

**PLAN ESTRATÉGICO DE CULTURA VIAL PARA PREVENIR LA
ACCIDENTALIDAD Y MORTALIDAD EN EL ÁREA URBANA QUE RODEA EL
ANILLO VIAL OCCIDENTAL**

DIANA MARCELA ESPINEL NAVAS

LUIS CARLOS PACAVITA RIVERA

UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR SEDE CÚCUTA

ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA SOCIAL

SAN JOSÉ DE CÚCUTA

2020

**PLAN ESTRATÉGICO DE CULTURA VIAL PARA PREVENIR LA
ACCIDENTALIDAD Y MORTALIDAD EN EL ÁREA URBANA QUE RODEA EL
ANILLO VIAL OCCIDENTAL**

DIANA MARCELA ESPINEL NAVAS

LUIS CARLOS PACAVITA RIVERA

Proyecto de Trabajo de Grado presentado como requisito para optar título de:

ESPECIALISTA EN GERENCIA SOCIAL

Tutor metodológico:

Ing. Wilmar Angarita Bautista

UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR SEDE CÚCUTA

ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA SOCIAL SAN JOSÉ DE CÚCUTA

2020

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN	9
INTRODUCCIÓN.....	10
CAPITULO 1. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD SOCIAL	13
Problema Central.....	13
Descripción de la Situación Existente	17
Magnitud Actual del Problema	19
Causas directas e indirectas que generan el problema.....	20
Causa No. 1: Ausencia institucional por parte de entidades a cargo de la regulación vial.....	21
Causa No. 2: Desconocimiento del concepto y practica de cultura vial por parte de la comunidad estudiantil.....	21
Causa No. 3: Deterioro de la malla vial con mayor frecuencia.....	22
Causa No. 4: Circulación de vehículos potenciales para provocar accidentes	22
Efectos directos e indirectos generados por el problema.....	22
Efecto No. 1: Presencia de accidentes e incidentes en la comunidad estudiantil....	23
Efecto No. 2: Afectación en la salud emocional y física de la comunidad de la institución	23

Árbol de Problemas	24
CAPITULO 2. ESTUDIO DE LA POBLACIÓN AFECTADA Y OBJETIVOS.....	25
Población Afectada por el Problema	25
Objetivos del estudio	26
Objetivo general	26
Objetivos componentes e indirectos	26
Indicadores para medir el objetivo general	28
Árbol de Objetivos	36
CAPITULO 3. ESTUDIO DE LAS ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN.	37
Nombre de las Alternativas.....	37
Haz el PARE en tu camino y tendrás un SIGA en tu destino	38
Alternativas De Seguridad Vial.....	38
Acciones de Promoción	38
Acciones de Prevención	39
Preparación de la Alternativa de Solución: Ejes de acción.....	42
Sensibilización Usuarios Viales	42
Actividades pedagógicas de capacitación con instituciones educativas	44
Peaje cultural	48
Campañas trimestrales	48
Árbol de Alternativas de solución	51

CAPÍTULO 4. ESTUDIOS DE SOPORTE Y APOYO PARA EL PROBLEMA.....	52
Características del Bien y/o Servicio.....	52
Historia y Proyección del Bien y/o Servicio.....	53
Capacidad y Beneficiarios	53
Localización de las Alternativas	54
Estudio Ambiental.....	54
Análisis del Riesgo	55
Costos de las Alternativas.....	56
Cuantificación y Valoración de los Beneficios e Ingresos	59
CAPÍTULO 5. EVALUACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS.	61
Costo de Oportunidad.....	61
Caracterización de la Selección de Alternativa Social Seleccionada.....	62
Plan de Desarrollo Nacional.....	62
Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial	64
Plan de Desarrollo Distrital o Municipal	66
Fuentes de financiación del proyecto.....	68
Matriz de Marco Lógico	69
Cronograma.....	70
CONCLUSIONES	71
RECOMENDACIONES.....	72

REFERENCIAS.....	73
------------------	----

LISTA DE CUADROS

Tabla 1 indicadores para medir el objetivo.....	35
Tabla 2 Temas de sensibilización.....	44
Tabla 3 Metodología de las capacitaciones	46

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 Árbol de problemas	24
Figura 2 Árbol de objetivos	36
Figura 3 Delimitación de la intervención	42
Figura 4 Metodología de las campañas	49
Figura 5 Árbol de las alternativas	51
Figura 6 Presupuesto	58
Figura 7 Matriz de marco lógico	69
Figura 8 Cronograma	70

RESUMEN

La seguridad vial se ha convertido en un tema de abordaje esencial a nivel mundial, siendo está concebida como el arma en gran magnitud para combatir la problemática desencadenada por los altos índices de accidentalidad que se muestran día a día en todas las ciudades del nuestro país, siendo Cúcuta una de las más afectadas y la ciudad donde se analizan las circunstancias de unos de los sectores del anillo vial. La propuesta de este proyecto es realizar un análisis de las amenazas y riesgos existentes en la comunidad estudiantil de las Instituciones Educativas ubicadas sobre el anillo vial occidental del municipio de Cúcuta, donde el alto y masivo tráfico, los problemas de movilidad y los índices de accidentalidad impactan y afectan la población estudiantil de este sector y denotan la ausencia de una educación e implementación de seguridad vial.

Básicamente el propósito de este proyecto es diseñar un conjunto de estrategias que otorguen a la comunidad estudiantil una enseñanza práctica de implementación en educación vial basada en hábitos, actitudes, conocimientos y oportunas posturas frente a los riesgos y amenazas viales existentes en su entorno, en donde por medio de campañas permanentes, programas y cursos de seguridad vial, se sensibilice y se promueva una seguridad vial eficaz, oportuna y capaz de mitigar y minimizar los riesgos viales latentes en la zona creando así finalmente una cultura en pro del bienestar humano una *Cultura Vial*.

Palabras claves: Seguridad vial, cultura, estrategia, amenazas viales, sensibilización.

INTRODUCCIÓN

Hablar de cultura vial es hablar de la manera en que los individuos se relacionan con las vías que tienen en su entorno, de la interacción de sus pensamientos, sentimientos y acciones cuando transitan una calle o ceras siendo peatones o conductores, el cual se fundamenta en una actuación consiente de responsabilidad social y ética como usuarios viales.

De esta forma se menciona que la Cultura de Seguridad Vial se entiende como una estructura organizada que debe garantizar la adecuada circulación en el espacio público, su función e importancia yacen en la convivencia armoniosa de todos los elementos que la conforman bajo los principios de responsabilidad.

En este sentido, se adentra en la tarea de producir mensajes educativos y simbolismos sociales que convergen en la estructura de seguridad vial en aras de mejorar su dinámica, tarea que es propia de la profesión dada la experticia adquirida para la comprensión y análisis de problemas relacionados con la comunicación y la información.

Adentrándonos en materia, se hace importante contextualizar la situación que experimentan las Instituciones Educativas que se encuentran ubicadas sobre el anillo vial occidental del municipio del Cúcuta, las cuales sin intención alguna se exponen a diario a accidentes e incidentes a su comunidad estudiantil, que en el mayor de los casos estos podrían acceder a ser posibles víctimas mortales que generan e impactan negativamente la vida familiar y comunitaria.

Es así que después de un accidente o incidente vial dentro de una comunidad estudiantil, son muchos los desencadenantes que surgen, tales como afectaciones en el desarrollo de las actividades diarias, bajo rendimiento escolar y reprogramación de la jornada escolar e incumplimiento de los deberes y derechos escolares, afectación en la salud emocional y física de la comunidad educativa

fundado en el miedo e inseguridad al desplazamiento hacia la Institución Educativa, y los posibles riesgos que se generan en la vía por la contaminación ambiental.

Por esta razón es de vital importancia que cada institución educativa y con ello su comunidad estudiantil cuente o conforme un verdadero sistema de prevención de accidentes e incidentes viales que ayuden a eliminar o mitigar en su defecto todo riesgo y amenaza vial, por medio de estrategias que generen enseñanza y conocimiento oportuno del comportamiento que se debe asumir cuando se es un usuario vial.

Esta educación vial enmarcada en el proyecto se da a conocer de la manera más acertada por medio de estrategias psicopedagógicas inculcadas en las instituciones educativas con el fin que sean asimiladas y adheridas por la comunidad estudiantil a través de conocimientos, hábitos y actitudes, en relación con las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas que transitan por la vía pública.

Así mismo pretendemos contribuir en las Instituciones Educativas objeto de estudio con un componente estratégico que busque formar a los estudiantes sobre la prevención y promoción de la educación vial en la disminución de accidentes de tránsito, en donde se enfoque la importancia del respeto por el otro conociendo normas de movilidad vial, con el fin de preparar a los estudiantes para el entendimiento y conocimiento de las normas, reglamentación y señalización.

Todo esto con el fin de desarrollar adecuado comportamiento y fortalecer actitudes en los estudiantes para que minimicen los riesgos a los que se exponen todos los días en su desplazamiento y así conservar la vida y salvaguardar la de los demás, actuando con una cultura de prevención, el cual es un camino para la formación de una conciencia vial.

Por lo anterior, se sume el reto de analizar y plantear posibles alternativas de solución que permitan mitigar todos los riesgos y amenazas que experimenta la comunidad educativa, sabiendo que es un problema que atenta y vulnera el derecho a la salud, a un ambiente sano y acceso digno a la educación

CAPITULO 1. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD SOCIAL

Problema Central

Día a día tanto las personas mismas como entidades públicas del Estado y el sector privado, velan y se preocupan por la seguridad del ser humano, por su integridad física, por garantizar en lo posible que el ser humano se sienta seguro en su ambiente, en su habidad, en cada uno de los espacios en el que él se desenvuelve, evitando así su extinción o disminución en el aumento de los índices de mortandad.

Estos índices que se enmarcan en las diferentes formas en que el ser humano puede llegar a morir, ya sea por ley natural o por salud ocasionada por algún tipo de enfermedad que no pudo ser subsanada por un medicamento y que a su vez ese medicamento no pudo ser otorgado por la ineficiencia de un sistema de salud, otra forma también es una muerte por homicidio ligada directamente por la inseguridad de un ambiente que puede o no, ser garantizada por un gobierno, también una muerte por suicidio ligada con el estado de ánimo del ser humano o simplemente una muerte ocasionada por un accidente de cualquier tipo, el cual tanto el ser humano como el ambiente intervienen en su ejecución, uno de ellos y siendo a lo largo de los últimos años de los elementos más cotidianos con los que se enfrentan las sociedades y de los más experimentados, son los accidentes de tránsito vial o vehicular donde son los usuarios viales (conductores de vehículos, motociclistas, ciclistas, biciusuarios y peatones) y en ocasiones el mismo gobierno al no ofrecer medidas de seguridad vial son generadores de dichos accidentes; es por esto que el ser humano estará sujeto a experimentar cualquier tipo de riesgos y depende de él, poder mitigarlos o prevenirlos.

Es por esto que surge la interrogante de ¿Que estrategias o herramientas se están utilizando para mitigar los accidentes o muertes ocasionados en el ámbito vial?, pregunta que va dirigida y que abarca al Estado en general tanto a quienes tienen bajo su responsabilidad la garantía de una seguridad vial (gobernantes) como quienes bajo su propio criterio velan porque dicha garantía sea eficaz y crean conciencia de mitigar los riesgos viales (gobernados).

Es allí donde aparece el termino de seguridad vial el cual se concibe como el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito; mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero o conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito, así mismo se encarga de prevenir o minimizar los daños y efectos que provocan los accidentes viales dejando claro así su principal objetivo que es el salvaguardar la integridad física de las personas que transitan por la vía pública eliminando o disminuyendo los factores de riesgo.

Pero son las mismas normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública que componen el principal punto en la seguridad vial, es decir sin una organización por parte del estado, con el apoyo de reglamentaciones para el tránsito y sin la moderación de las conductas humanas, es decir, educación vial ya sea particular o colectiva, no es posible lograr un óptimo resultado en la mitigación de riesgos viales, es por esto que tanto autoridades como promotores voluntarios deben llevar a cabo en forma permanente campañas, programas y cursos de seguridad y educación vial, en los que se sensibilice y se promueva una seguridad vial eficaz capaz de mitigar y minimizar los riesgos viales latentes. CONACULTA (2010). *Encuesta Nacional de Hábitos, Prácticas y Consumo Culturales*.

Teniendo en cuenta lo anterior y basados desde un punto de vista subjetivo, la posible solución más viable al problema de inseguridad vial es la toma de conciencia de todos y cada uno de los

usuarios viales, toma de conciencia que es generada a través de una educación, sensibilización y adaptación de cada uno de los usuarios en la obtención y aplicación de conocimientos asertivos a la hora de convertirse en usuario vial, a lo que se le otorga el nombre de cultura vial.

La cultura vial se determina como la manera en la que los individuos se relacionan en las vialidades, esto incluye su comportamiento, su pensamiento, sus intereses, su espacio y su tiempo.

Carlos Manuel Pacheco Cortés (2014), en su artículo cultura vial y educación permanente, describe que la cultura vial se promulga en la expresión y la manera como los seres humanos viven, sienten, piensan y actúan en el cotidiano de los espacios de movilización y desplazamiento, denotando su mejora en la medida en la que se disfruta de dicha movilidad en las calles, siendo el resultado de la buena distribución de los espacios, el flujo de todos los actores en las calles y la conciencia de cada uno desde su rol de peatón, automovilista, conductor y demás roles viales, para que, de esta manera propiciar la suficiente seguridad en la que se reduzcan los riesgos de accidentes y se consolide una base eficaz de actuación ciudadana, basada en la creación de hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida, calidad medioambiental y sobre todo seguridad vial, factores que van dirigidos al desarrollo de conocimientos, habilidades, hábitos y actitudes que permiten a los ciudadanos dar una respuesta segura en las distintas situaciones de tráfico en las que, se ven inmersos, mejorando su comportamiento como peatones, pasajeros o conductores, lo que permite reducir los accidentes y garantizando la seguridad cuando se asume el rol de usuario vial.

Es por esto por lo que, el otorgar una enseñanza o educación vial basada en hábitos, actitudes, conocimientos y demás variables no evita tener un accidente, pero garantiza una cultura de circulación que a mediano y largo plazo beneficiará la convivencia de los ciudadanos y prevendrá de los accidentes y por ende los índices de mortandad.

Camacho (2009), propone que esa expresión y manera de vivir, pensar, sentir y actuar en los espacios de movilización se puede aunar a factores de tipo espacial (tipo y estado de infraestructura), pedagógico (tipo de enseñanza y educación), tecnológico (dispositivos electrónicos) y mediático (promulgación y promoción), para conformar un verdadero sistema de prevención de accidentes y protección de la vida, no obstante y dependiendo de las características esta Cultura Vial puede conformar un sistema de prevención de accidentes o fomentar, propiciar o permitir que estos ocurran.

