

ESTRATEGIA EDUCATIVA
PARA LA SENSIBILIZACIÓN
EN SEGURIDAD VIAL,
VALLEDUPAR

ESTRATEGIA EDUCATIVA PARA LA SENSIBILIZACIÓN EN SEGURIDAD VIAL,
VALLEDUPAR

GRIMALIA PITRE

Enfermera Universidad Popular del Cesar

Especialista en Docencia Universitaria

HIDALIA DE JESUS HERNANDEZ CONTRERAS

Enfermera Universidad Popular del Cesar

Especialista en Salud Ocupacional Universidad del Norte

AURA MARIA NUMA LÓPEZ

Enfermera Universidad Popular del Cesar

Especialista en Educación Sexual Universidad Antonio Nariño

MARTHA CECILIA BONILLA BOTIA

Enfermera Universidad Popular del Cesar

BRIGIDA NIEVES

Enfermera Universidad Popular del Cesar

Especialista en Salud Familiar Universidad Popular del Cesar

UNIVERSIDAD POPULAR DEL CESAR

PROGRAMA DE ENFERMERIA

VALLEDUPAR, 2014

INTRODUCCIÓN

La seguridad vial consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito. La pérdida de vidas humanas, los lesionados e incapacitados y por ende la ruina familiar, no son más que el reflejo de una preocupante realidad: la continua incidencia de accidentes de tránsito. Según La OMS, los traumatismos causados por el tránsito son un problema creciente de salud pública mundial, por lo que las estadísticas indican que hacia el año 2020, este tipo de accidentes será la tercera causa de morbilidad en el mundo. Cada año más de 1,2 millones de personas en el mundo mueren en accidentes de tránsito; por ende se llevara a cabo un proyecto de extensión dedicado a esta temática con el fin de educar, cambiar la mirada y aportar a elevar la seguridad vial como una actividad permanente y prioritaria, que contribuya a la generación de una cultura de la prevención y del auto cuidado de todos los actores del tránsito, sean estos peatones, ciclistas, motociclistas, conductores o pasajeros a través del cumplimiento de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte.

El desarrollo de una estrategia educativa para la sensibilización en seguridad vial en Valledupar, ha sido elaborado para fomentar una cultura ciudadana a partir de la concientización de la correcta aplicación de las normas de tránsito y la responsabilidad civil con la vida y la salud, pretendiendo con ello prevenir los accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos.

Es una estrategia educativa que a partir de la observación de los conductores, peatones, y ciclistas al momento de acercarse al semáforo, infrinjan las normas de tránsito, exponiendo la vida y la salud de las personas, lo cual llevará a los entes participantes del proceso educativo, a dramatizar la falta cometida e informar

mediante folletos educativos sobre qué es la seguridad vial y el uso adecuado de las vías o carreteras de la ciudad.

Los autores requieren de su lectura y agradecen sugerencias críticas que posibiliten la mejora del documento.

1. DESCRIPCION DE LA PROBLEMÁTICA

La educación vial se asume como el conocimiento por parte de los ciudadanos y ciudadanas de las normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas, así como la adquisición de valores, hábitos y actitudes que permitan dar respuestas seguras en las distintas situaciones de tránsito en las que se ven inmersas como peatones, pasajeros o conductores.

La educación en seguridad vial se integra como un componente estratégico que busca la formación de una cultura de prevención y promoción de la seguridad vial y de disminución de los accidentes de tránsito en todas las vías del territorio nacional.

La educación vial se vincula al desarrollo de la autoestima, al respeto por los otros y a los principios de convivencia social y democrática; así como al desarrollo y consolidación de una cultura ciudadana, que involucre el reconocimiento de derechos y deberes, y el respeto por las normas, instituciones y autoridades de tránsito.

El Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, a través del Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, dio a conocer cifras parciales sobre muertes y lesiones en accidentes de tránsito durante el año 2012. Un total de 5.120 personas murieron por esta causa, de las cuales 4.105 corresponden a hombres y 1.014 a mujeres. El rango de edad que mayor número de casos registró es el de 20 a 24 años, de los cuales fallecieron 591 hombres y 97 mujeres. En cuanto a la condición de la víctima, el conductor registró un total de 2.467, la circunstancia del hecho en mayor frecuencia obedece a violación normas de tránsito con 625 casos. El departamento del hecho que presentó mayor número de eventos fue el Valle del Cauca con 673 casos, seguido de Antioquia con 614 y Bogotá con 523 casos, el mes del hecho de mayor frecuencia diciembre con 484 casos.

En cuanto a lesionados se presentaron 33.564 casos, de los cuales 21.240 corresponde a hombres y 12.324 a mujeres. Según la edad, el rango que presentó

el mayor número de casos fue el de 20-24 con un total de 3.471 hombres y 1.706 mujeres. En cuanto a la condición de la víctima, los conductores ocupan el primer lugar con un total de 16.336. La circunstancia del hecho en mayor frecuencia obedece a violación normas de tránsito con 14.286 casos y el departamento del hecho que presentó mayor número de eventos es Antioquia con 1.732, le sigue Valle del Cauca con 1.485 y Bogotá con 1.289 casos. El mes del hecho de mayor frecuencia fue marzo con 3.498.

Las lesiones causadas por el tránsito, en los últimos años se ha posesionado en la agenda de la Organización Mundial de la Salud. La magnitud de los problemas de estas lesiones se ve reflejada en el incremento de las tasas de mortalidad, los años de vida perdidos y la discapacidad derivada de estos.

En Colombia; la Pontificia Universidad Javeriana realizó un proyecto de investigación llamado "caracterización e identificación de factores de riesgo asociados a lesiones causadas por el tránsito para el diseño de intervenciones efectivas en dos ciudades de Colombia". Una de ellas Valledupar, según el estudio en Valledupar de 2008 a 2013 en los registros del INMLCF se reportaron 2.333 lesiones no fatales, de las cuales se observó un incremento constante en el tiempo: para el 2008 se reportaron 333 lesiones (14,3%); 2009, 354 lesiones (15,2%); 2010, 471 lesiones (20,2%); 2011, 486 lesiones (20,8%); 2012, 490 lesiones (21%); y para el primer trimestre de 2013, 199 lesiones (8,5%). Si se analiza por tasas. El comportamiento de estas es creciente, con un incremento de 87/100.000 habitantes a cerca de 120/100.000 habitantes entre 2008 y 2012.

