonabilidad y transparencia administrativa.

Es importante precisar que la ubicación de los puntos de control responde a análisis técnicos previos y no obedece a criterios arbitrarios, sino a la necesidad institucional de ejercer control efectivo sobre factores de riesgo identificados en el territorio, en cumplimiento del deber constitucional y legal de garantizar la seguridad vial.

En consecuencia, las actuaciones adelantadas por los Agentes de Tránsito se encuentran ajustadas al marco normativo vigente, dentro de las competencias legales otorgadas, y orientadas exclusivamente al interés general y a la protección de la vida como valor supremo del ordenamiento jurídico.

En atención a los fundamentos técnicos previamente expuestos, y conforme a los parámetros objetivos de análisis de riesgo vial, en el Municipio de Valledupar se han identificado puntos estratégicos para la implementación de controles operativos focalizados, los cuales presentan condiciones geométricas, funcionales y de operación del tránsito que constituyen factores determinantes en la generación de riesgos para la seguridad vial.

La priorización de dichos puntos obedece exclusivamente a criterios técnicos verificables, tales como niveles de siniestralidad, flujo vehicular, conflictividad operacional, condiciones de visibilidad, jerarquía vial y comportamiento histórico de infracciones, elementos que, en su conjunto, inciden de manera directa en la protección de la vida e integridad de los actores viales.

<b>Puntos de control integral</b>
1. Villa olímpica
2. Cra 12 calle 15
3. Terminalito
4. Terminal
5. Mirador del valle
6. Mercabastos
7. Unicentro
8. Cra 4 detrás dpa
9. Cra 4 bajada ecoparque
10. Cai hurtado
11. Alfa
12. Av simón bolívar fundación del festival

<b>Puntos de regulación</b>
1. Cra 7 frente galerías
2. Cinco esquinas
3. Cra 7 calle del cesar
4. Calle 16b los turcos
5. Cra 4 entre calle 19 y calle 16
6. Calle 16 cra 9
7. Centro histórico
8. Zona celulares
9. Gobernación
10. Salud total
11. Calle 14 cra 15 comfacesar
12. Mercado publico



13. Cra 23 frente villa concha
14. Malla de corelca
15. Parque la vallenata
16. Av fundación frente upc
17. Calle 44 frente parq mpal
18. Pepe castro
19. Av fundación frente olímpica la ceiba

13. Glorieta maria mulata
14. Glorieta pedazo acordeon
15. Parque de la provincia
16. Guardia sem
17. Calle 16 entre cra 11 a cra 9
18. Calle 16 entre cra 9 y cra 6
19. Cra 8 entre calle 16a a calle 19
20. Calle 17 entre cra 7a a cra 9
21. Sector boliche - cra 7 entre calle 20 a calle 19b

Así mismo, con base en dichos puntos estratégicos se organizan como corredores de la vida, en los siguientes puntos:

**Puntos críticos por siniestros reportados con personas lesionados o fallecidos donde se programan los operativos para puestos de control:**

- Av Simón Bolívar entre calle 28 a calle 44
- Av Pastrana Carrera 16 Entre Calle 21 A Calle 32
- Av salguero Carrera 7A entre calle 39 a calle 21
- Carrera 4 Entre Calle 20 A Calle 16
- Carrera 4 Entre Calle 7bis A Calle 1, Detrás De Dpa Y Eco Parque Río Guatapuri
- Carrera 23 Entre Calle 1 Glorieta Pilonera A Calle 21 Av Fundación
- Diagonal 21 Entre Glorieta Obelisco Calle 44 A Carrera 19
- Carrera 10 Entre Calle 17 A Calle 20a Zona Centro
- Carrera 9 Entre Calle 12 A Calle 7bis
- Av Los Militares Carrera 32 Entre Diagonal 21 A Calle 16
- Av La Popa Calle 16 Entre Carrera 19 A Carrera 31
- Barrio Primero De Mayo Carrera 20 Entre Calle 22 A Calle 35
- Barrio El Amparo Carrera 19d Entre Calle 7 A Calle 11
- Av Juventud Calle 11 Entre Carrera 19 A Carrera 30