Por ejemplo, en comunidades donde el espacio es inadecuado, las vías están deterioradas o permiten grandísimas velocidades, la pedagogía no existe, la tecnología es descuidada o por el contrario tan buena que da la ilusión de proteger al conductor (no al transeúnte) y la comunicación es mínima, nula o ruidosa, la posibilidad de que existan accidentes de tránsito es mayor a una comunidad donde el espacio es adecuado y amable para transitar y moverse, son espacios donde la pedagogía se practica desde los niños hasta los ancianos, desde el ciclista hasta el conductor de camión, la tecnología está al servicio de la vida, no de ponerla en riesgo y la comunicación fluye entre autoridades, transeúntes y conductores.

Es así como la cultura vial llega a formar parte de una de las grandes soluciones al momento de intentar mitigar la mortandad y con ello revela su importancia y dirige a la sociedad hacia un aprendizaje eficaz sobre seguridad vial que permita fomentar y garantizar el respeto y preservación de la propia vida y la de los demás en las vías públicas, ya sea al conducir, al caminar o al abordar un vehículo como pasajeros.

Lo anterior debido a que son los accidentes de tránsito la segunda de las principales causas de muerte a nivel mundial entre los jóvenes de 05 a 29 años de edad; con lo que se evidencia una gran necesidad de conocer y aplicar en nuestro día a día las buenas prácticas de cultura vial en acciones

tales como conducir con prudencia, mirar a los lados antes de cruzar la calle, conocer y respetar las señales de tránsito, conducir en buen estado de salud y alertas, buen estado del vehículo, entre otras; y así mismo tener pleno conocimiento de los posibles peligros que existen en la vía, pero también sobre nuestros deberes y derechos como ciudadanos, lo cual permitirá tomar precauciones que nos lleven a la generación de hábitos y actitudes que disminuyan las alarmantes cifras de accidentes de tránsito en el mundo y en nuestro mismo país.

Mejorar e incentivar la cultura vial es responsabilidad de todos, pues cada vez que salimos de casa nos exponemos a estar involucrados en un accidente, sin embargo, en la medida en la que nos concienticemos de la importancia de convivir, podremos mejorar nuestra relación en las calles y así disminuir las probabilidades de ocasionar o presenciar algún tipo de accidente vial.

Teniendo en cuenta lo anterior y exponiendo la sociedad como un Estado y este mismo dirigido por gobernantes, Groeger (2011), promulga que la seguridad vial es vista como un derecho extrínseco de los miembros de una sociedad para poder desplazarse entre puntos geográficos de actividad económica y recreacional de manera segura, siendo el gobierno quien tiene la obligación de garantizar las condiciones necesarias para un tráfico fiable entre los actores involucrados y asimismo, desarrollar conciencia de la interacción colectiva al conducir o caminar por la vía pública definiéndola como una necesidad intrínseca en cada uno de nosotros.

Finalmente, la cultura vial juega un papel muy importante a la hora de sentirnos seguros en un ambiente vial, pues poniendo en práctica cada una de las herramientas y hábitos que involucran la cultura vial, podríamos ser nosotros mismos quienes garanticemos nuestra integridad y nuestra misma vida en la vía. “Quien cuida su VIDA será feliz en la VÍA”

Descripción de la Situación Existente

Dentro de un marco de mortandad a nivel mundial y local, las muertes ocasionadas por accidentes de tránsito o viales juegan un papel muy relevante, pues en la actualidad existe un gran índice de su actuación en las vías nacionales y locales.

Cúcuta un municipio urbano, que ocupa el tercer lugar en Colombia en el indicador de accidentalidad de tránsito y que cuenta con un uso vehicular masivo, está sujeta y a la merced de que se presenten a diario algún tipo de accidente o incidente en las vías que constituyen la ciudad, en su mayor proporción las vías principales o de mayor magnitud, una de ellas es el llamado “*Anillo Vial*” que rodea toda la ciudad y que cuenta con una infraestructura vial de calzada sencilla con dos carriles y algún tramo de calzada doble.

Este tipo de infraestructura vial, impulsa a que los usuarios viales tipo conductores manejen un rango de velocidad alta y con un nivel de precaución vial bajo, predisponiendo así la presencia de algún tipo de accidente o incidente vial y generando un impacto negativo en la comunidad que se encuentra alrededor de esta vía nacional “*Anillo Vial*”, sector donde la comunidad está formada también por un gremio estudiantil, pues a lo largo de esta vía se encuentran ubicados varios entes estudiantiles tales como: Institución Educativa Cornejo sede San Isidro, Institución Educativa Pedro Cuadro Herrera de Ciudad rodeo y colegio Bicentenario ubicado en Antonia Santos sector el Progreso.

Estas instituciones de producción de conocimiento y bienestar estudiantil se ven directamente afectadas por la ausencia de una educación y cultura vial de los usuarios viales al utilizar esta vía, pues a lo largo de su operación su comunidad estudiantil ha sufrido varios accidente y algunos accidentes viales cuando quieren ingresar o salir de sus instituciones ya sea por el exceso de velocidad de los vehículos, o el irrespeto por las señales de tránsito tanto por el conductor como por el transeúnte o por algún tipo de daño estructural de la vía, esta afectación e impacto que se

genera en la comunidad estudiantil de dichas instituciones es lo que impulsa y valida la realización de este proyecto que con su ejecución, estos impactos negativos serán eliminado y mitigados y a su vez cambiados por una cultura vial potente y eficaz en pro del bienestar de todos los usuarios viales.

Magnitud Actual del Problema

Día a día vemos como incrementan los riesgos y amenazas que atentan contra la integridad física del ser humano ya sea desde un ámbito físico, ambiental, fisiológico o de salud, siendo en gran medida los riesgos viales los protagonistas de este proyecto.

Según la OMS (Organización Mundial de la Salud) cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas en las carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales, es así como los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios, y la primera entre personas de entre 15 y 29 años de edad, de igual forma y de acuerdo con cifras del Automóvil Club de Colombia, los accidentes de tránsito representan 27,55% de los decesos violentos en el país.

Si bien es una cifra considerable, en lo que va del año solo 1,84% de estos accidentes han derivado en muertes, pues según cifras de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en el país se han producido 20.238 accidentes, de los cuales 373 han ocasionado fallecimientos; según el estudio de carga global de enfermedad en 2016 se determinó que los accidentes de tránsito son la tercera causa que mayor número de muertes generó en Colombia, dejando en claro que la movilidad y el tránsito son dos de los principales determinantes ambientales de la salud que existen en la actualidad pues la inseguridad vial se ha convertido en un fenómeno y una problemática de salud pública que deja a nivel mundial pérdidas de vidas humanas bastante notorio.

De acuerdo a lo anterior surge la interrogante de ¿Que estrategias o herramientas se están utilizando para mitigar los accidentes o muertes ocasionados en el ámbito vial?, pregunta que va dirigida y que abarca al Estado en general y a quienes tienen bajo su responsabilidad la garantía de una seguridad vial (gobernantes) como quienes bajo su propio criterio velan porque dicha garantía sea eficaz y crean conciencia de mitigar los riesgos viales (gobernados) y a la vez donde su respuesta se enmarca y es dirigida hacia la manifestación de una educación o *cultura vial*.

Causas directas e indirectas que generan el problema

Los accidentes en la vía siguen siendo un gran problema, hasta noviembre de 2019 ocurrieron 6634 accidentes en nuestro país y en el Departamento de Norte de Santander 235, las causas de estos accidentes varían de diferente manera ya que no solo se da por una sola causa, por esta razón se hace importante analizar, desde la práctica social, las amenazas y riesgos viales que vivencia la comunidad del área urbana que rodea el anillo vial occidental según los datos de la agencia cifras parciales (2019). *Agencia Nacional de Seguridad Vial*

Teniendo en cuenta los anterior, de esta forma mencionamos que la Cultura de Seguridad Vial se entiende como una estructura organiza que debe garantizar la adecuada circulación en el espacio público, su función o importancia yace en la convivencia armoniosa de todos los elementos que la conforman bajo los principios de responsabilidad.

En este sentido, nos adentramos en la tarea de desarrolla alternativas con mensajes educativos y simbolismos sociales que convergen en la estructura de seguridad vial en aras de mejorar su dinámica, tarea que es propia de la profesión dada la experticia adquirida para la comprensión y análisis de problemas relacionados con la comunicación y la información. En este orden de ideas se hace importante contextualizar la situación que vivencia la Instituciones Educativas aledañas y

la comunidad que se localiza en el anillo vial occidental perteneciente a la comuna 8, dentro de las amenazas y riesgos se identificaron:

Causa No. 1: Ausencia institucional por parte de entidades a cargo de la regulación vial

Ausencia de seguimiento e interés por parte de las entidades responsables de garantizar la seguridad vial y acceso justo y digno a la educación, esta falencia es representada en la ausencia de señalización vial e inatención de los accidentes e incidentes vividos por la comunidad. Adicionalmente es una vía deteriorada por el constante tráfico pesado que circula y entorpece el desplazamiento vehicular y peatonal.

Causa No. 2: Desconocimiento del concepto y practica de cultura vial por parte de la comunidad estudiantil

Esta situación induce a la falta de conocimiento sobre los espacios de movilidad y desplazamiento, a su vez, la no activación e identificación de rutas de movilidad estudiantil. Lo anterior intensifica las infracciones a las normas de tránsito, la imprudencia de transeúntes y conductores por el uso inadecuado de las vías. Otro aspecto importante para mencionar es la presencia de vehículos en condiciones no adecuadas para su movilidad, es decir, que no cumplen con las normas de revisión técnico mecánica y vinculación al sistema de Seguros Obligatorios Contra Accidentes de Tránsito.

Causa No. 3: Deterioro de la malla vial con mayor frecuencia

Se deteriora la vía con mayor frecuencia en torno a la topografía del área de intervención dentro de esto se destacan los factores climatológicos cambiantes que aumentan la presencia de terreno inestable, lluvia y humedad. En cuanto a los factores físicos se suman la constante presencia de contaminación atmosférica por emisiones de gases vehiculares de tipo particular y de maquinaria pesada. Además, se recalca la presencia de obras civiles en construcción cerca de las instituciones educativas del perímetro del Anillo Vial Occidental, que han recaído en la irresponsabilidad social y ambiental de depositar en cercanías del colegio materiales de construcción y desechos que generan obstrucción en el tránsito de los estudiantes.

Causa No. 4: Circulación de vehículos potenciales para provocar accidentes

Circulación de vehículos potenciales para provocar accidentes, como es de mencionar los vehículos de tracto largo y vehículos de carga pesada, puesto que el anillo vial es la vía designada para el transporte de estos vehículos con el objeto de que no circulen en el interior del Municipio y así garantizar la integridad física de la ciudadanía, sin embargo, se expone altamente a los habitantes del Anillo Vial a vulnerabilidades. Adicionalmente se cuenta con la presencia de vehículos en condiciones no adecuadas para su movilidad, la no revisión tecno - mecánica o ausencia del seguro de los vehículos, así mismo el deterioro de la salud de algunos conductores y peatones causando irresponsabilidad al volante.

Efectos directos e indirectos generados por el problema

Efecto No. 1: Presencia de accidentes e incidentes en la comunidad estudiantil

Presencia de accidentes e incidentes en la comunidad estudiantil, que llevan a diversos efectos que pueden ocasionar víctimas mortales o lesionados, afectado a las familias con pérdidas económicas, por falta de una buena señalización o prudencia de los peatones o conductores. Por eso la importancia del presente proyecto que tiene como finalidad proponer alternativas de solución con mensajes educativos y simbolismos sociales que convergen en la estructura de seguridad vial de la comunidad estudiantil que ayuden a eliminar o mitigar en su defecto todo riesgo y amenaza vial.

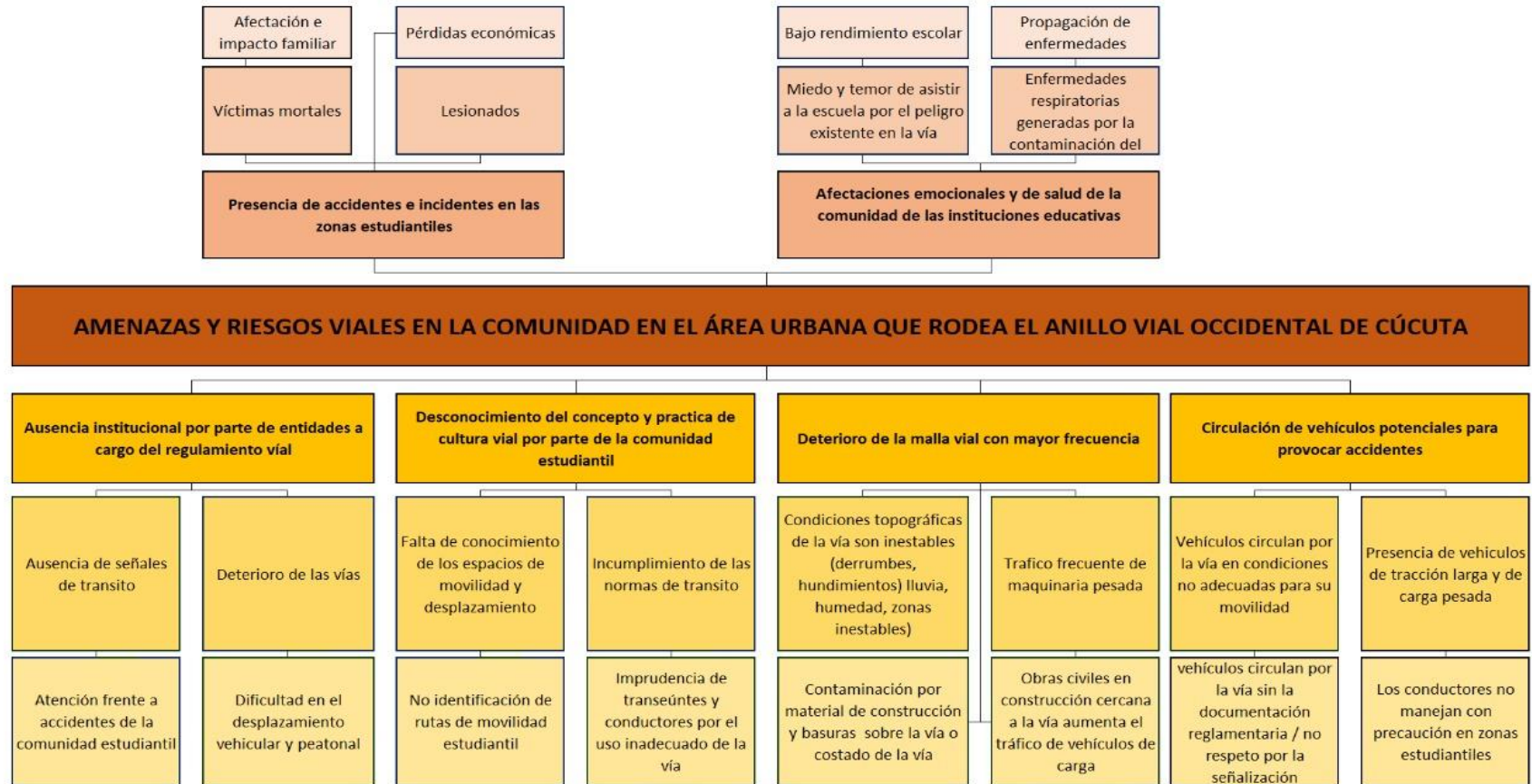
Efecto No. 2: Afectación en la salud emocional y física de la comunidad de la institución

Afectación en la salud emocional y física de la comunidad de la institución, afecto que conllevan a un bajo rendimiento escolar, esta situación induce a los estudiantes lesiones emocionales por presencia de accidentes, miedo al transitar, enfermedades generadas por la contaminación que se propaga a diferentes ambientes.