En Valledupar las tasas de accidentalidad por lesiones se presentaron 458 casos de los cuales hubo un mayor porcentaje en los meses de agosto con 50 casos, (ver grafica 1.), y las muertes un total de 531 casos donde los meses de más incidencia fue diciembre (ver grafica 2). Estas cifras demuestran que la accidentalidad vial se ha convertido en uno de los principales problemas en los últimos tiempos, se le ha dado importancia en el plan de desarrollo municipal de Valledupar 2012 – 2015, donde se enfatiza por una cultura ciudadana de la prevención y educación vial.

En este momento es claro, para todas las autoridades responsables, incluyendo la Universidad Popular Del Cesar como la institución de educación superior en salud del municipio , liderado por el programa de enfermería; la necesidad de generar y ofrecer a todos los ciudadanos, a través de la cultura de la prevención y el fomento; una formación para los diversos actores espaciales que minimice la accidentalidad, sobre todo en las poblaciones más vulnerables frente a la accidentalidad, que es el hombre y la mujer en edad reproductiva de 20 – 24 años, como lo demuestra las cifras antes mencionadas.

2. JUSTIFICACIÓN

El Plan Nacional de Seguridad Vial en Colombia 2013 - 2016 considera cinco líneas de acción en las que incluye el comportamiento humano, dentro de las estratégicas planteadas está la educación vial, en donde se sensibiliza a los actores de tránsito en la importancia que tiene la seguridad vial y como aplicar las normas o reglamentación a partir de campañas educativas preventivas y correctivas. Expone “que la defensa a la vida al movilizarse, debe basarse en el papel del ser humano, ya que es el único actor de los procesos de transformación social, al respeto, el cambio hacia el comportamiento es el respeto a la vida y la integridad física”.

En el proyecto planteado por la Universidad Javeriana de Colombia, revisan los registros del El Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF), los cuales revelan que en los años 2008 a 2013 en Valledupar, se reportaron 2.333 lesiones no fatales , de las cuales se observó un incremento constante en el tiempo: para el 2008 se reportaron 333 (14,3%); 2009,354 (15,2%); 2010, 471 (20,2%); 2011, 486 (20,8%); 2012, 490 (21%); y para el primer trimestre de 2013, 199 (8,5%). Si se analiza por tasas, el comportamiento de estas es creciente, con un incremento de 87/100.000 habitantes a cerca de 120/100.000habitantes entre 2008 y 2012.

El incremento de lesiones por año en Valledupar, permite al sector educativo hacer parte de la minimización de este problema en salud pública y generar una propuesta de intervención, que apunte a sensibilizar a los actores de la vía a generar acciones de autocuidado y responsabilidad con la vida y la salud de las personas, a través,de actividades lúdicas y educativas que refuercen los conocimientos en las normas de tránsito y seguridad vial. Este proceso impacta a largo plazo, en la medida en se repita y haya un compromiso social entre la académica, el estado y la ciudadanía.

3. OBJETIVOS

3.1 OBJETIVO GENERAL

Promover la seguridad vial en la ciudad de Valledupar, mediante la sensibilización comportamental del personal en el buen uso de la vía pública, para la concientización y el mejoramiento de la convivencia ciudadana.

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Divulgar las normas de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública a través de actividades lúdicas
- Fomentar el uso de los elementos de protección personal.
- Educar sobre la protección a los peatones, personas con discapacidad y ciclistas.

4. MARCO TEORICO

4.1 CONCEPTUALIZACION GENERAL

La aglomeración de personas y vehículos hace necesaria la existencia de normas que regulen el espacio público, pero a pesar de su existencia, diariamente se producen hechos conflictivos, que muchas veces derivan en situaciones gravísimas para la población en general. La sociedad colombiana en particular, se enfrenta con una problemática vial notable a raíz de la cual suceden acontecimientos que dejan como resultado pérdidas irreparables, cuando se trata de la vida, incapacidades físicas, pérdidas materiales, problemas legales y al verse esta problemática, se han tomado medidas que podrían evitar estos sucesos o por lo menos atenuarlo. El medio más apto para provocar cambios son las políticas y estratégicas contenidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2013 – 2016.

En las Normas de Tránsito del Ministerio de Transporte (MT). Es necesario tener presente que la seguridad vial: Es la disciplina que estudia y aplica los mecanismos y acciones que tienden a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública. También se denomina el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, a través del conocimiento y cumplimiento de las leyes y reglamentos, bien sea como conductor, peatón o pasajero, para usar correctamente las vías públicas, previniendo los accidentes de tránsito.

Por otro lado, su eficiencia está dada por la participación armónica de los elementos fundamentales del tránsito: los conductores, peatones, vehículos y

carreteras; los que en términos generales deben aportar condiciones que se ajusten a su participación en el sistema. Es por eso que deben reunir en términos generales las siguientes características:

Los usuarios: entendiéndose por éstos a los conductores, peatones y pasajeros. Deben tener un conocimiento claro de las disposiciones legales locales que rigen el tránsito y cumplirlas plenamente. Los conductores en forma especial deben tener los conocimientos, educación, habilidades, capacidades y destrezas que, unidas a una salud física y mental adecuada, aporten acciones seguras en sus conductas.

Los vehículos: deben cumplir con las normas técnicas y legales pertinentes, encontrándose en buen estado de funcionamiento, producto de un mantenimiento y reparación oportuna, con las siguientes especificaciones para brindar condiciones adecuadas de seguridad a sus ocupantes:

Cinturón de seguridad retráctil de tres puntos en sillas delanteras y traseras, excepto en el puesto central trasero, que podrá ser de dos puntos, barra antivuelco para vehículos con platón, tercera luz de frenado (tercer stop); apoya cabezas en todos los asientos, cojines de aire (air bags) para los asientos delanteros, excepto para vehículos que operan exclusivamente en zonas con velocidades límite de 50km/hr; espejos retrovisores laterales a ambos lados Películas de seguridad para vidrios, monitor de velocidad y/o limitadores de velocidad y alarma sonora de reversa.

Es indispensable la dotación completa del de equipos de carretera por lo tanto, se debe asegurar la siguiente dotación:

Un gato con capacidad para elevar el vehículo, una cruceta, dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflexivo y provisto de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello; un botiquín de primeros auxilios., un extintor de polvo químico seco con la capacidad exigida por el vehículo, os tacos para bloquear el vehículo; una caja de herramientas con el siguiente contenido: alicate, destornilladores (pala y estrella), llave de expansión y llaves fijas, de acuerdo con el artículo 30 de la Ley 769 de 2002; una llanta de repuesto inflada y en buen estado, una linterna con pilas, un chaleco reflexivo, un par de guantes.

Todos los conductores de vehículos deben contar con elementos mínimos de protección personal para la conducción, como gafas con filtro UV.

Es responsabilidad del conductor del vehículo cerciorarse del óptimo estado del equipo de carretera; capacitarse en técnicas de prevención de accidentes.

Efectuar periódicamente cursos de mecánica básica automotriz, aspectos legales y actualización de normas de tránsito, actualización en manejo defensivo y primeros auxilios con periodicidad mínima de dos (2) años e intensidad mínima de ocho (8) horas cada uno. Evaluación Periódica de Salud Ocupacional como las pruebas de aptitud psicosensorial para conductores, agudeza visual, integridad de los sistemas de equilibrio y coordinación de movimientos y demás exámenes a criterio profesional del médico tratante.

Las carreteras y vías: deben estar en buen estado y correctamente señalizadas, en conformidad a la demanda que debe satisfacer.

Se plantean algunos principios reguladores de la seguridad vial:

Principio de seguridad: Utilizado para contrarrestar el comportamiento negligente e imprudente de otros para ello, es necesario adoptar las medidas pertinentes que aseguren la buena circulación.

Principio de confianza: Está basado en el cumplimiento estricto de las normas establecidas y la “confianza” que los demás usuarios van actuar de la misma manera.

Principio de señalización: Está referido al acatamiento estricto de las señales que permitan la adecuada regulación del tránsito, las cuales han sido instaladas sobre la base de un soporte técnico.

Con respecto a las estadísticas, la revista Anuario estadístico de accidentalidad vial (resumen ejecutivo), Colombia, 2010, reporta datos como la alta accidentalidad que se viene presentando en Colombia. En el año 2010, del total de lesionados se destacan los usuarios de motocicletas (conductores y acompañantes) con 16.569; los peatones con 8.762, como actores más vulnerables; Los que usan transporte público de pasajeros (incluyendo el chofer) con 3.478 los de vehículos particular particular con 2.811 y los usuarios de bicicletas (tanto conductores como pasajeros) con 2.350 lesionados

El total de fallecidos en accidentes de tránsito durante el año 2010 representan el 31%, con 1.692 víctimas. Respecto al rango etario de los fallecidos, del total el 41% son adultos mayores de 59 años de edad, siendo la principal causa de muerte los atropellamientos por motocicleta.

Otro dato relevante es la mayor cantidad de muertes de niños en accidentes de tránsito representan un 8% en su condición de peatones, con un 38% de las mortalidades. En Colombia, para el año 2010, el total de los hombres fallecidos fue 72% y las mujeres 28%.

Los motociclistas representan en términos estadísticos el actor más vulnerable en Colombia desde la perspectiva de los accidentes de tránsito, de hecho en los años anteriores son los usuarios que más mueren en estos sucesos, con un 37% en el año 2008, 40% para el 2009 y 39% en 2010. Además, en éste último, el 84% de los fallecidos fueron hombres y el 46% en rango etario entre los 20 y los 34 años.

Es necesario, analizar las fatalidades del tránsito en las que se ven involucradas las motocicletas, las cuales, siguen siendo una de las prioridades en términos de seguridad vial; éstas se concentran en algunas ciudades del país, de hecho, según las estadísticas oficiales en el año 2010, 36 municipios concentran la mitad de las muertes, entre ellos se encuentra: Cali registra 122 casos lo que representa 5,67%, Bogotá presenta 119 con 5,53%, Medellín reporta 87 lo que equivale a 4,04%,Cúcuta con 40 y 1,85%, Villavicencio, 40 equivalentes al 1,85% del total. Es decir, en ese tiempo las cinco ciudades analizadas, se concentra el 18,96% del total de los motociclistas fallecidos en accidentes de tránsito; datos estadísticos que son de gran relevancia para focalizar acciones y

medidas que mejoren las condiciones de seguridad vial de éstos actores del tránsito, que circulan en dichas ciudades.

Según el INMLCF, a través del Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, Para el año 2012, en cuanto a lesionados se presentaron 33.564 casos, de los cuales, 5.120 personas murieron por esta causa.

El Plan de Nacional de Seguridad Vial 2013 - 2016 expone algunos conceptos relacionados con los accidentes de tránsito:

Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada.

Transporte: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

Conciencia vial: Es el reparo que tiene una persona para cometer una infracción o realizar un acto que ponga en peligro la propiedad, su vida, o de otras personas. Es una censura, condicionada en el subconsciente de las

personas, que le impide realizar actos que atenten contra la seguridad y/o derecho de los demás.

Clasificación de los accidentes de tránsito.

Choque: Es el impacto de un vehículo contra otro, contra un objeto o contra un animal.

Colisión: Choque violento entre dos cuerpos en movimiento especialmente vehículo

Atropello: Generalmente es el encuentro entre un vehículo y un peatón

Caída: Es cuando la persona cae de un vehículo en movimiento o dentro del mismo como consecuencia de la circulación.

Volcadura: Es el vuelco que sufre un vehículo cuando se encuentra en traslación pudiendo hacerlo sobre sus lados o hacia delante o hacia atrás. En estos casos la volcadura adquiere su propia denominación.

Incendio: El incendio se da cuando el vehículo se encuentra en traslación y suele tener como causa una falla de orden mecánico. La inflamación de algunas sustancias que transporta. En algunas ocasiones podría presentarse el caso de un corto circuito del sistema eléctrico dentro de la cabina.

Causas:

Se han registrado múltiples causas en las que han ocurrido accidentes de tránsito, entre ellas tenemos: Imprudencia del conductor, del peatón y pasajero; ebriedad, falla Mecánica, pista en mal estado; exceso de carga, pasajero y Velocidad; falta o mal estado en la vía señalización, luces y otros.