Por lo anterior, se asume el reto de analizar y plantear posibles estrategias de desarrollo que permitan mitigar todos los riesgos y amenazas que vivencian la comunidad, siendo que es un problema que atenta y vulnera el derecho a la salud, a un ambiente sano y acceso digno a la educación y a un tránsito seguro.

Árbol de Problemas

Figura 1 Árbol de problemas



Fuente: Elaboración propia

CAPITULO 2. ESTUDIO DE LA POBLACIÓN AFECTADA Y OBJETIVOS.

Población Afectada por el Problema

Los estudiantes de las Instituciones Educativas que se encuentran aledañas al Anillo Vial Occidental, los cuales se enfrentan todos los días a los riesgos de sufrir un accidente e incidente camino a las Instituciones Educativas, ya que se enfrentan a una vía en donde los excesos de velocidad, la imprudencia, la distracción por hacer uso del teléfono móvil, el comer o manipular la radio, el consumo de alcohol y otras hazañas ha llevado a que ocurran accidentes sobre esta vía, llevan a los estudiantes hacer víctimas, como es el caso de tres Instituciones Educativas que enfrentan todos los días esta situaciones, a continuación se relacionas las instituciones objeto de trabajo:

Institución Educativa Cornejo sede San Isidro, perteneciente a la vereda San Isidro del municipio de San Cayetano, el cual es dirigida por la rectora Ana Julia Castillo Navas; esta institución cuenta con 153 estudiantes de los grados transición a quinto primaria con una edad promedia de los estudiantes de cinco (5) a catorce (14) años, los niños pertenecen a los barrios aledaños como Ciudad Rodeo, las Torres de Arrayanes y de la misma vereda San Isidro.

Institución Educativa Pedro Cuadro Herrera, perteneciente a Ciudad Rodeo cuenta con mil estudiantes de los grados transición a once grados, de una edad promedio de cinco (5) años a diecisiete (17) años, su rector es el señor Luis Fernando Ramírez Martines y los estudiantes retoman de los barrios Ciudad Rodeo, Arrayanes, San Fernando, San Isidro, La Fortaleza, Motilones, Torres Hibiscos, Nuevo Horizonte y Carmen de Tonchalá.

Esta institución educativa maneja la jornada de la mañana y no cuenta con una ruta escolar; Algunos medios utilizados por los estudiantes para su transporte son: moto taxis, carros particulares, transporte público, transporte familiar y caminando.

Colegio Bicentenario, ubicado en el barrio Antonia Santos sector el progreso, la Institución Educativa se encuentra a cargo del rector Geovanny Cubillos Osorio y cuenta con un total de 1472 estudiantes de los grados preescolar a once grado, con unas edades promedio de 5 a 18 años, esta institución educativa maneja horarios de la mañana y los estudiantes retornan de diferentes barrios aledaños a la institución como lo son Arrayanes, Ciudad Rodeo, Torres Hibiscos, Carmen de Tonchalá, Barrio Belén, San Isidro, la Fortaleza, Urbanización Estoraques, San Fernando y la Primavera; los estudiantes de la Institución Educativa no cuentan con ruta escolar y se transportan en moto taxis, transporte familiares, servicio público transporte pago por los familiares y caminando.

Cada una de estas instituciones pertenecen a la comuna 8 del municipio de Cúcuta y enfrenta una problemática en común; ya que se exponen a riesgos y amenazas que atentan contra la integridad de los estudiantes ya sea desde un ámbito físico, ambiental, fisiológico o de salud de gran medida a los riesgos viales siendo estos los protagonistas de este proyecto.

Objetivos del estudio

Objetivo general

Prevención de accidentalidad y mortalidad en el área urbana que rodea el anillo vial occidental de Cúcuta

Objetivos componentes e indirectos

Fomentar redes Inter institucionales con las entidades estatales

Cohesionar el ente educativo con las entidades estatales con la finalidad de abordar aquellas necesidades con relación a la señalización con la que cuenta la institución educativa respecto a su vía de acceso y alterna, actividades que se puede llevar a cabo generando estrategias de reconocimiento continuo de este aspecto, es decir, a través de la inspección constante de las vías de acceso a la institución por una entidad institucional, así como del flujo de la movilidad vehicular y peatonal. Estas acciones de inspección en conjunto con los entes territoriales permitirán establecer una red institucional con el objetivo de garantizar en lo posible que la comunidad estudiantil transite y se sienta segura en cada uno de los espacios que se desenvuelven, suscitando así la mitigación y principalmente la reducción de posibles accidentes o incidentes.

Empoderar a la comunidad estudiantil en la cultura vial

Conocer el entorno y espacio vial que rodea la institución, uso adecuado de los espacios de movilidad y desplazamiento, conocimiento sobre la normatividad, reglamentación y señalización, creación de hábitos comportamientos conductas y valores en la comunidad educativa dirigidos a la seguridad vial, con el objetivo de mejorar el entorno y empoderar a la comunidad estudiantil a una cultura de movilidad segura donde más niños y niñas cuenten con información clara de cómo se debe movilizar por el Anillo Vial Occidental de Cúcuta, con actitudes y comportamientos a favor del respeto por la vida y las normas de tránsito llevando a logro un tránsito seguro a la reducción de siniestros viales, lesiones y muertes.

Mitigar los impactos que deterioran la vía

Creación de rutas de desplazamiento seguro ante los cambios climáticos asegurando espacios adecuados para el tránsito seguro de los peatones, lo cual se puede llevar a cabo a través de la caracterización de la infraestructura y sus alrededores, así como el establecimiento de un mantenimiento constante que permita la conservación de la misma y prolongación de su vida útil. Es importante sensibilizar a la comunidad educativa respecto a los riesgos viales que existen al movilizarse por una vía rápida como lo es el Anillo Vial Occidental de Cúcuta, y el poder tener conciencia de las situaciones de riesgo vial que existen en ella y la forma de intervenir ante estas situaciones, así también la importancia del uso y cuidado de todos los elementos que conforman la infraestructura vial, que permiten acceder a los usuarios a rutas de desplazamiento seguro.

Mejoramiento de los índices de infracciones de circulación vial

Es importante realizar la promoción y prevención de las infracciones viales, a través de la sensibilización a los usuarios de lo relevante que es el poder mantener los documentos al día, tanto del vehículo como del conductor, así como mantener en buen estado y realizar los mantenimientos respectivos a los vehículos que permitan transitar con mayor seguridad, y mitigar así los riesgos de presentarse fallas mecánicas que conlleven a la generación siniestros viales, lesiones y muertes, así mismo, es relevante incentivar en los usuarios de la vía tanto conductores como peatones, el buen estado físico, ya que los riesgos al conducir o transitar por una vía rápida se pueden ver provocados por la presencia de la disminución de alguno de nuestros sentidos como por ejemplo la visión, que puede llegar a generar situaciones de riesgo.

Indicadores para medir el objetivo general

Cada año a nivel mundial, según la OMS (2017), cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos, donde se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo. Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos causados por el tránsito.

Según las previsiones, si no se adoptan medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales. Ello se debe, en parte, al rápido aumento del mercado de vehículos de motor sin que haya mejoras suficientes en las estrategias sobre seguridad vial ni la planificación del uso del territorio. Se ha estimado que las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el PNB respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de \$ 500 000 millones. La reducción del número de heridos y muertos por accidentes de tránsito mitigará el sufrimiento, desencadenará el crecimiento y liberará recursos para una utilización más productiva.

Cabe resaltar que las lesiones causadas por el tránsito ocasionan pérdidas económicas considerables para las personas, sus familias y los países en su conjunto. Esas pérdidas son consecuencia de los costos del tratamiento y de la pérdida de productividad de las personas que mueren o quedan discapacitadas por sus lesiones, y del tiempo de trabajo o estudio que los familiares de los lesionados deben distraer para atenderlos.

Para esto se deben tener en cuenta variables de los usuarios que interfieren en la detección e influencia del incumplimiento de leyes de tránsito y de la ausencia de una cultura vial en la población vial, tales como:

Edad: Por otro lado, a nivel de edades, las personas de entre 15 y 44 años representan el 48% de las defunciones por accidentes de tránsito en todo el mundo.

Sexo: Desde una edad temprana, los varones tienen más probabilidades que las mujeres de verse involucrados en accidentes de tránsito. Unas tres cuartas partes (73%) de todas las defunciones por accidentes de tránsito afectan a hombres menores de 25 años, que tienen tres veces más probabilidades de morir en un accidente de tránsito que las mujeres jóvenes.

Así mismo existen factores de riesgo que son asumidos por los usuarios viales:

El enfoque de sistemas de seguridad: tener en cuenta el error humano, el enfoque de sistemas de seguridad aboga por un sistema de transporte seguro para todos los usuarios de las carreteras. Ese enfoque tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y los arcones seguros, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y reducir el número de lesiones graves.

Velocidad: El aumento de la velocidad promedio guarda relación directa con la probabilidad de que ocurra un accidente de tránsito y con la gravedad de sus consecuencias. Por ejemplo, un incremento de un 1% de la velocidad media del vehículo da lugar a un aumento del 4% en la incidencia de accidentes mortales y de un 3% en la de accidentes con traumatismos.

- ✓ El riesgo de defunción de un peatón golpeado por la parte frontal de un automóvil aumenta enormemente con la velocidad (se multiplica por 4,5 de 50 km/h a 65 km/h).
- ✓ En el caso de un impacto lateral entre automóviles que circulan a 65 km/h, el riesgo mortal para los pasajeros es del 85%.

Conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas

- ✓ Conducir bajo los efectos del alcohol o de cualquier sustancia psicoactiva o droga aumenta el riesgo de un accidente con desenlace fatal o lesiones graves.
- ✓ En casos de conducción bajo los efectos del alcohol, el riesgo de accidente de tránsito comienza incluso con bajos niveles de concentración de alcohol en sangre (BAC) y aumenta considerablemente cuando el BAC del conductor es $\geq 0,04$ g/dl.
- ✓ En casos de conducción bajo los efectos de drogas, el riesgo de accidente de tránsito aumenta en diversos grados en función de la sustancia psicoactiva. Por ejemplo, el riesgo de accidente mortal de un consumidor de anfetaminas es unas cinco veces mayor que el de uno que no consume drogas.

No utilización de cascos, cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños

- ✓ Usar correctamente un casco de motociclista puede reducir el riesgo de muerte casi en un 40%, y el riesgo de lesiones graves en más del 70%.
- ✓ El uso del cinturón de seguridad disminuye entre un 45% y un 50% el riesgo de defunción de los ocupantes delanteros de un vehículo. En cuanto a los ocupantes de los asientos traseros, el cinturón reduce en un 25% el riesgo de defunción y de traumatismos graves.
- ✓ El uso de los sistemas de sujeción para niños se puede traducir en una reducción del 60% en la mortalidad.

Conducción distraída: Existen muchos tipos de distracciones que pueden alterar la conducción.

La distracción provocada por el uso de teléfonos móviles es un motivo de preocupación cada vez mayor en el ámbito de la seguridad vial.

- ✓ Los conductores que usan el teléfono móvil mientras conducen tienen cuatro veces más probabilidades de verse involucrados en un accidente, que los conductores que no lo hacen.
- El uso del teléfono móvil durante la conducción reduce la velocidad de reacción

(especialmente para frenar, pero también la reacción ante las señales de tránsito), y hace más difícil mantenerse en el carril correcto y guardar las distancias correctas.

- ✓ Los teléfonos móviles manos libres no son mucho más seguros que los que se llevan en la mano, y los mensajes de texto durante la conducción aumentan considerablemente el riesgo de accidente.
- ✓ Infraestructura vial insegura: El trazado vial puede afectar considerablemente a la seguridad. Teóricamente, todas las vías se deberían concebir teniendo en cuenta la seguridad de todos los usuarios. Esto supondría velar por que hubiera servicios adecuados para peatones, ciclistas y motociclistas. Las aceras, los carriles para bicicletas, los cruces seguros y otras medidas de ordenamiento del tránsito pueden ser cruciales para reducir el riesgo de lesiones entre los usuarios.

Vehículos inseguros: Los vehículos seguros desempeñan un papel esencial para evitar accidentes y reducir la probabilidad de lesiones graves. Existen algunos reglamentos de las Naciones Unidas sobre la seguridad de los vehículos que, si se aplicaran a los criterios de fabricación y producción de los países podrían salvar muchas vidas. Algunos de esos reglamentos exigen que los fabricantes de vehículos cumplan normas relativas a impactos frontales y laterales, incluyan el control electrónico de estabilidad (para prevenir el sobreviraje) y aseguren que todos los vehículos tengan airbags y cinturones de seguridad. Sin esas normas básicas, el riesgo de accidentes de tránsito aumenta considerablemente, tanto para los ocupantes del vehículo como para quienes están fuera de él.

Atención inapropiada tras el accidente: Las demoras para detectar lesiones y prestar asistencia a las víctimas de un accidente de tránsito aumentan la gravedad de las lesiones. La atención de las lesiones tras un accidente puede tener plazos críticos: unos minutos de demora pueden suponer la diferencia entre la vida y la muerte. Para mejorar la atención tras un accidente se debe garantizar

el acceso rápido a la atención prehospitalaria y mejorar la atención tanto antes de la llegada al hospital como durante la atención hospitalaria, mediante programas de formación especializados.

Cumplimiento insuficiente de las normas de tránsito: Si las normas de tránsito relativas a la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso del cinturón de seguridad, los límites de velocidad, el uso de cascos y los sistemas de sujeción para niños no se aplican, esas normas no pueden lograr la reducción prevista de defunciones y lesiones por accidentes de tránsito relacionados con comportamientos específicos. Por consiguiente, si no se hacen cumplir las normas de tránsito, o si se percibe que no se hacen cumplir, es probable que no se las respete y, consiguientemente, será muy poco probable que influyan en los comportamientos.