Factores influyentes. Entre los cuales se encuentran, Imprudencia: indica obrar con indebida audacia o ligereza, para realizar actos que las reglas de la prudencia indican no hacer, algunas veces por desconocimiento, como manejar bajo el estado de alucinógenos, viajar colgado de los estribos, falta de revisión técnico-mecánica; dejar niños en el vehículo con las llaves colocadas y en gradientes, sin posición oblicua de las llantas; tener discapacidad física, mental, auditiva y visual.

Elementos que participan en los accidentes de tránsito. El hombre: Es el elemento más importante que interviene en el tránsito, como tal es de naturaleza sumamente compleja. El accidente se da en forma directa, cuando el hombre participa activamente en el tránsito utilizando el vehículo y/o superficie transitable y de manera indirecta, el elemento hombre se hace presente en la problemática aludida sin necesidad de encontrarse en la vía o en el vehículo. Por otro lado el vehículo: artefacto de libre operación que sirve para transportar personas o mercancías por una vía. También el medio ambiente, se considera que en todo accidente de Tránsito intervienen los elementos Hombre, Vía y Vehículo, y no siempre se tiene en cuenta las condiciones climáticas o elemento

ambiente. Éste, el que no solamente está siempre presente en todo accidente, sino, puede ser la causa del mismo.

Elementos de protección personal y seguridad vial

Cinturones de seguridad:

Son los encargados de retener en una posición firme a los pasajeros de un vehículo e impedir que salgan disparados en caso de una colisión. Estudios indican que sufrir un accidente de tránsito sin llevar puesto el cinturón de seguridad equivale a caerse desde un tercer piso. En Colombia, no usar el cinturón de seguridad conduce a una multa de 30 salarios mínimos diarios legales vigentes.

Debemos seguir ciertas recomendaciones de uso para lograr la máxima efectividad de estos importantes elementos de seguridad.

1. El cinturón no debe estar retorcido o rozando contra cantos cortantes.
2. La banda del cinturón no debe pasar por sobre objetos duros, ni frágiles como bolígrafos o anteojos, que ante la fuerza de la desaceleración de un impacto podrían incrustarse en el cuerpo.
3. Cuando en un vehículo se ha generado una colisión violenta es necesario cambiar todos los elementos vinculados al cinturón de seguridad, además de hacer comprobar el estado de los anclajes.
4. La banda abdominal deberá pasar a la altura de la cadera, siempre bien ceñida, y en caso necesario se debe tirar un poco de la misma para lograr su ajuste.
5. En los asientos delanteros, la banda del hombro se debe adaptar a la estatura del ocupante con ayuda del regulador vertical del cinturón.

El casco

El principal objetivo del casco de seguridad es proteger la cabeza de quien lo usa de peligros y golpes mecánicos, también puede proteger frente a otros riesgos de naturaleza mecánica, térmica o eléctrica.

Un buen casco de seguridad para uso general debe tener un armazón exterior fuerte, resistente a la deformación y la perforación; en arnes sujeto de manera que deje una separación de 40 a 50 mm entre su parte superior y el armazón; y una banda de cabeza ajustable sujeta al revestimiento interior que garantice una adaptación firme y estable.

Chaleco reflectante:

Es un instrumento utilizado a veces por las personas que van a pie por lugares donde circulan coches para mejorar su seguridad cuando son iluminados por la luz de los faros. Los chalecos reflectantes se encuentran normalmente en color neón y equipados con bandas reflectantes. Usuarios de la carretera, como ciclistas y motociclistas utilizan chalecos reflectantes para poder ser vistos mejor en el tráfico.

Conos vehiculares:

Los conos de tráfico (también llamados conos de carretera o conos de seguridad) son conos de plásticos de colores brillantes usados en carreteras para avisar a los conductores de zonas en obras o accidentes. También se usan en espacios públicos interiores para marcar zonas que se encuentran cerradas a los peatones, como baños fuera de servicio; o para destacar una situación de peligro, como un suelo

resbaladizo. También pueden usarse en zonas de juegos en colegios para delimitar áreas del campo.

Los conos de tráfico son de muchos colores, naranja, amarillos y rojos, siendo éstos colores usados por su brillo. También tienen una cinta reflectora para incrementar su visibilidad.

Señales reglamentarias:

Tiene por objetivo indicar al usuario de la vía las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso y cuya violación constituye falta. En las señales circulares los colores distintivos son: anillos y líneas oblicuas en rojo, fondo blanco y símbolo negro. Se identifican con el código SR.

Señales preventivas

Tiene por objeto advertir a los usuarios de la vía la existencia de una condición peligrosa y la naturaleza de esta, los colores distintivos son: fondo amarillo, símbolo y las negras. Se identifican con el código SP

Señales de piso.

Son marcas paralelas al sentido de circulación y pueden ser de color amarillo o blanco.

Amarillas: separan los carriles del tráfico que se mueven en direcciones opuestas. Si la línea es continua, indica que está prohibido adelantar. Si la línea es a trazos, se puede adelantar. Si hay doble línea amarilla, el significado es el mismo, es decir, está prohibido adelantar y cada línea corresponde a un sentido de circulación.

Blancas: Pueden ser líneas o flechas direccionales. Las líneas blancas sirven para separar los carriles de tráfico que se mueven en la misma dirección, definir los bordes de la calzada en carreteras, determinar el comienzo de separadores o indicar canalizaciones especiales. Si la línea es continua, significa que está prohibido cambiar de carril. Si la línea es a trazos, el adelantamiento puede efectuarse.

Las flechas blancas indican la dirección que debe seguir el conductor y se utilizan en vías que tengan varios carriles, así:

Flecha recta: significa que debe continuar, sin efectuar virajes

Flecha curva: significa que debe girar en la dirección que indica.

Flecha recta con brazo curvo: significa que puede continuar ó girar a la vez.

3.2 ASPECTOS LEGALES.

Ley 769 del 6 de agosto de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre en lo referente al TÍTULO III. NORMAS DE COMPORTAMIENTO.

Capítulo I. Reglas generales y educación en el tránsito.

Artículo 55. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

Capitulo II. Peatones.

Artículo 57. Circulación peatonal. El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.

Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán: Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril. Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido. Remolcarse de vehículos en movimiento. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea. Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

Artículo 59. Limitaciones a peatones especiales. Los peatones que se enuncian a continuación deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de dieciséis años: Las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o transitorios. Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos. Los invidentes, los sordomudos, salvo que su capacitación o entrenamiento o la utilización de ayudas o aparatos ortopédicos los habiliten para cruzar las vías por sí mismos. Los menores de seis (6) años. Los ancianos.

Capítulo III. Conducción de vehículos.

Artículo 60. Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

Artículo 61. Vehículo en movimiento. Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras éste se encuentre en movimiento.

Artículo 62. Respeto a los conglomerados. Todo conductor de un vehículo deberá respetar las formaciones de tropas, desfiles, columnas motorizadas de fuerza pública, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas.

Artículo 63. Respeto a los derechos de los peatones. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones.

Artículo 64. Cesión de paso en la vía a vehículos de emergencia. Todo conductor debe ceder el paso a los vehículos de ambulancias, cuerpo de bomberos, vehículos de socorro o emergencia y de la policía o ejército orillándose al costado derecho de la calzada o carril y deteniendo el movimiento del vehículo, cuando anuncien su presencia por medio de luces, sirenas, campanas o cualquier señal óptica o audible. En todo caso los vehículos de emergencia deben reducir la velocidad y constatar que les han cedido el derecho de paso al cruzar una intersección.

Artículo 65. Utilización de la señal de parqueo. Todo conductor, al detener su vehículo en la vía pública, deberá utilizar la señal luminosa intermitente que corresponda, orillarse al lado derecho de la vía y no efectuar maniobras que pongan en peligro a las personas o a otros vehículos.

Artículo 66. Giros en cruce de intersección. El conductor que transite por una vía sin prelación deberá detener completamente su vehículo al llegar a un cruce y donde no haya semáforo tomará las precauciones debidas e iniciará la marcha cuando le corresponda.

Artículo 67. Utilización de señales. Todo conductor está obligado a utilizar las señales direccionales de su vehículo para dar un giro o para cambiar de carril. Sólo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales, deberá utilizar las siguientes señales manuales: Para cruzar a la izquierda o cambio de carril sacará el brazo izquierdo y lo extenderá horizontalmente. Para indicar cruce a la derecha, cambio de carril, sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia arriba. Para indicar reducción de velocidad o detención del vehículo, sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia abajo.

Artículo 68. Utilización de los carriles. Los vehículos transitarán de la siguiente forma: Vía de sentido único de tránsito. En aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha. En aquellas vías donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento. Vías de doble sentido de tránsito. De dos (2) carriles: Por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva.

De tres (3) carriles: Los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha; el carril central sólo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente. De cuatro (4) carriles: Los carriles exteriores se utilizarán para el tránsito ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos.

Artículo 69. Retroceso en las vías públicas. No se deben realizar maniobras de retroceso en las vías públicas, salvo en casos de estacionamiento o emergencia. Los vehículos automotores no deben transitar sobre las aceras y zonas de seguridad, salvo en el caso de entrada a garajes o sitios de estacionamiento, evento en el cual respetarán la prelación de los peatones que circulan por las aceras o andenes

Artículo 70. Praelación en intersecciones o giros. Normas de prelación en intersecciones y situaciones de giros en las cuales dos (2) o más vehículos puedan interferir: Cuando dos (2) o más vehículos transiten en sentido contrario por una vía de doble sentido de tránsito e intenten girar al mismo lado, tiene prelación el que va a girar a la derecha; en las pendientes, tiene prelación el vehículo que sube. En intersecciones no señalizadas, salvo en glorietas, tiene prelación el vehículo que se encuentre a la derecha. Si dos (2) o más vehículos que transitan en sentido opuesto llegan a una intersección y uno de ellos va a girar a la izquierda, tiene prelación el vehículo que va a seguir derecho. Cuando un vehículo se encuentre dentro de una glorieta, tiene prelación sobre los que van a entrar a ella, siempre y cuando esté en movimiento. Cuando dos vehículos que transitan por vías diferentes llegan a una intersección y uno de ellos va a girar a la derecha, tiene prelación el vehículo que se encuentra a la derecha. Cuando un vehículo desee girar a la izquierda o a la derecha, debe buscar con anterioridad el carril más

cercano a su giro e ingresar a la otra vía por el carril más próximo según el sentido de circulación.

Artículo 71. Inicio de marcha. Al poner en movimiento un vehículo estacionado se utilizará la señal direccional respectiva, dando prelación a los demás vehículos en marcha y tomando las precauciones para evitar choques con los vehículos que se aproximen

Artículo 73. Prohibiciones especiales para adelantar otro vehículo. No se debe adelantar a otros vehículos en los siguientes casos: En intersecciones En los tramos de la vía en donde exista línea separadora central continua o prohibición de adelantamiento. En curvas o pendientes. Cuando la visibilidad sea desfavorable. En las proximidades de pasos de peatones. En las intersecciones de las vías férreas. Por la berma o por la derecha de un vehículo. En general, cuando la maniobra ofrezca peligro.

Artículo 74.Reducción de velocidad. Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos: En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.

En las zonas escolares. Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad. Cuando las señales de tránsito así lo ordenen. En proximidad a una intersección.

Artículo 77. Normas para estacionar. En autopistas y zonas rurales, los vehículos podrán estacionarse únicamente por fuera de la vía colocando en el día señales reflectivas de peligro, y en la noche, luces de estacionamiento y señales luminosas de peligro. Quien haga caso omiso a este artículo será sancionado por la autoridad competente con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes.

Artículo 79. Estacionamiento en vía pública. No se deben reparar vehículos en vías públicas, parques, aceras, sino en caso de reparaciones de emergencia, o bajo absoluta imposibilidad física de mover el vehículo. En caso de reparaciones en vía pública, deberán colocarse señales visibles y el vehículo se estacionará a la derecha de la vía en la siguiente forma: En los perímetros rurales, fuera de la zona transitable de los vehículos, colocando señales de peligro a distancia entre cincuenta (50) y cien (100) metros adelante y atrás del vehículo. Cuando corresponda a zonas de estacionamiento prohibido, sólo podrá permanecer el tiempo necesario para su remolque, que no podrá ser superior a treinta (30) minutos.

Capitulo V. Ciclistas y motociclistas.

Artículo 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y moto-triciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y moto-triciclos, estarán sujetos a las siguientes normas: Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa. Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro. No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario. No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello. Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de

velocidad. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar. Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código. Los conductores y los acompañantes, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte. La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas: No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción.

Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.

Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y moto-triciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y elementos de seguridad.
2. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales.
3. Cuando transiten por las vías de uso público deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.
4. El conductor deberá portar siempre chaleco reflectivo identificado con el número de la placa del vehículo en que se transite.

Capitulo XI. Límites de velocidad.

Artículo 106. Límites de velocidad en zonas urbanas público. En vías urbanas las velocidades máximas serán de sesenta (60) kilómetros por hora excepto cuando las autoridades competentes por medio de señales indiquen velocidades distintas.

Artículo 107. Límites de velocidad en zonas rurales. La velocidad máxima permitida en zonas rurales será de ochenta (80) Kilómetros por hora. En los trayectos de las autopistas y vías arterias en que las especificaciones de diseño y las condiciones así lo permitan, las autoridades podrán autorizar velocidades máximas hasta de (100) kilómetros por hora por medio de señales adecuadas.

Artículo 108. Separación entre vehículos. La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, será de acuerdo con la velocidad. Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros.

Para velocidades entre treinta (30) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metros. Para velocidades entre sesenta (60) y ochenta (80) kilómetros por hora, veinticinco (25) metros. Para velocidades de ochenta (80) kilómetros en adelante, treinta (30) metros o la que la autoridad competente indique. En todos los casos, el conductor deberá atender al estado del suelo, humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede.

Capitulo XII. Señales de tránsito.

Artículo 110. Clasificación y definiciones. Clasificación y definición de las señales de tránsito:

Señales reglamentarias: Tienen por objeto indicar a los usuarios de las vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso y cuya violación constituye falta que se sancionará conforme a las normas del presente código.

Señales preventivas: Tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de un peligro y la naturaleza de éste.

Señales informativas: Tienen por objeto identificar las vías y guiar al usuario, proporcionándole la información que pueda necesitar.

Señales transitorias: Pueden ser reglamentarias, preventivas o informativas y serán de color naranja. Modifican transitoriamente el régimen normal de utilización de la vía.

Artículo 111. Prelación de las señales. La prelación entre las distintas señales de tránsito será la siguiente: Señales y órdenes emitidas por los agentes de tránsito. Señales transitorias. Semáforos. Señales verticales. Señales horizontales o demarcadas sobre la vía.

Artículo 112. De la obligación de señalar las zonas de prohibición. Toda zona de prohibición deberá estar expresamente señalizada y demarcada en su sitio previa decisión del funcionario de tránsito competente. Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código.

Artículo 114. De los permisos. No podrán colocarse señales o avisos en las vías sin que medie permiso o convenio con las autoridades competentes, quienes tendrán en cuenta las disposiciones sobre contaminación visual. Las autoridades de tránsito podrán ordenar el retiro de vallas, avisos, pasacalles, pendones u otros elementos que estén en la vía pública y que obstaculicen la visibilidad de las señales de tránsito. Las señales y otros elementos reguladores o indicadores de tráfico en las ciudades no podrán ser dañados, retirad

Artículo 115. Reglamentación de las señales. El Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional.

5. METODOLOGIA

La propuesta será ejecutada semestralmente por estudiantes del programa de Enfermería de III a IX semestre, bajo la coordinación de la asignatura de Médico Quirúrgica. La jornada educativa será establecida desde las 7:00 a 12:00 a.m. En los sitios de la vía pública como las glorietas: (La Ceiba, Mariamulata, Mi Pedazo de Acordeón, Terminal de Transporte, El Obelisco, las piloneras, Hernando de Santana y Batallón la Popa), semáforos: (Parque de los Baraos, Transversal 23 con Avenida Fundación, los Manguitos, Sena – Inspecan, Hotel Sicarare), además; Plaza Alfonso López, La Plazoleta de la Gobernación, El coliseo cubierto; El Aeropuerto, La Galería, la Plazoleta de la Universidad Popular del Cesar Sede Sabanas.

El desarrollo de la actividad se dará en varios momentos:

- ✓ Despliegue Publicitario

A través de la prensa escrita, hablada, invitación a las autoridades: (Policía Vial, Tránsito Municipal, Defensa Civil, Cruz Roja, Bomberos y Alcaldía Municipal) y al programa Muévete Bacano.

- ✓ Capacitación a los docentes y líderes de los estudiantes por semestre a cargo de tránsito municipal en coordinación con organismos de socorro para la ejecución del simulacro.

- ✓ Solicitud de señalización al tránsito municipal.

- ✓ Asignación de Jurados y de Actividades por Semestre

A cada estación se le asignará un jurado que previamente tendrá una lista de chequeo con los criterios a evaluar, para la premiación siguiente. Cada semestre tendrá asignado un sitio donde desarrollará las actividades previamente asignadas para el cumplimiento de las estrategias diseñadas para tal fin; cada semestre debe presentar evidencias de la actividad a desarrollar (lista de asistencia, videos, fotografías) para presentarlas en Power Point el día de la premiación.

- ✓ Ejecución de la Estrategia Educativa

1. Durante el tiempo que el semáforo está en rojo, se realizarán actividades lúdicas sobre el buen uso de las normas de tránsito.
2. Mediante la observación se tomará al azar dos usuarios de la vía pública que infrinjan las normas de tránsito. Invitándolos a pasar a la carpa, en donde

se desarrollarán actividades educativas en pro del reforzamiento; en el buen comportamiento humano según el tipo de problema vial.