La aplicación efectiva incluye el establecimiento, la actualización periódica y la aplicación de normas de prevención de los factores de riesgo mencionados, en los niveles nacional, municipal y local. Ello incluye también la definición de sanciones apropiadas.

De acuerdo a lo anterior y para el caso de Colombia el Observatorio Nacional de Seguridad Vial revela que, en promedio, cuatro de cada diez accidentes en Colombia dejan muertos o heridos. Desobedecer las normas de tránsito, en especial en lo que se refiere a los límites de velocidad, es el principal factor de accidentalidad en el país.

Según cifras entregadas al observatorio por medicina legal 34.988 personas resultaron heridas de consideración, o incluso tendrán consecuencias permanentes por estos accidentes. Este número aumento el año pasado, que se cerró con más de 45.000 heridos y lesionados de consideración que fueron llevados a Medicina Legal para valorar la gravedad de la afectación y las incapacidades médicas y laborales.

Los informes siguen resaltando que el mayor peligro en las calles y carreteras anda en moto. Así, nueve de cada diez muertos y 63 de cada 100 de los lesionados en accidentes iban en una moto o fueron embestidos por uno de estos vehículos.

El Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial señala también que el mayor número de muertes y lesiones a nivel nacional se produce por el choque entre vehículos (4 de cada diez muertes y 7 de cada diez lesiones), mientras que 1 de cada cuatro muertos en las vías era peatón, en el caso de Norte de Santander dichas estadísticas son dispersas dado que la dirección de Tránsito Departamental no tiene jurisdicción en todos los municipios sino que las responsabilidades de la seguridad vial son compartidas con las inspecciones de tránsito municipales y ninguna de las instituciones en mención maneja cifras consolidadas

Según la Agencia Nacional de Seguridad vial (2019), Para el caso del área vehicular que rodea el anillo vial occidental, los indicadores de accidentalidad nos refieren que en el 2018 y 2019 el exceso de velocidad fue la mayor causal de accidentes y muertes entre Cúcuta y los diferentes municipios con que conecta el anillo vial occidental, seguido de la imprudencia al adelantar en curva factores recurrentes en el comportamiento de los conductores en la región.

Así mismo Las estadísticas –reportadas por el Centro de Referencia Nacional sobre Violencia del Instituto Nacional de Medicina Legal– muestran que, en promedio, cada día de este año han perdido la vida 18 personas en las calles y carreteras del país, y Cúcuta mantiene el tercer lugar en el país en el incremento de muertes por accidentes de tránsito, entre otras razones por falta de señales en las calles.

Teniendo en cuenta lo anterior y la descripción de cada una de las variables dadas respecto a los indicadores a tener en cuenta para el cumplimiento de los objetivos del plan estratégico, a continuación, se resaltarán que indicadores se tomarán como relevantes a la hora de ejecutar el plan estratégico que disminuyan todas aquellas amenazas y riesgos en la vía a intervenir.

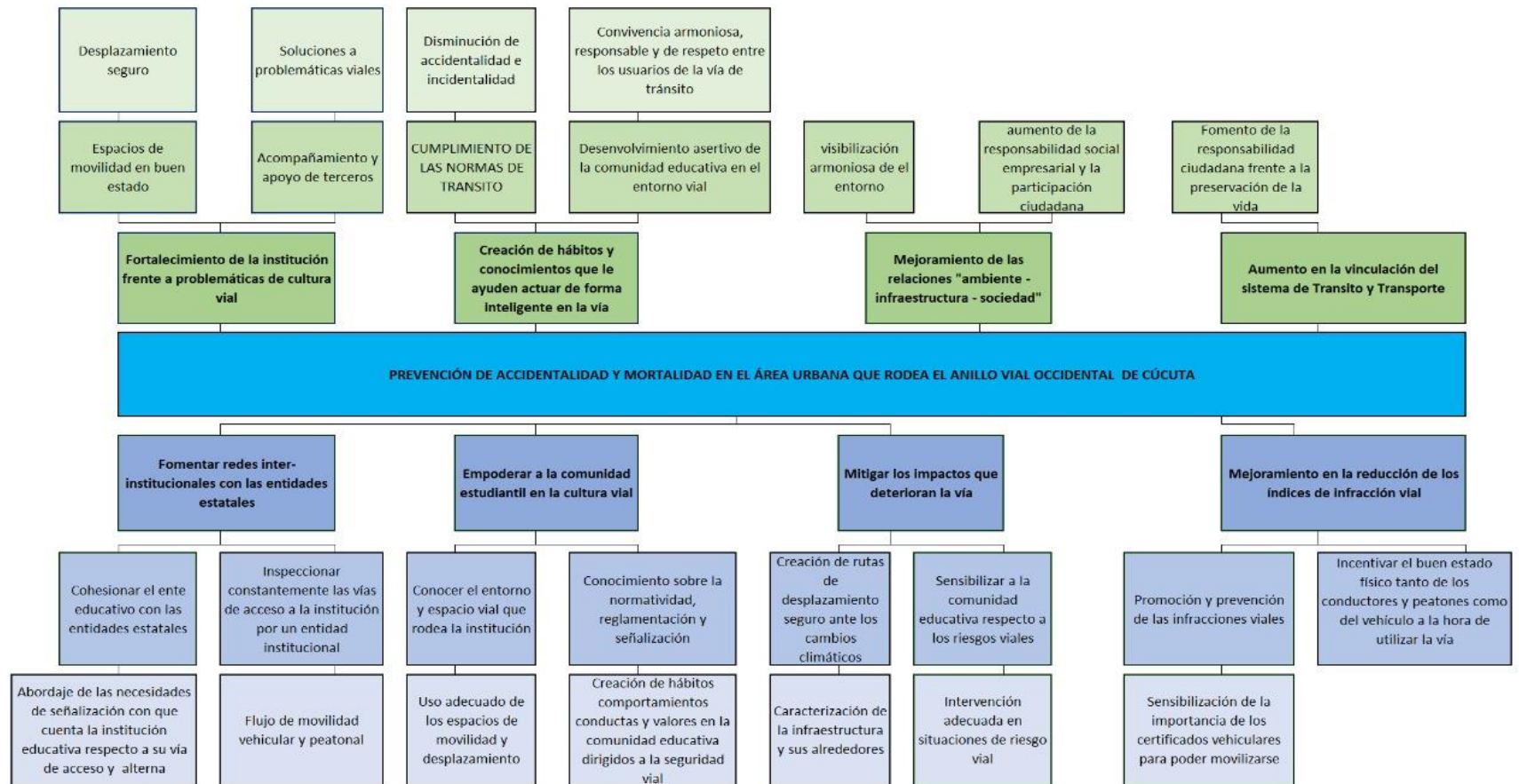
Tabla 1 indicadores para medir el objetivo

INDICADOR	NIVEL DE INCIDENCIA EN LA VIA	ABORDAJE EN EL PLAN ESTRATEGICO	LOGRO
Exceso de Velocidad	Alta probabilidad de accidente	100%	Aplicar Velocidad permitida en la vía
Inadecuado uso de accesorios de protección	Media probabilidad de accidente	100%	Uso adecuado de casco, chaleco, cinturón y demás accesorios de protección
Incumplimiento de señales de tránsito	Alta probabilidad de accidente	100%	Aplicación, cumplimiento y respeto por las señales de tránsito
Déficit del vehículo	Alta probabilidad de accidente	100%	Revisión general del vehículo a manejar. Cumplimiento técnico mecánico

Fuente: Elaboración propia

Árbol de Objetivos

Figura 2 Árbol de objetivos



Fuente: Elaboración propia

CAPITULO 3. ESTUDIO DE LAS ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN.

Teniendo en cuenta los antecedentes presentados, es de vital importancia para los presentes que, como próximos gerentes sociales, se aborde este tipo de problemáticas que a futuro mitigarán los índices de mortandad en la zona, es por esto que se pretende elaborar un Plan Estratégico de Cultura Vial que tenga como finalidad prevenir la accidentalidad y mortalidad en el área que rodea el anillo vial occidental. Se trata de un plan estratégico trazado en el marco de un escenario temporal referido a 1 año escolar concretado en estrategias de acción periódicamente según los acuerdos que se logren con cada institución, así pues, este documento desarrollará la descripción del Plan Estratégico de Cultura vial enmarcado en tres ejes fundamentales que tendrán como transversalidad la educación en movilidad segura.

Nombre de las Alternativas

Siendo la cultura vial una esfera de focalización para el control y prevención de los índices de accidentalidad en la vía, es de vital importancia generar ciertas propuestas de alternativas que enriquezcan dicha cultura y haga de esta un eje central de aplicación y puesta en práctica para todos y cada uno de los usuario viales, generando en ellos la toma de conciencia necesaria para la contribución en la disminución de los indícen de accidentalidad en la vía, en este caso corredor vial anillo vial occidental.

Es por esto por lo que, se crean en este ámbito vial un grupo de alternativas dirigidas a todos los usuarios viales tales como conductores, motociclistas, bici usuarios, peatones. Siendo así, se presentan a continuación cada una de las estrategias tomado como alternativa de solución y de optimización de la cultura vía.

Haz el PARE en tu camino y tendrás un SIGA en tu destino

Esta estrategia conlleva un grupo de actividades psicopedagógicas con toda la población seleccionada dentro del marco educativo y vial. Las actividades están insertadas en las siguientes temáticas

Alternativas De Seguridad Vial

Dentro de las alternativas de desarrollo planteamos propuestas sociales de promoción y prevención. En cuanto a las acciones de promoción incluimos intervenciones orientadas a impulsar oportunidades de mejoras; en lo que concierne a las acciones de prevención se enfocan en disminuir los malestares que está viviendo la comunidad, ambas acciones deben ser abordados desde lo legal y pedagógico.

Acciones de Promoción

Como primera acción de promoción se debe propender por la organización social colaborativa entre entidades, organismos, institución y comunidad. Es decir, inicialmente se debe priorizar dentro de la comunidad educativa un equipo de trabajo que acompañará el proceso legal y educativo.

Es necesario crear una agenda de trabajo la cual incluya todo el proceso de solicitud a entidades responsables de la sanción a todas las faltas éticas, ambientales y de movilidad de la zona, así como la implementación de propuestas educativas sobre señalización.

Aunado a esto, es necesario resaltar dentro de estas acciones un trabajo de identificación de rutas de movilidad estudiantil que garanticen el acceso adecuado a la institución educativa en la cual se disminuyan posibles accidentes o incidentes de la comunidad educativa

Por otro lado, se hace necesario motivar a las entidades responsables de la movilidad vial para que realicen mayor seguimiento a los conductores que circulan en la zona para que cumplan con los requisitos de revisión tecno-mecánica y vinculación en el sistema de Seguros Obligatorios Contra Accidentes de Tránsito.

En otras palabras, incumplir a esta reglamentación incide negativamente en los factores ambientales y de manera lineal en la salud de la comunidad educativa debido a que los vehículos que sobrepasan la línea de contaminación por emisiones de gases deben salir de circulación. En consecuencia, se hace evidente la presencia de vehículos que contaminan en gran escala porque saltan estos estándares legales, fenómeno que se presenta en todo tipo de vehículos tanto de uso particular como de transporte público y de maquinaria pesada.

Acciones de Prevención

La acción más importante de prevención se basa en realizar el debido contacto y articulación con las entidades responsables e informar acerca de la vulneración de derechos que se está dando en la comunidad para se hagan responsables de las actividades que están afectando la práctica educativa. En últimas estas entidades son las responsables de sancionar actuaciones ilegales tal como lo es el desecho de materiales de construcción en cercanías de la zona de intervención

Eventualmente es necesaria la creación de una agenda de trabajo para la debida señalización de la zona, esta estrategia se piensa a través de una alianza pedagógica orientada a una cultura vial responsable dirigida a docentes, estudiantes y padres de familia.

En cuanto a los factores ambientales se hace importante realizar una ruta de acceso escolar donde se puedan mitigar posibles accidentes o incidentes por causa de terreno inestable, lluvia y humedad. Adicionalmente capacitar a los padres de familia sobre prácticas de autocuidado a la salud de los estudiantes, se establece que estas alternativas de desarrollo, entre otras posibles, serán una ruta a seguir que sin duda propiciará avances en tema de Cultura Vial, sin dejar de lado que el éxito reside en la voluntad social de la comunidad intervenida.

En suma, el quehacer profesional deberá radicar en la elaboración de mensajes y construcción colectiva de simbolismos sociales que permitan mejorar la dinámica de la estructura vial y todos sus componentes; los simbolismos que se incluirán dentro de los procesos de construcción y socialización son las señales de tránsito y el sistema normativo que las reglamenta, así como la identificación de las rutas estudiantiles y el lenguaje o mensajes que la misma comunidad seleccione para comunicar acciones de autocuidado y protección.

Finalmente relevamos la postura del Trabajo Social como garante en la creación, identificación y fortalecimientos de las redes de apoyo y comunicación que rodean la comunidad, con el fin de transmitir la necesidad de atención que demanda la población intervenida.