✓ Premiación en el Auditorio Julio Villazón Baquero

Se otorgará premios por semestre a los estudiantes por su esfuerzo y empeño

PLAN DE ACCION

OBJETIVO	ESTRATEGIA	ACTIVIDAD	INDICADOR	SITIO	RESPONSABLES
Divulgar las normas de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública a través de actividades lúdicas	Reforzamiento en el conocimiento de las normas de tránsito	Entrega de un folleto educativo ilustrativo con información sobre las señales preventivas, reglamentarias, normativas y horizontales, plasmada	No. de personas que recibieron la información/total de personas programadas para recibir la información x 100	la Plazoleta de la Universidad Popular del Cesar Sede Sabanas.	MEDICOQUIRUR GICA.
				GLORIETA LA CEIBA	MATERNIOINFANTIL
				GLORIETA EL OBELISCO	GESTION EN SALUD

	Sensibilización a los usuarios, en el correcto uso de la vía pública.	Socio drama de la norma de tránsito infringida	No. de dramatizados realizados/Total de personas programadas para recibir la información x 100	la Plazoleta de la Universidad Popular del Cesar Sede Sabanas.	MEDICOQUIRURGICA
				GLORIETA LA CEIBA	MATERNOINFANTIL
				GLORIETA EL OBELISCO	GESTION EN SALUD
Fomentar el uso de los elementos de protección personal.	Estimulación en el uso del casco seguro en el motociclista y parrillero	Utilización de la Mímica sobre el buen uso del casco y el riesgo para la vida y la salud de las personas en la vía pública.	No. de actos mímicos realizados/ Total de personas programadas para recibir la información x 100	Semáforo: Transversal 23 con Avenida Fundación	SALUD MENTAL
	Concientización del conductor y acompañante vehicular en el uso del cinturón de seguridad	Taller educativo, reforzado con la entrega de un folleto ilustrado.	No. de talleres educativos desarrollados/ Total de personas programadas para recibir la información x 100	Semáforo: los manguitos	CUIDADO BASICO
				Semáforo: Transversal 23 con Avenida Fundación	SALUD MENTAL
				Semáforo: los manguitos	CUIDADO BASICO
Educar sobre la protección a los peatones,	Capacitación sobre el uso y respeto por los	Utilización de disfraz de la cebrera y semáforo.	No. de veces demostradas en el buen uso de la	Semáforo : Hotel Sicarare	SALUD PUBLICA

personas con discapacidad y ciclistas	tiempos en el semáforo y las cebras.	Taller educativo, reforzado con la entrega de un folleto ilustrado.	cebra y el semáforo/ Total de personas programadas para recibir la información x 100		
---------------------------------------	--------------------------------------	---	--	--	--

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

FECHA	ACTIVIDAD	RESPONSABLE
Junio 16- 30	Planificación del proyecto de intervencion : ESTRATEGIA EDUCATIVA PARA LA SENSIBILIZACIÓN EN SEGURIDAD VIAL, VALLEDUPAR	Brígida Nieves Hidalia Hernandez Aura Numa Grimalia Pitre Martha Bonilla
Julio 1	Socialización del proyecto a los docentes y administrativos del programa de enfermería	Brígida Nieves Hidalia Hernandez Aura Numa Grimalia Pitre Martha Bonilla

Julio 2-4	Reajustes validados por las sugerencias del grupo docente del programa de enfermería.	Brígida Nieves Hidalia Hernandez Aura Numa Grimalia Pitre Martha Bonilla
Julio 11	Entrega del proyecto a la jefatura del departamento de enfermería en media magnético	Brígida Nieves Hidalia Hernandez Aura Numa Grimalia Pitre Martha Bonilla
Julio 21-31: 3 -4 semana	Socialización del proyecto a estudiantes de la asignatura de medico quirúrgica	Brígida Nieves Alicia Molina Grimalia Pitre
Agosto: 1-2-3-4 semana	Planeación de estrategias encaminadas al fomento de la educación vial en Valledupar	Brígida Nieves Alicia Molina Grimalia Pitre Estudiantes de medico quirúrgicas
Septiembre 1-2-3-4 semana	Organización del proyecto: Revisión de bibliografía, logística, asignación de funciones a cada grupo de estudiantes.	Brígida Nieves Alicia Molina Grimalia Pitre Estudiantes de medico quirúrgicas
Octubre: 1 semana (10 de octubre)	Ejecución del proyecto	Brígida Nieves Alicia Molina Grimalia Pitre Estudiantes de medico quirúrgicas
Octubre 2-3-4 semana	Recolección de evidencias y registro escrito del proyecto	Brígida Nieves Alicia Molina Grimalia Pitre Estudiantes de medico quirúrgicas
Noviembre 1 – 2 semana	Entrega y sustentación del proyecto re	Estudiantes de medico quirúrgicas

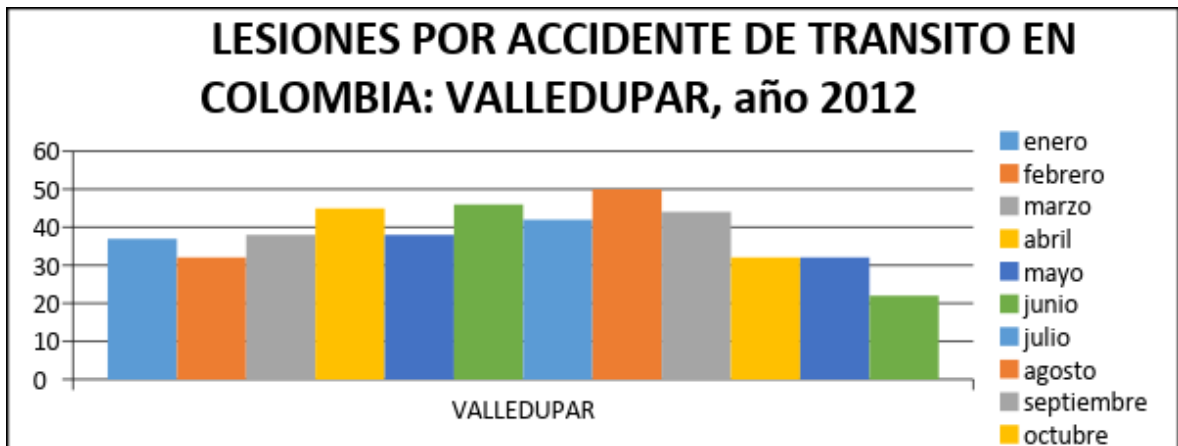
PRESUPUESTO

ACTIVIDAD	ELEMENTOS	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
Planificación del proyecto : ESTRATEGIA EDUCATIVA PARA LA SENSIBILIZACIÓN EN SEGURIDAD VIAL, VALLEDUPAR	Transportes	1.300	16.100
	Almuerzos	6.000	24.000
	fotocopias	100	5000
Socialización del proyecto a los docentes y administrativos del programa de enfermería	Transportes	1.300	16.100
	computador	1 hora	10.000
	Video beam	1 hora	10.000
Reajustes validados por las sugerencias del grupo docente del programa de enfermería.	Transportes	12 (1.300)	16.100
	Almuerzos	6.000	24.000
	fotocopias	100	5000
	Internet	5 horas	5000

Entrega del proyecto a la jefatura del departamento de enfermería en media magnético	Cd Room	1 unidad	2000
	Transportes	12 (1.300)	16.100
Socialización del proyecto a estudiantes de la asignatura	Transportes	12 (1.300)	16.100
	computador	1 hora	10.000
de medico quirúrgica	Video beam	1 hora	10.000
Planeación ,organización , ejecución de la ESTRATEGIA EDUCATIVA PARA LA SENSIBILIZACIÓN EN SEGURIDAD VIAL, VALLEDUPAR		1.200.000 x 2 grupos	2.400.000
TOTAL			2.585.200.