Empoderar a la comunidad estudiantil y usuarios viales en la cultura vial:

- Conocer el entorno y espacio vial que rodea la institución
- Uso adecuado de los espacios de movilidad y desplazamiento
- Conocimiento sobre la normatividad, reglamentación y señalización
- Creación de hábitos comportamientos conductas y valores en la comunidad educativa dirigidos a la seguridad vial

Creación de hábitos y conocimientos que ayuden en el actuar de los usuarios viales de forma inteligente en la vía:

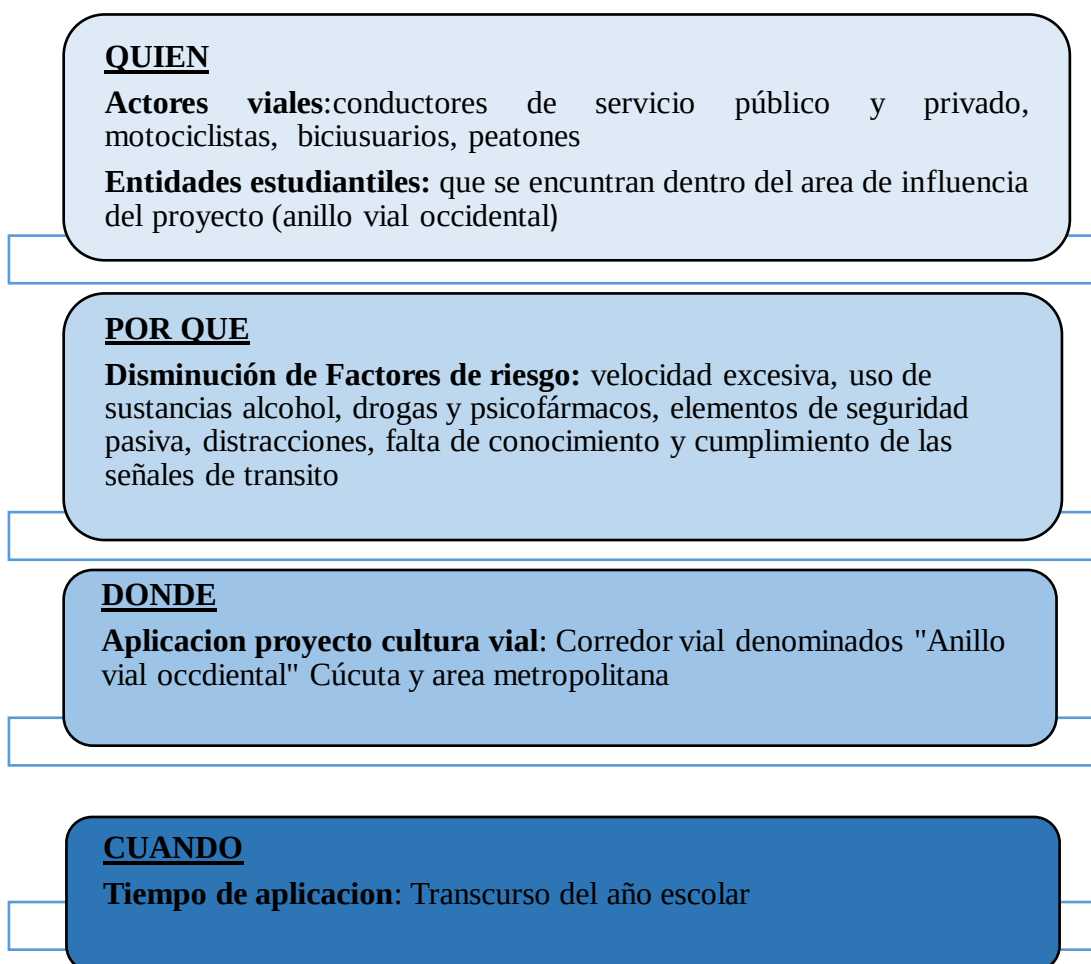
- Cumplimiento de las normas de tránsito
- Disminución de accidentalidad e incidentalidad
- Desarrollo asertivo de la comunidad educativa en el entorno vial
- Convivencia armoniosa, responsable y de respeto entre los usuarios de la vía de tránsito

Seguridad vial estudiantil

- Uso adecuado de la vía en situaciones de riesgo
- Tiempos apropiados en desplazamiento
- Disminución de incidencia por estado de la vía
- Incremento en la adquisición de nuevos aprendizajes

Para desarrollar cada uno de los ejes propuestos dentro de la estrategia de cultura vial se definió para quien se va a trabajar, por qué, dónde y cuándo o en qué momento se ejecutarán las actividades enfocadas a cumplir con el objetivo de educación en movilidad segura, desarrollando una verdadera cultura que propendiera por el cuidado y respeto de la integridad física de los actores viales en el área vehicular que rodea el anillo vial occidental.

Figura 3 Delimitación de la intervención



Fuente: Elaboración propia

Preparación de la Alternativa de Solución: Ejes de acción

Para la consecución del objetivo estratégico de reducir la siniestralidad vial derivada de la movilidad de los actores viales, el Plan propone los siguientes ejes de acción:

Sensibilización Usuarios Viales

Este eje está enfocado en crear espacios de construcción y apropiación sobre la percepción, reconocimiento y manejo del riesgo en el uso de las vías. Los grupos de interés del Plan, requieren partir de un espacio de escucha mutua, donde se genere la construcción del concepto del riesgo de la vía y la relación del mismo con el desarrollo de las actividades cotidianas, las cuales al articularse con las normas y medidas de uso de la infraestructura vial conllevaran a una reconstrucción de la percepción de dicho riesgo, de esta manera se realizará al menos (2) dos jornadas de sensibilización mensuales en los puntos críticos identificados del corredor vial correspondiente al anillo vial occidental.

De igual manera se realizarán sensibilizaciones a las oficinas de las empresas de transporte publico de carga y servicio intermunicipal, domiciliarios parqueaderos etc., así mismo a las oficinas de los CDA, vendedores de seguros, agencias de ventas de vehículos, agencias de conducción para entregar material de socialización y acondicionar espacios con material de sensibilización.

Las sensibilizaciones a usuarios viales se realizan en los puntos críticos de la vía identificados con anterioridad y según información de las entidades pertinentes, mediante la instalación de una logística implementada y eficaz que cumplan con el adecuado desarrollo de la actividad así mismo con la participación y de manera coordinada, se realizan paradas estratégicas no superiores a 10 minutos, en las cuales, por medio de tips y consejos prácticos se transmitirá el mensaje al usuario vial según sea el caso (motociclistas, bici usuarios, conductores de servicio público, conductores privados, y peatones)

Las sensibilizaciones estarán reforzadas por una pieza de material divulgativo que contenga la información básica del tema a tratar e información de los servicios de atención a accidentes, incidentes o emergencias en la zona

Tabla 2 Temas de sensibilización

TEMAS DE SENSIBILIZACIÓN
Uso de casco
Uso de cinturón de seguridad
Adelantar en curva
Mantener distancia de seguridad
Tránsito responsable (peatones y ciclistas)
Límites de velocidad
Revisión técnico mecánica
Consumo de alcohol
El no uso de aparatos electrónicos

Fuente: Elaboración Propia

Para estas actividades se producirá material divulgativo, volante, separador de libros, vallas publicitarias, grafitis, tarjeta, calcomanía u otras ayudas didácticas que reflejen el objetivo de la actividad.

Actividades pedagógicas de capacitación con instituciones educativas

Para este eje se pretende desarrollar una estrategia educativa basada en las necesidades identificadas en las visitas de acercamiento de cada institución existente en el área de influencia objeto del proyecto. Debe resaltarse que se realizó un trabajo de priorización de instituciones teniendo en cuenta el número de estudiantes, proximidad de las instituciones al corredor vial del anillo vial occidental de Cúcuta.

Teniendo en cuenta la importancia de este eje se llevarán a cabo al menos (6) talleres educativos semestrales con las instituciones educativas seleccionadas del corredor vial; La herramienta educativa pensada para las Instituciones Educativas formula una metodología que preparará el aula para trabajar una serie de contenidos y desarrollar una serie de capacidades propuestas a través de

actividades que impliquen acción, manipulación y contacto directo con experiencias que sirvan en el desempeño que deben asumir cuando son usuarios viales.

Cada taller tendrá una duración de dos a tres horas y se trabajará de forma conjunta cada unidad en dos fases, una teórica y una lúdico pedagógica, adaptando los elementos y aspectos curriculares que nos indican las orientaciones pedagógicas para la movilidad segura del Ministerio de Educación Nacional, que nos ofrece “un amplio margen para formar a los estudiantes en las habilidades, conocimientos, conductas y actitudes suficientes y eficientes para convertirse, en primer lugar, en un factor de protección ante los riesgos y en segundo lugar, en un factor con el cual promover la responsabilidad y el respeto por los derechos de los otros a la libre movilidad, a la vida, al ambiente sano, a la accesibilidad y al disfrute, sin discriminación del espacio público”, (SABER MOVERSE, Orientaciones pedagógicas para la movilidad segura, Min Educación, Republica de Colombia; 2015).

A través de esta estrategia se trabajaran 4 unidades en las cuales se analicé la concepción de actor vial, corredor vial, cuál es el entorno en el que interactúan los actores viales, la importancia de reconocerse como un actor vial y así mismo entendimiento de los derechos y deberes del mismo, se realizará también un recorrido por las señales de tránsito aprobadas para Colombia según el Código Nacional de Tránsito Terrestre (CTT) y finalmente se compartirán los valores más importantes a resaltar en un actor vial, así como las nombradas en cada una de ellas resultaran más subtemas que serán de igual forma desarrollados que de esta manera completar el aprendizaje y enseñanza que se quiere dar.

Teniendo en cuenta en lo anterior lo que se busca es que los estudiantes de cada una de las instituciones seleccionadas puedan adquirir destrezas al relacionarse con los demás actores viales y adquirir progresivamente pautas elementales de convivencia y relación social en el entorno

existente como en el entorno a construir, teniendo en cuenta sus intereses en los temas planteados y su ritmo de aprendizaje.

Se dará entonces paso a una fase teórica de conceptualización que se realizará acorde a las edades de los estudiantes y que para efectos de organización de la metodología se ha dividido en 4 niveles así dentro de las capacitaciones a las Instituciones Educativas:

Tabla 3 Metodología de las capacitaciones

Nivel/Unidad	Nivel 1: Preescolar	Nivel 2: Primaria	Nivel 3: Básica	Nivel 4: Bachillerato
Actores Viales	Se llevará al niño a la identificación de los actores viales mediante la pintura, reconocimiento de figuras y lectura de cuentos, esta unidad deberá trabajarse apoyada en la herramienta educativa diseñada	Mediante el desarrollo de las actividades plasmadas en la herramienta diseñada se realizará la identificación de los actores viales y el reconocimiento del estudiante como individuo de características específicas y roles en el corredor vial. Se trabajarán como alternativas lúdicas la pintura y la lectura relacionadas con el tema desarrollado	Mediante la exposición y uso de herramientas audiovisuales se trabajará la identificación de los actores viales existentes en el corredor vial y en sus caminos veredales, municipales y departamentales.	Mediante la exposición y uso de herramientas audiovisuales se trabajará la identificación de los actores viales existentes en el corredor vial y en sus caminos veredales, municipales y departamentales.
Derechos Y Deberes De Los Actores Viales	Mediante cuentos y teatro de sombras se realizarán relatos que permitan a los niños identificar valores en escenarios propuestos en su espacio escolar, para por medio de la lúdica puedan identificar que acciones son correctas o incorrectas en la vía, que permitan generar comportamientos seguros en los niños.	Mediante el desarrollo de las actividades plasmadas en la herramienta diseñada se desarrollará la identificación de los roles y competencias de cada actor vial, definiendo derechos y deberes de los mismos. Se trabajarán como alternativas lúdicas la pintura y la lectura relacionadas con el tema desarrollado, que permitan generar comportamientos seguros en los niños.	Mediante la interacción entre compañeros y capacitador se realizarán propuestas de representación de los deberes y derechos de los actores viales (dramatizaciones, composición coplas, poesía o pintura) que permitan interiorizar los roles que desempeñan como estudiantes y parte activa de la sociedad y las responsabilidades de autocuidado y protección del entorno generando comportamientos seguros en la vía.	Mediante la interacción entre compañeros y capacitador se realizarán propuestas de representación de los deberes y derechos de los actores viales (dramatizaciones, composición coplas, poesía o pintura) que permitan interiorizar los roles que desempeñan como estudiantes y parte activa de la sociedad y las responsabilidades de autocuidado y protección del entorno generando comportamientos seguros en la vía.

Fuente: Elaboración Propia

Nivel/Unidad	Nivel 1: Preescolar	Nivel 2: Primaria	Nivel 3: Básica	Nivel 4: Bachillerato
Señales De Tránsito	Se realizará un teatrino con títeres como una actividad donde se implicarán emociones, destrezas motrices, lenguaje, conocimientos, etc. Además, se regulará la implicación del alumnado en el proceso, desde la simple presentación a la construcción de la historia, de la escenografía y través del reconocimiento de colores y figuras los niños de edad preescolar identificarán las señales de tránsito construyendo con ayuda de padres y docentes sus señales favoritas.	Se realizará un teatrino con títeres como una actividad donde se implicarán emociones, destrezas motrices, lenguaje, conocimientos, etc. Además, se pueden graduar la implicación del alumnado en el proceso, desde la simple representación la construcción de señales con materiales reciclados se trabajará el reconocimiento de los tipos y usos de las señales existentes en la Normatividad colombiana regidos por el código de tránsito y transporte terrestre.	A través del uso de medios audiovisuales se trabajará la identificación de las señales de tránsito aprobadas para Colombia, y reglamentadas en el código nacional de tránsito terrestre, resaltando las más frecuentes en uso y manejo en el corredor vial anillo vial occidental	A través del uso de medios audiovisuales se trabajará la identificación de las señales de tránsito aprobadas para Colombia, y reglamentadas en el código nacional de tránsito terrestre, resaltando las más frecuentes en uso y manejo en el corredor vial anillo vial occidental
Cuidando Nuestro Entorno	Esta unidad propende por el mejoramiento del entorno escolar, con elementos propios de las veredas que permitan embellecer y concienciar a los alumnos y padres de familia de la importancia del mantenimiento de un entorno sano y amigable con el medio ambiente.	A través del aprendizaje teórico práctico se encaminarán los alumnos hacia un entendimiento de la importancia del cuidado de sus escuelas y del corredor vial como parte del entorno en el que conviven.	A través del aprendizaje teórico práctico se encaminarán los alumnos hacia un entendimiento de la importancia del cuidado de sus escuelas y del corredor vial como parte del entorno en el que conviven.	A través del aprendizaje teórico práctico se encaminarán los alumnos hacia un entendimiento de la importancia del cuidado de sus escuelas y del corredor vial como parte del entorno en el que conviven, generando propuestas de manejo de materiales reciclables, iniciativas de separación en la fuente entre otros.

Fuente: Elaboración Propia

Es de resaltar que este proceso educativo a realizar será un camino que se recorrerá de la mano de los futuros usuarios del corredor vial y se extenderá a todos y cada uno de los usuarios a lo largo de toda el área del anillo vial como parte del compromiso social y de cumplimiento del objetivo inicial de este plan estratégico.

La intención con la articulación de este plan y las transversalidades educativas del Ministerio Educación es recorrer un camino asertivo y efectivo en la capacitación y formación de actores viales responsables y empoderados en el cuidado de su seguridad física y del mantenimiento del

entorno, es decir generar sentido de pertenencia hacia el proyecto que impactara en su mayoría de forma positiva el territorio en el cual se mueven, desplazan, trabajan y viven

Peaje cultural

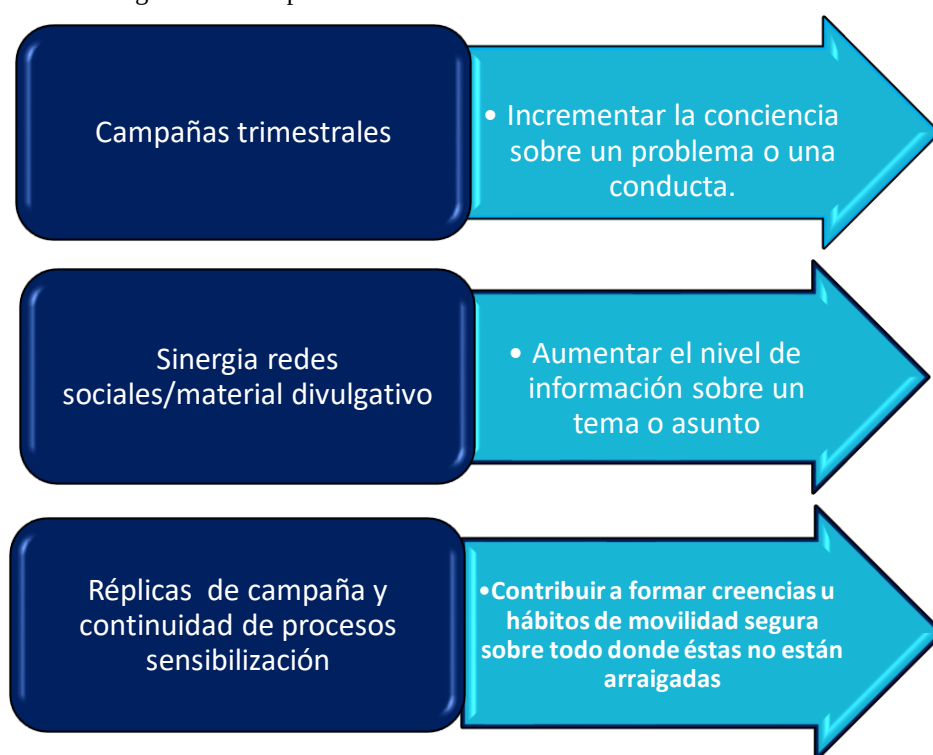
El peaje cultural será un instrumento que permitirá generar un control en puntos críticos del corredor vial del anillo vial occidental acerca del comportamiento de todos los usuarios viales generando de manera inmediata los correctivos llegado el caso se presenten infracciones de cultura vial, estos correctivos serán simbólicos (fichas, stickers). Este es conformado por un PARE y SIGA en el cual al parar se realiza una revisión tanto del vehículo como del conductor y/o pasajeros impulsando el cumplimiento de todas las normas viales y de tránsito. Será utilizado o puesto en práctica cada seis meses después de haber iniciado el proyecto con el fin de conocer al aumento o disminución de cultura vial en los usuarios que transitan en el corredor de estudio. Este tipo de actividad deberá contar con la presencia o permiso de la policía de carretera de la zona para que tome credibilidad ante los usuarios.

Campañas trimestrales

Dentro del marco del plan estratégico lo que se busca con el desarrollo de este eje con las campañas trimestrales es una forma realista y cercana de llegar a los usuarios viales, el objetivo de estas campañas es sensibilizar concienciar y educar a los usuarios frente a las acciones de movilidad responsables, adicionalmente se recuerdan las normas de tránsito y reglamentaciones existentes para el disfrute de la infraestructura vial en condiciones de seguridad y comodidad, se realizará al menos (1) una campaña por cada trimestre.

El resultado general que se adquiere con la ejecución de estas campañas es el beneficio obtenido en seguridad vial o reducción de riesgo de accidentes y sus consecuencias asociadas, como resultado de implementar una medida específica (respeto de límites de velocidad, uso de cascos, etc.). es decir, la medida es el resultado esperado y ésta se ofrece al actor vial a través de la campaña. Adicionalmente la sinergia que se puede realizar en redes sociales o a través de material divulgativo contribuirá a las campañas a lograr diferentes objetivos:

Figura 4 Metodología de las campañas



Fuente: Elaboración propia basada en diversas fuentes sobre pedagogía de Cultura Vial

Una de las características en el uso de material divulgativo en este corredor vial, es que en general los usuarios viales son resistentes al cambio; sobre todo cuando no hay ganancia personal aparente para que lo hagan es decir y citando un ejemplo, un conductor que ha operado un vehículo

después de beber alcohol, en muchas ocasiones sin incidentes, no percibe las razones por las cuales no debería beber y conducir, como lo exige un cartel o comercial de televisión, es por eso que la estrategia de la instalación de un “stand” o punto de capacitación a lo largo de este corredor, permitirá un contacto directo con los usuarios y lograr en ellos una toma de conciencia más efectiva.

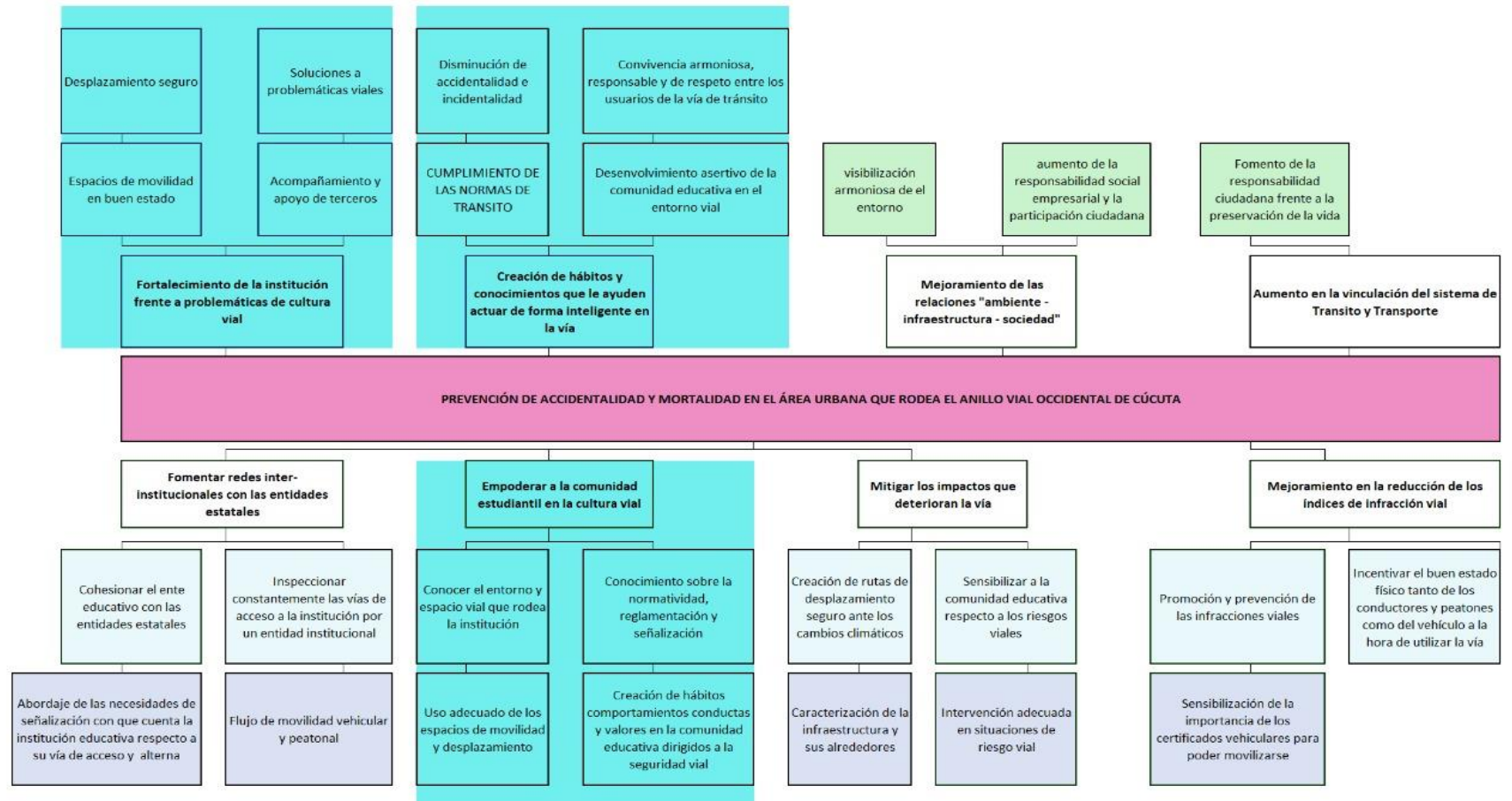
Es por ello que se contara con un equipo profesional y logístico para realizar el trabajo de concientización, sensibilización y educación hacia los puntos estratégicos donde se pueda abordar a los diferentes usuarios viales entregándoles la información uno a uno, garantizando la claridad del mensaje que se desea transmitir.

La metodología de las campañas trimestrales se realizarán en puntos estratégicos de corredor identificados en el trimestre inmediatamente anterior, mediante la instalación de una logística implementada y eficaz que cumplan con el adecuado desarrollo de la actividad, así mismo para esta actividad de manera coordinada con la policía de carreteras a cargo de la zona objeto de estudio (Anillo vial Occidental); Se realizarán paradas estratégicas no superiores a 10 minutos, en las cuales, por medio de tips y consejos prácticos se transmitirá el mensaje al usuario vial según sea el caso (motociclistas, bici usuarios, conductores de servicio público, conductores privados, y peatones).

Estas campañas se diferenciarán de las sensibilizaciones tanto por la logística instalada, como por el cubrimiento del área de medios, el material divulgativo entregado y por su puesto su activación o replica en las oficinas de las empresas de transporte público de carga y servicio intermunicipal, domiciliarios, parqueaderos etc que transitan el anillo vial occidental. Aunado a esto se utilizarán distintas herramientas pedagógicas como representaciones de accidentes, teatro, mimos, etc. para logra realizar un mensaje contundente y claro a todos los usuarios viales.

Árbol de Alternativas de solución

Figura 5 Árbol de las alternativas



Fuente: Elaboración propia

CAPÍTULO 4. ESTUDIOS DE SOPORTE Y APOYO PARA EL PROBLEMA

Características del Bien y/o Servicio

Teniendo en cuenta que la seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero o conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes viales o de tránsito, y con el fin de mantener este proceso en su respectiva norma y total cumplimiento se propone llevar a cabo un plan de acción que promueva la consistencia del mismo evitando y disminuyendo el nivel de accidentalidad que se evidencia en el anillo vial occidental.

Este plan de acción enunciado anteriormente tiene como propósito brindar a todos los usuarios viales de la zona un conocimiento certero, correcto y eficaz el cual sea usado por ellos mismos a la hora de formar parte de la vía como usuarios viales. El plan está formado por estrategias psicopedagógicas que abarcan todos aquellos factores que intervienen en el buen uso de la vía y en la detección de factores de riesgo en la misma, tales como la sensibilización a usuarios o actores viales, esta estrategia psicopedagógica está enfocada en crear espacios de construcción y apropiación sobre la percepción, reconocimiento y manejo del riesgo en el uso de las vías.

Por otro lado las actividades pedagógicas de capacitación con Instituciones Educativas, pretende desarrollar una estrategia educativa basada en las necesidades identificadas en las visitas de acercamiento de cada institución existente en el área a intervenir del anillo vial, a través de una metodología que preparará el aula de clase para trabajar contenidos teórico-prácticos y desarrollar una serie de capacidades propuestas a través de actividades que

impliquen acción, manipulación y contacto directo con experiencias que sirvan en el desempeño que deben asumir cuando son usuarios viales.

Por último, una estrategia basada en la realización de campañas trimestrales las cuales son una forma realista y cercana de llegar a los usuarios viales con el objetivo de sensibilizar, concienciar y educar a los usuarios frente a las acciones de movilidad responsables y seguras en la vía del anillo vial occidental.

Historia y Proyección del Bien y/o Servicio

Desde que los índices de accidentalidad vial han subido de una manera alarmante tanto los gobernantes como la misma sociedad han denotado su interés en promover estrategias que interfieran en el aumento de riesgos y amenazas en la vía con este plan de acción queremos formar parte de aquella sociedad que dirige su interés hacia el bienestar de otros, un bienestar que será a largo plazo pues es un plan que será replicado las veces que se requiere con el fin de disminuir en gran medida o desaparecer todo riesgo o amenaza existente en las vías a través de una cultura vial posicionada y asumida de la mejor manera por todos los usuarios viales.

Capacidad y Beneficiarios

La cultura vial es un tema que abarca a toda la sociedad en general pues todos en algún momento de nuestra vida cotidiana nos convertimos en usuarios viales, usuarios que asumen responsabilidad entorno a su vida y a la de los demás, por tal motivo este plan de estratégico de seguridad vial a ejecutar está dirigido a todos los colegios descritos, comunidad afectada

y en su momento toda persona que tome la vía como camino a cualquier dirección por el área del anillo vial occidental.

Localización de las Alternativas

Las alternativas de solución frente a la problemática de los riesgos y amenazas viales que existen en el área del anillo vial occidental se ubican a lo largo de esta zona enmarcando como escenarios las instituciones educativas y puntos estratégicos dados el volumen de usuarios viales en la zona.

Estudio Ambiental

Dentro de los aspectos ambientales inherentes al proyecto se encuentra la sensibilización a los usuarios de la vía y la capacitación en los centros educativos del área de influencia, los cuales inciden en la mitigación de impactos ambientales como la contaminación atmosférica, debido a que dentro de los temas de concienciación de los usuarios se encuentra las claves para una conducción eficiente, como son conducir a una velocidad adecuada y constante que permite evitar acelerar el vehículo y reducir la emisión de CO₂, así mismo, evitar sobrecargar los carros que permite reducir los riesgos de accidentes y que no aumenten el consumo de combustible y por lo tanto se reduzcan las emisiones de gases. Otro aspecto importante es el continuo mantenimiento del motor y la sincronización de este, con el objetivo de mitigar la contaminación atmosférica por la generación excesiva de gases.

Del mismo modo el mantenimiento continuo de las vías permite reducir los niveles de propagación de material particulado, teniendo en cuenta que al realizar la limpieza de la vía o humectación de las mismas, se evita la generación de nubes de polvo que pueden incidir

negativamente sobre la salud de la población aledaña, causando afectaciones del sistema respiratorio así como la reducción de la calidad de vida, por la constante presencia de material particulado y polvos en las viviendas y cultivos

Análisis del Riesgo

En este apartado nos centraremos en abordar los diversos riesgos en lo referente a la accidentalidad y mortalidad de los accidentes de tránsito, primero debemos entender que un riesgo es toda aquella condición o acción que incrementa la vulnerabilidad o probabilidad de accidente o afectación, para ellos, analizaremos los riesgos desde tres factores que aumentan las probabilidades de sufrir un accidente o incidente

Factor de riesgo humano: como su nombre lo indica hace relación a todo comportamiento humano negativo que puede influir en los índices de accidentabilidad, en este apartado podemos mencionar comportamientos tales como conducir bajo los efectos del alcohol, sustancias psicoactivas o medicamentos, exceso de velocidad, no respetar la señales de tránsito, uso del teléfono móvil, no transitar por los lugares asignados, no contar con la licencia de conducción, ausencia de educación vial, fatiga o sueño al conducir, factores psicológicos como el estrés, la depresión o agresividad.

Factor de riesgo mecánico: engloba toda inatención o inobservancia sobre los respectivos mantenimientos, por ejemplo, revisión periódica del aceite, frenos, neumáticos, sistema eléctrico, suspensión, dirección, carrocería, cinturón de seguridad, casco, entre otras. Así mismo, vinculamos en este apartado la señalización de las vías y la presencia de autoridades encargadas de regular la movilidad.