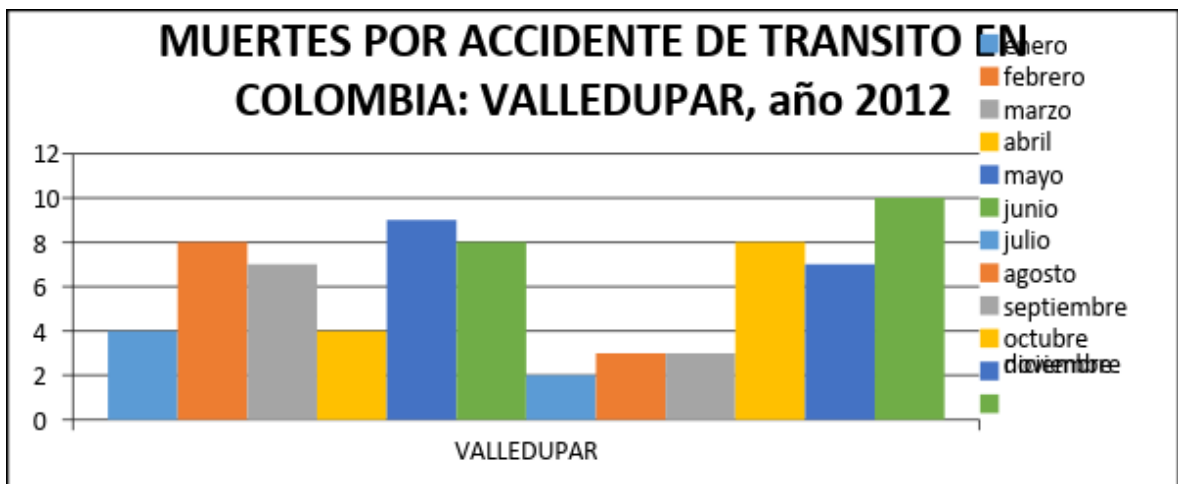
GRAFICAS.

Grafica No.1: LESIONES POR ACCIDENTE DE TRANSITO EN COLOMBIA: VALLEDUPAR, año 2012



Fuente: <http://www.medicinalegal.gov.co/instituto-nacional-de-medicina-legal-y-ciencias-forenses-da-a-conocer-cifras-sobre-transito-en-colombia.?inheritRedirect=true>

Grafica No. 2: MUERTES POR ACCIDENTE DE TRANSITO EN COLOMBIA: VALLEDUPAR, año 2012



Fuente: <http://www.medicinalegal.gov.co/instituto-nacional-de-medicina-legal-y-ciencias-forenses-da-a-conocer-cifras-sobre-transito-en-colombia.?inheritRedirect=true>

CUADROS

Cuadro no. 1: lesiones y muertes por accidentes de tránsito 2012.

CIRCUNSTANCIA DEL HECHO	Lesiones y muertes por accidente de tránsito							Total General
	LESIONES		Total Lesiones	MUERTES			Total Muertes	
	Hombre	Mujer		Hombre	Mujer	Sin Dato		
Conducir en contravía	445	176	621	22	-	-	22	643
Embraguez aparente	567	265	832	109	11	-	120	952
Exceso velocidad	2675	1874	4549	347	66	-	413	4962
Fallas mecánicas	288	237	525	50	37	-	87	612
Malas condiciones ambientales	45	37	82	9	2	-	11	93
Malas condiciones en las vías	169	117	286	36	8	-	44	330
Violación normas de tránsito	9291	4995	14286	474	151	-	625	14911
Otras	5309	3164	8473	387	106	-	493	8966
Sin información	2451	1459	3910	2671	633	1	3305	7215
Total general	21240	12324	33564	4105	1014	1	5120	38684

Lesiones y muertes por accidente de tránsito en Colombia, según zona del hecho - Año 2012* (enero a diciembre)

ZONA DEL HECHO	Lesiones y muertes por accidente de tránsito		Total General
	LESIONES	MUERTES	
Rural	3720	1798	5518
Urbana	29726	3196	32922
Sin información	118	136	254
Total general	33564	5120	38684

2012*: Información preliminar sujeta a cambios por actualización (Consulta base 17 de Ene. 2013, fecha corte 31 de Dic. 2012)

Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses-Centro de Referencia Nacional Sobre Violencia

Base: Sistema de Identificación Real de Desaparecidos y Cadáveres y Sistema de Información para el Análisis de la Violencia y la Accidentalidad en Colombia

BIBLIOGRAFIA

1. <http://www.medicinalegal.gov.co/instituto-nacional-de-medicina-legal-y-ciencias-forenses-da-a-conocer-cifras-sobre-transito-en-colombia.?inheritRedirect=true>.
2. <http://www.cendex.org.co/GPES/gpes.html>.
3. <http://www.medicinalegal.gov.co/instituto-nacional-de-medicina-legal-y-ciencias-forenses>.

4. <http://www.medicinalegal.gov.co/instituto-nacional-de-medicina-legal-y-ciencias-forenses-da-a-conocer-cifras-sobre-transito-en-colombia.?inheritRedirect=true>.
5. <http://www.medicinalegal.gov.co/instituto-nacional-de-medicina-legal-y-ciencias-forenses-da-a-conocer-cifras-sobre-transito-en-colombia.?inheritRedirect=true>.
6. Ley 769 del 6 de agosto de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre
7. Plan Nacional de Seguridad Vial 2013 – 2016.