Mantener el vehículo en condiciones adecuadas y contar con organismos de seguimiento y control contribuyen al aumento de la seguridad de los elementos que conforman la pirámide de la movilidad (biciusuarios, peatones, transporte público y particular)

Factor Ambiental: entendemos el factor ambiental como todas aquellas condiciones desfavorables o favorables para el desenvolvimiento de la relación conductor-vehículo en un medio de soporte físico, por ejemplo, la calzada, el diseño del entorno, climatología (lluvia, terreno inestable, neblina, viento), condiciones geográficas (presencia constante de curvas peligrosas), contaminación ambiental (presencia de escombros en carretera y material particulado)

Los elementos mencionados en los tres factores de riesgo han sido analizados en la zona de influencia del proyecto y se ha detectado falencias en cada uno de estos, por ende, se afirma que existe una alta incidencia de accidentabilidad por causas, humanas, mecánicas y ambientales.

Costos de las Alternativas

El árbol de objetivos plantea una serie de alternativas de solución a la problemática, las cuales cada una de ellas fue analizada y se otorgó prioridad al medio “empoderar a la comunidad estudiante en cultura vial” con el objetivo de lograr la prevención de accidentabilidad y mortalidad en el área urbana que rodea en anillo vial occidental.

Esta alternativa proyecta unos fines los cuales son el fortalecimiento de la Institución Educativa frente a la problemática de deficiencias en la cultura vial y la creación de hábitos y conocimientos que ayude a la comunidad a interactuar de forma inteligente en la vía; La estrategia de intervención se tituló “Haz el pare en tu camino y tendrá un siga en tu destino”.

De acuerdo al análisis técnico de la estrategia se diseñaron productos de intervención basados en los medios mencionados anteriormente, cada producto cuenta con una serie de actividades que a su vez fueron evaluadas por criterios de solución directa, factibilidad, medición, costo, probabilidad, duración, sostenibilidad, replicabilidad y escalabilidad.

En este apartado nos centraremos en exponer la sección de costos que fue detallada en el presupuesto del proyecto, los costos de la alternativa de solución se basan principalmente en gasto para elaboración de material pedagógico (papelería) y recuso monetario para el transporte del equipo de ejecución del proyecto hacía las Instituciones Educativas, los lugares adicionales de intervención expuestos en el proyecto y aquellos donde se requiera tramitar convenios.

A continuación, se plasmó la iniciativa presupuestal que si bien es cierto no representa un costo alto de recurso monetario con relación a la ganancia pedagógica y de transformación social obtenida por medio de la intervención.

Figura 6 Presupuesto

PRESUPUESTO DEL PROYECTO: Plan estratégico de cultura vial para prevenir la accidentalidad y mortalidad en el área urbana que rodea el anillo vial occidental									
Nombre de la Estrategia: Haz el pare en tu camino y tendras un siga en tu destino									
Descripción del Producto	Ítem	Descripción de las actividades que conlleva cada producto	Descripción detallada del artículo o insumo necesario para cada actividad	Cantidad	Unidad a tomar	Meses	Vr. Unitario	Valor total	Observación
Sensibilización a Usuarios Viales (Transporte pesado, transporte intermunicipal, transporte público, ciclistas, motociclistas, vehículos de particulares)	1.1	diseño y acondicionamiento de contenido de formación con el objeto de adelantar procesos de sensibilización y eventos sociales con las empresas de Transporte publico dirigidos a los elementos que conforman la piramide de la movilidad	material para la ejecución de actividades pedagogicas (papeleria)	1	Mes	10	7.000.000	70.000.000	El material pedagogico puede ser reutilizado para ocasiones futuras
			recursos para movilidad	1			2.000.000	20.000.000	Si se cuenta con medio de transporte propio se pueden reducir los gastos de movilidad
Capacitaciones a instituciones educativas y organizaciones (Enfocados siempre en propender por una movilidad sostenible, accesible y segura; asi como por la contribución en la reducción de la siniestralidad)	1.2	Formular contenido de la herramienta metodologicas para la aulas de clase y capacitar a los estudiantes acorde a las diferentes edades con una metodologia en los diferentes niveles: Nivel 1: Prescolar Nivel 2: Primaria Nivel 3: Basica Nivel 4: Bachillera	material para la ejecución de actividades pedagogicas (papeleria)	1	Mes	10	5.000.000	50.000.000	El material pedagogico puede ser reutilizado para ocasiones futuras
			recursos para movilidad	1			2.000.000	20.000.000	Si se cuenta con medio de transporte propio se pueden reducir los gastos de movilidad
Peaje Cultura	1.3	Solicitud a las autoridades de Transito y Transporte para la implemetación de puestos de control en puntos criticos	recursos para movilidad	1	Mes	2	20.000.000	40.000.000	si se cuenta con medio de transporte propio se pueden reducir los gastos de movilidad
	1.4	Elaborar elementos simbolicos para la practica pedagogica en los puestos de control	material para la ejecución de actividades pedagogicas (papeleria)	1			4.000.000	8.000.000	el material pedagogico puede ser reutilizado para ocasiones futuras
Campañas Trimestrales (Exceso de velocidad, respeto de señales de transito, consumo de alcohol, no uso del celular, tecnomecánica del vehiculo, documentnos en dia, peatones y ciclistas, kit de carretera, sobrecupo y limites de carga)	1.5	Articulación interinstitucional con entidades que propenden por la seguridad vial para el desarrollo de material pedagogico	papeleria	1	Mes	4	20.000.000	80.000.000	el material pedagogico puede ser reutilizado para ocasiones futuras
			recursos para movilidad				2.000.000	8.000.000	si se cuenta con medio de transporte propio se pueden reducir los gastos de movilidad
	1.6	Divulgación del material pedagogico construido por medio de diferentes canales de difusión donde se fortalezcan las redes sociales y entornos protectores de los beneficiarios	recursos para movilidad	1	Mes		5.000.000	20.000.000	si se cuenta con medio de transporte propio se pueden reducir los gastos de movilidad
								316.000.000	

Fuente: Elaboración propia

Cuantificación y Valoración de los Beneficios e Ingresos

Para dar significación al proceso de intervención mencionaremos los beneficios cuantitativos y cualitativos del proyecto, primero abordaremos las cifras de los gastos en los que incurre el Estado frente a la problemática de violación de las normas del Código de Tránsito, donde se presenten muertos o heridos, para ello citamos el texto del El Portafolio el cual refiere que:

En Colombia, los altos niveles de accidentalidad en las vías se han convertido en un problema de salud pública, así lo advirtió ayer el gremio de los aseguradores, que presentó un estudio en el cual estimó en 3,6 billones de pesos anuales los costos de esta situación para el sistema de seguridad social, pensiones, el Adres (Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud), el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat) y las administradoras de riesgos laborales (ARL). (...) las ARL asumen alrededor de 147.000 millones de pesos cada año (cuando los accidentes tienen que ver con temas laborales), y el régimen contributivo de salud paga más de 80.000 millones de pesos en atención e incapacidades. Por su parte, cuando hay incapacidades permanentes o indemnización por muerte y gastos funerarios, el sistema pensional debe asumir medio billón de pesos. A esto, hay que incluir el costo potencial de la pérdida de la capacidad productiva y la calidad de vida de las víctimas y la pérdida irreparable de quienes fallecieron. Según Fasecolda, si bien la vida tiene un valor infinito, el costo potencial de la invalidez y muerte de los accidentes de tránsito asciende a 1,2 billones de pesos. (El Portafolio, 2018)

Es sorprendente encontrarse con las cifras anteriormente mencionada, que como lo indican, aunque la vida tiene un valor infinito, si representa un gasto social alto que asciende cada año, de hecho según datos de la OMS se afirma que los gastos que asumen los países por motivo de la accidentabilidad y mortalidad vial suma alrededor del 1% al 3% del producto interno bruto del país PIB, a esto se suma el tratamiento médico, la perdida temporal o definitiva de la fuerza del

trabajo de la persona impactada y la de su familia quien se encarga del proceso de recuperación física y emocional.

Es por ello que creemos fielmente en que los beneficios formativos que promueve el presente proyecto ayudarán en la disminución de las estadísticas de accidentes de tránsito que ascienden cada año, puesto que “la prevención de los accidentes debe ser prioridad en la agenda” (Fecolda). En este sentido, prima la sensibilización de todos los usuarios que conforman la pirámide de la movilidad: peatones, biciusuarios, transporte público, de carga y particular.

El proceso de sensibilización espera impactar positivamente a la población de docentes y estudiantes de 3 Instituciones Educativas cercanas al Anillo Vial, a la población flotante y frecuente de conductores que circulan en el sector y fomentar la responsabilidad social empresarial de las entidades encargadas de la regulación vial; los cuales reflejaran el conocimiento adquirido durante la formación de manera progresiva de corto, mediano y largo plazo.

CAPÍTULO 5. EVALUACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS.

Costo de Oportunidad

Los costos que anualmente corren a cuenta del Estado y las aseguradas de accidentes de tránsito vial oscilan entre los 3,6 billones de pesos anuales esto representa, sin duda una gran pérdida de recurso económico, de fuerza de trabajo y de recuperación física y emocional de los afectados, lo cual repercute en la productividad del país.

Adicional a esto, hemos analizado las cifras de la Organización Mundial de la Salud que nos expone detalladamente este fenómeno, se ha determinado que esta problemática social posee una relación directa con el género y los recursos de la población, según estudios mundiales:

Los accidentes de tránsito se cobraron 1,4 millones de vidas en 2016; alrededor de tres cuartas partes de las víctimas (el 74%) fueron varones. (...) La mortalidad por estos accidentes, que a nivel mundial es de 18,8 defunciones por cada 100 000 habitantes, es más acusada en los países de ingresos bajos, donde alcanza las 29,4 defunciones por cada 100 000 habitantes. Los accidentes de tránsito también se encuentran entre las 10 causas principales de muerte en los países de bajos y medianos ingresos, tanto en la franja inferior como en la franja superior. (OMS, 2018)

De acuerdo a lo anterior, se realiza una revisión desde el enfoque de género y hallamos que el sexo masculino es más propenso a sufrir un accidente de tránsito, esto se debe a sus características hormonales y de personalidad, que influye, por ejemplo, a poseer mayor tolerancia frente a la conducción a altas velocidades, así mismo, se denota un mayor consumo de alcohol en hombres que en mujeres.

Otro dato relevante, es sobre los países de ingreso alto, en el cual no se presenta la causa de muerte por accidente de tránsito dentro de la lista de las *“10 primeras causas de defunción a nivel*

mundial” y ¿a qué se debe? Los países de mayor ingreso, invierten mayor capital a la prevención de la accidentabilidad y mortalidad vial; La cultura vial representa una forma de vida, incluso en algunos países, el pase de conducción es el documento de identidad legal.

Es de resalta que los países de ingresos bajos o medios, dada la poca inversión en promoción de la Cultura Vial, se identifica que no es una de las preocupaciones Estatales, por ahora, el Estado ha atendido mayormente a la imposición de medidas correctivas a través de comparendos o sanciones, lo cual repercute en los conductores viales una deuda que en muchos de los casos no es pagada, e incluso retrasa sus procesos de vinculación legal frente a los requerimientos para la circulación.

Los costos de oportunidad de fomentar la Cultura Vial cuentan con un favorable valor económico, pero más allá de eso, representa la protección a la vida que está por encima de cualquier valor, en este sentido planteamos el *Plan estratégico de cultura vial para prevenir la accidentalidad y mortalidad en el área urbana que rodea el anillo vial occidental*, posee una gran influencia frente a la reducción de estadísticas de accidentabilidad vial que se acrecientan cada año. Es por ello que tomar medidas preventivas en la zona de influencia permitirá reflejar a corto, mediano y largo plazo, conductas positivas frente al relacionamiento de todos los elementos que conforman la pirámide de la movilidad.

Caracterización de la Selección de Alternativa Social Seleccionada

Plan de Desarrollo Nacional

En lo que respecta al plan estratégico de cultura vial para prevenir la accidentalidad y mortalidad en el área urbana que rodea el anillo vial occidental y su relación con el *Plan de Desarrollo*

Nacional mencionaremos el pilar planteado para la potenciación en lo que concierne a movilidad y las apuestas del gobierno frente a la promoción de la Cultura Vial.

El presidente de la Republica ha decidido titular las intervenciones relacionadas con la movilidad *Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional* este refiere la importancia de “Un sector transporte que aproveche y potencie la red fluvial y férrea, mejore la eficiencia del transporte carretero, aéreo y marítimo para reducir costos y tiempos, que brinde una movilidad urbano-regional segura y acorde con las necesidades de los territorios” (PND, 2018)

Este pacto, expone la necesidad de mejorar las alternativas de transporte de modo que sea más seguro, según estadísticas del PND en los últimos 6 años han muerto alrededor de 40mil personas en accidentes de tránsito, además menciona la poca cobertura de corredores viales destinados a biciusuarios y resalta las condiciones deplorables de las vías en el país; En este sentido se plantean una serie de objetivos, citaremos a dos de estos objetivos los cuales poseen mayor relación con el plan estratégico actual:

- Fortalecer el transporte de carga y pasajeros, mejorar la seguridad de los usuarios y de la carga, y la calidad de la información para la toma de decisiones.
- Identificar nuevas alternativas para la financiación de proyectos de infraestructura y transporte a nivel nacional y regional.

La meta de estos objetivos es lograr salvar más de 5 mil vidas en siniestros viales, aumentar en más del 60% los kilómetros de corredores para bicicletas (actualmente 154km - objetivo 225km) y finalmente mejorar la malla vial del país específicamente en las zonas rurales, para ello se plantea las siguientes estrategias:

- Modernizar las entidades públicas del sector transporte.
- Implementar proyectos intermodales, evaluando las condiciones para mejorar la prestación del servicio.
- Promover el desarrollo de fuentes de pago alternativas para fondar proyectos de transporte
- Mejorar las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos.

El Estado reconoce la importancia de enriquecer la prestación de servicios de transporte, aun así, no aborda detalladamente la promoción de la educación de Cultura Vial, alude principalmente a la modernización y mejora del sistema de transporte público que sin duda es necesario para el progreso e innovación de la industria de transporte, sin embargo, se hace necesario incluir prácticas de pedagogía vial en la cual se potencie este sistema a través de unas pautas comportamentales de autocuidado y cuidado por el otro, en últimas, quienes conducen y se movilizan a través de un medio publico son *las personas*

Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

Es alentador identificar en el Plan de Desarrollo Departamental de Norte de Santander, la preocupación latente por atender la problemática social de accidentabilidad y mortalidad en las vías por medio del Plan Departamental de *seguridad vial* de Norte de Santander (PDSV) 2018-2021 el cual plantea:

mejorar la seguridad ciudadana en el Departamento fortaleciendo el orden público, la cultura ciudadana, la participación ciudadana y el acceso a la justicia con el fin de proteger de manera efectiva a los ciudadanos de los comportamientos que afectan la vida, integridad, libertad y seguridad de todos los Norte Santandereanos. (p.152)

Este objetivo apertura el Programa de Seguridad y Orden Público, citaremos a conveniencia el subprograma *Pilas en la vía* el cual direcciona la intervención e inversión del Estado a través de

- Talleres de educación para concientizar a conductores de vehículos, motocicletas y bicicletas sobre la importancia de acatar y respetar las normas de tránsito.
- Jornadas pedagógicas en las vías departamentales y municipales a fin de evitar la ocurrencia de accidentes de tránsito.

Es importante resaltar la intención del Gobierno Departamental por considerar la Educación como el principal pilar para el mejoramiento de la regulación vial, sin duda, la reflexión frente a las consecuencias de los índices de accidentabilidad tiene una relación unidireccional que apunta a la ausencia de cultura vial, irresponsabilidad y desatención de la población sobre las interacciones surgidas en el medio vial.

Es por ello que el PDSV expone el contexto mundial, nacional y departamental sobre este flagelo, en las cifras mundiales anualmente fallece más de 1,24 millones de personas y en promedio se experimentan 3000 descensos diarios; en el escenario Nacional, en Colombia tan solo en el 2014 se presentaron 157.693 accidentes, en los que fallecieron 6.352 personas y se registraron 41.452 víctimas no mortales.

De esta forma, se afirma que en Colombia los accidentes de tránsito representan la segunda causa de muerte violenta en el país y la segunda causa de muerte de los jóvenes colombianos menores de 30 años, ahora bien, retomamos las cifras revisadas desde una perspectiva de género en el cual se detalla que en el caso de “las muertes en accidentes de tránsito, el 80,1% era un hombre y el 19,9% una mujer, este porcentaje se reduce en el caso de las víctimas no fatales a 35,8% mujeres y 64,2% hombres lesionados en accidentes de tránsito” (p. 258)

El gobierno departamental hace un llamado aludiendo que *ninguna muerte en siniestros viales es aceptable, todas son prevenibles* por tanto exige la adopción de este plan de acción en favor de mitigar los altos índices de sucesos catastróficos en las vías y carreteras del departamento, tanto en las zonas rurales como urbanas, de esta forma expone que la formulación del del Plan Departamental de *seguridad vial* se adopta,

como respuesta a una realidad alarmante que afecta a la sociedad en su conjunto y debe ser atendida con toda la capacidad del Estado en todos sus niveles y en esa perspectiva lograr un empoderamiento colectivo acerca de los beneficios de una Cultura Vial que propicie un cambio de hábitos en el comportamiento humano y en la respuesta institucional capaz de cohesionar el tejido social en función de un sistema de movilidad y transporte más amable, seguro, eficiente y moderno. (p. 259)

Esto sin duda involucra la armonización y articulación de todas las entidades, organismos y actores viales en la ejecución de los subprogramas que se exponen en el PDSV (Plan Departamental de seguridad vial de Norte de Santander) propendiendo por la cooperación y participación del sector transporte, educativo y de salud, de esta forma, el presente plan estratégico de Cultura Vial se ajusta y atiende a cada uno de los intereses departamentales en materia de movilidad segura.

Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

El Plan de Desarrollo Municipal *Cúcuta 2050, estrategia de todos* diseñado por el Alcalde Jairo Yáñez y su Gabinete Municipal se encuentra organizado en 6 líneas estratégicas cada una con una serie de componentes, en lo que concierne a la relación de la temática de interés nos centraremos

en estudiar la línea estrategia 5: *Territorio sostenible y hábitat saludable para todos*, componente 4: *infraestructura vial, transporte y movilidad sostenible e inteligente* el cual tiene como objetivo:

Fomentar e impulsar nuevos modelos de tránsito y transporte mediante el uso de la tecnología, la promoción de la conciencia vial y de proyectos de gran impacto en la estructura vial para encontrar nuevas fórmulas que potencien el cambio hacia una movilidad inteligente (p. 317)

En este sentido, el componente posee dos Programas: *infraestructura vial* y *Cúcuta se mueve inteligente, segura, sostenible y eficientemente*. El primero a cargo de la Secretaría de infraestructura en donde busca aunar esfuerzos para el desarrollo y gestión de proyectos para la mejora de la red vial de la zona urbana y rural mejorando el acceso y conectividad de los municipios aledaños y circulación de los pobladores.

El segundo Programa se encuentra en manos de la Secretaría de Tránsito y Transporte el cual “articula la oferta pedagógica, lúdica, sensible y medible de la seguridad vial en el municipio” (p. 320) En aras de dar cumplimiento a los retos planteados se establece la meta de realizar servicios de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte y actores viales, campañas de sensibilización sobre medios alternos de transporte, servicios de educación informal sobre seguridad vial, campañas pedagógicas para el control de transporte público ilegal, programas de señalización y demarcación vial.

Estas estrategias permitirán mejorar la sensibilización y cultura vial de los usuarios sobre el Sistema de Transporte Público Colectivo e Individual y deberán cumplirse al cabo del cuatrienio del Alcalde actual, dando cuenta de Sistema Estratégico de Transporte Público inteligente, seguro, sostenible y eficiente

Ahora bien, encontramos aquí un sin número de oportunidades para la implementación del plan estratégico de Cultura Vial para prevenir la accidentalidad y mortalidad en el área urbana que rodea

el anillo vial occidental pues se vincula fehacientemente a las necesidades a atender dentro del PDM en lo que refiere a los servicios de sensibilización y campañas pedagógicas las cuales se encuentran contempladas y estructuradas en el cronograma de trabajo del presente proyecto, con el objetivo de subsanar y dar cumplimientos a la línea estratégica 5 *Territorio sostenible y hábitat saludable para todos*, sus componentes y programas.

Fuentes de financiación del proyecto.

Para efectos del presente proyecto hemos identificado 3 principales fuentes de financiación, la primera a mencionar son las empresas privadas de servicios públicos de transporte y empresas privadas que adelanten concesiones viales, donde se pretende incentivar su interés en el desarrollo social dando importancia a la Cultura Vial para la mejora de la prestación de sus servicios; Esta iniciativa podrá favorecer sus proyectos de Responsabilidad Social Empresarial que vengán adelantando de manera autónoma.

Por otra parte, de la Secretaría de Infraestructura y la Secretaría de Tránsito y Transporte, que luego de realizar el respectivo estudio del proyecto y su relación con sus líneas de acción o planes de trabajo, decidirán si es conveniente vincular a sus fines o propósitos, de modo que se logre la respectiva implementación

Así mismo, Las Instituciones Educativas públicas y privadas que deseen articular en el Proyecto Educativo Institucional PEI acciones de manera transversal a la movilidad y seguridad vial para salvar vidas por medio de prácticas de autocuidado, cuidado del otro, Cultura Vial y relacionamiento comunitario, como lo promueve el Programa de Desarrollo de Seguridad Vial a través del subprograma *usuarios más seguros mediante el conocimiento*.

Matriz de Marco Lógico

Figura 7 Matriz de marco lógico

OBJETIVO GENERAL: PREVENCIÓN DE ACCIDENTALIDAD Y MORTALIDAD EN EL ÁREA URBANA QUE RODEA EL ANILLO VIAL OCCIDENTAL DE CÚCUTA									
DESCRIPCIÓN DE LAS ESTRATEGIAS	Descripción del Producto	Descripción de las actividades que conlleva cada estrategia	Recursos	Fuentes de financiación	Supuestos - Condiciones necesarias	Tiempo estimado	Resultados esperados (Metas)	Indicadores	Fuentes de verificación
Haz el pare en tu camino y tendras un siga en tu destino	Sensibilización a Usuarios Viales (Transporte pesado, transporte intermunicipal, transporte publico, ciclistas, motociclistas, vehículos de particulares)	diseño y acondicionamiento de contenido de formación con el objeto de adelantar procesos de sensibilización y eventos sociales con las empresas de Transporte Publico dirigidos a los elementos que conforman la piramide de la movilidad	Ver ítem 1.1 del presupuesto	Secretaria de transito, empresa privada	Conectividad dada las restricciones de confinamiento, pico y cédula, disponibilidad de canales de atención al público	10 mes	Identidad propia claramente definida	90% de favorabilidad	Registro fotograficos, actas de reuniones, diario de campo, listado de asistencia, oficios radicados, correos electronicos
							Grado de aprobación de los gremios y comité técnico	90% de aprobación	
							Participación activa de los representantes	95 % de participación	
							Aprobación de la ruta de trabajo	90% de aprobación	
							500 Unidades acondicionadas	95% de unidades acondicionadas	
	Capacitaciones a instituciones educativas y organizaciones Enfocados siempre en propender por una movilidad sostenible, accesible y segura; así como por la contribución en la reducción de la siniestralidad	Formular contenido de la herramienta metodologicas para la aulas de clase y capacitar a los estudiantes acorde a las diferentes edades con una metodología en los diferentes niveles: Nivel 1: Preescolar Nivel 2: Primaria Nivel 3: Basica Nivel 4: Bachillerato	Ver ítem 1.2 del presupuesto	Instituciones educativas, empresa privadas	Conectividad dada las restricciones de confinamiento, pico y cédula, disponibilidad de canales de atención al público	10 mes	Sensibilización de los grupos seleccionados	90% de los grupos seleccionados	Registro fotograficos, actas de reuniones, diario de campo, listado de asistencia, oficios radicados, correos electronicos
	Peaje Cultural	Solicitud a las autoridades de Transito y Transporte para la implementación de puestos de control en puntos criticos	Ver ítem 1.3 del presupuesto	Secretaria de transito, empresa privadas	Conectividad dada las restricciones de confinamiento, pico y cédula, disponibilidad de canales de atención al público	2 meses al año	promover el cumplimiento de los requerimientos de Transito	convenio ejecutado	Registro fotograficos, actas de reuniones, diario de campo, listado de asistencia, oficios radicados, correos electronicos
		Elaborar elementos simbolicos para la practica pedagogica en los puestos de control	Ver ítem 1.4 del presupuesto	Secretaria de transito, empresa privadas			sensibilización de la población	80% de población impactada en los puestos de control	
	Campañas Trimestrales (Exceso de velocidad, respeto de señales de transito, consumo de alcohol, no uso del celular, tecomecanica del vehiculo, documentos en día, peatones y ciclistas, kit de carretera, solrecupo y limites de carga)	Articulación interinstitucional con entidades que propenden por la seguridad vial para el desarrollo de material pedagogico	Ver ítem 1.5 del presupuesto	Secretaria de transito, empresa privada	Conectividad dada las restricciones de confinamiento, pico y cédula, disponibilidad de canales de atención al público	4 mes al año	fortalecimiento de redes sociales	número de articulaciones realizadas	Registro fotograficos, actas de reuniones, diario de campo, listado de asistencia, oficios radicados, correos electronicos
		Divulgación del material pedagogico construido por medio de diferentes canales de difusión donde se fortalezcan las redes sociales y autornos protectores de los beneficiarios	Ver ítem 1.6 del presupuesto	Secretaria de transito, empresa privada				total de canales de difusión promovidos	

Fuente: Elaboración propia

Cronograma

Figura 8 Cronograma

			CRONOGRAMA																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
Descripción de las estrategias - objetivos	Descripción de los productos	Descripción de las actividades que conlleva cada estrategia	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8	MES 9	MES 10	MES 11	MES 12																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	

Fuente: Elaboración propia

CONCLUSIONES

La enseñanza que deja la investigación y análisis de la problemática sobre la usencia de Cultura Vial, así como la desatención del Estado frente a las posibles soluciones que aguardan por ser implementadas, hoy por hoy constituyen la motivación del trabajo incansable que se ha otorgado al presente proyecto, que, sin duda, es la voz callada que han dejado, a lo largo del camino, los siniestros viales.

Sin embargo, a través del estudio de los planes de desarrollo se ha podido identificar una creciente preocupación estatal por ser parte de la solución, atendiendo a plantear acciones de mejora de red vial, de la calidad de vida los usuarios que conforman la pirámide de la movilidad y de poner en relevo la importancia de la Educación.

Se invita a los lectores a ser sensibles ante tal situación que ha desbocado a las familias de las víctimas mortales y no mortales que ahora son parte de las estadísticas mencionadas, sin más que añadir, se motiva a seguir creyendo en que se puede construir una sociedad más responsable, sintiente y pensante en presencia de un flagelo que se acrecienta cada año.

RECOMENDACIONES

A las instituciones aledañas al Anillo Vial Occidental de Cúcuta, ser parte activa de la solución pues sin duda representan el principal impulso y movilización de recursos humanos y materiales para la implementación de las normas de seguridad vial. Las entidades públicas y privadas juegan un papel muy importante para la transformación de la realidad social expuesta debido a que son los garantes esenciales en el cumplimiento de las leyes, en tanto, deben recordar que todo bien y servicio que se presta es en función de servir a la sociedad.

A la comunidad aledaña al anillo vial occidental, se invita a construir una ciudadanía activa, participativa y responsable frente a las normas de circulación vial, donde se exige la regulación en la movilidad. No se debe olvidar que un Estado es la representación de la fuerza de trabajo de su población, insistir, persistir hasta conseguir es lo que ha permitido hasta el día de hoy cimentar las bases del país.

REFERENCIAS

- Camacho, G. (2009). ¿Qué es Cultura Vial? Recuperado de <https://culturavial.net/que-es-cultura-vial/>
- Consejo Nacional para la Cultura y las Artes [CONACULTA]. (2010). Encuesta Nacional de Hábitos, Prácticas y Consumo Culturales. Recuperado de <https://goo.gl/tWKv7Z>
- Department of Education and Science. (2000). Learning for Life: White Paper on Adult Education. Recuperado de <http://files.eric.ed.gov/fulltext/ED471201.pdf>
- Diario Portafolio. (2018). Accidentes de tránsito cuestan \$3,6 billones a la seguridad social. Recuperado de <https://www.portafolio.co/economia/accidentes-de-transito-cuestan-3-6-billones-a-la-seguridad-social-521678>
- Duque, I. (2018). Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, pacto por la equidad. Recuperado de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Resumen-PND2018-2022-final.pdf>
- Jairo, Y. (2020). Plan de desarrollo municipal Cúcuta 2050, estrategia de todos. Cúcuta, Colombia: Alcaldía de Cúcuta
- Organización Mundial de la Salud. (2018). Las 10 principales causas de defunción. Recuperado de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/the-top-10-causes-of-death>
- Organización Mundial de la Salud [OMS]. (2017). 10 datos sobre la seguridad vial en el mundo. Recuperado de <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>
- Pacheco, C. (2017). Educación vial en la era digital: cultura vial y educación permanente. Guadalajara, México: Instituto de Gestión del Conocimiento y el Aprendizaje en Ambientes Virtuales de la Universidad de Guadalajara. Recuperado de

http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-21712017000100011&lng=es&nrm=iso

Silvano, S. (2020). Plan de Desarrollo Para Norte de Santander 2020 – 2023. Norte de Santander, Colombia: Gobernación de Norte de Santander