



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Guía de actividades pedagógicas para **la protección de los actores viales más vulnerables**



Agencia
Nacional de
Seguridad Vial

Contenido

1. Introducción	9
2. ¿Quiénes son los actores viales más vulnerables?	10
3. Actividades recomendadas para la prevención y mitigación de los factores de riesgo	11
Irrespeto de las señales y normas de tránsito	13
Embriaguez alcohólica	26
Uso inadecuado o no uso de Elementos de Protección Personal (EPP) y visibilidad	29
Conducción insegura del vehículo	35
Fatiga y distracción	49
4. Consideraciones finales	54
5. Referencias	60



Índice



1. Actividades para Peatones:

Identifica tu entorno para prevenir siniestros viales	14
¿Cuánto sabes de seguridad vial?	22
Juegos de reflejos en bares	27
Comunica tu pretensión “ComunicANDO”	37
En tus ruedas	39
Confesionario	42
Pelota loca	50
Presta atención al mensaje y atrapa la regla si puedes	52



2. Actividades para Ciclistas:

Identifica tu entorno para prevenir siniestros viales	14
¿Cuánto sabes de seguridad vial?	22
Juegos de reflejos en bares	27
Simulemos un día “Bajo el Sol, lluvia y viento”	33
Comunica tu pretensión “ComunicANDO”	37
En tus ruedas	39
Confesionario	42
Pista de formación y evaluación de habilidades de ciclistas en vía	44
Pelota loca	50
Presta atención al mensaje y atrapa la regla si puedes	52



3. Actividades para Motociclistas:

Identifica tu entorno para prevenir siniestros viales	14
¿Cuánto sabes de seguridad vial?	22
Juegos de reflejos en bares	27
Protege tu cabeza "El casco salva vidas"	31
Simulemos un día "Bajo el Sol, lluvia y viento"	33
Comunica tu pretensión "ComunicANDO"	37
En tus ruedas	39
Confesionario	42
Pista lenta de pericia para motociclistas	47
Pelota loca	50
Presta atención al mensaje y atrapa la regla si puedes	52



4. Actividades para Conductores de vehículos de transporte de carga o destinado al transporte de 9 o más pasajeros:

Identifica tu entorno para prevenir siniestros viales	14
Reconozco la vulnerabilidad del ciclista	17
¿Cuánto sabes de seguridad vial?	22
Juegos de reflejos en bares	27
Simulemos un día “Bajo el Sol, lluvia y viento”	33
Comunica tu pretensión “ComunicANDO”	37
En tus ruedas	39
Confesionario	42
Pelota loca	50
Presta atención al mensaje y atrapa la regla si puedes	52

Presidente de la República

Iván Duque Márquez

Vicepresidenta de la República

Martha Lucía Ramírez

Ministerio de Transporte

Ministra Ángela María Orozco Gómez

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Director General Luis Lota

Directora de Comportamiento

María Andrea Silva Martínez

Equipo de trabajo:

Carlos Laverde

Cristián Nieto

Dora Lucía Pérez

Edward Fabián Ovalle

Fabio Ríos

Giovanny Aldana

Jorge Luis Riveros

Luis Sánchez

Norma Hernández

Sergio Linares

Yolanda Mogollón

**Agradecimiento especial a todos los
colaboradores que realizaron aportes a
la revisión de la presente Guía**

Guía de actividades pedagógicas para la protección de los actores viales más vulnerables.

Bogotá D.C.

Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022.

Introducción

Cada año fallecen cerca de 1,3 millones de personas a causa de siniestros viales¹ en el mundo, y entre 20 y 50 millones de personas padecen lesiones no mortales (Organización Mundial de la Salud, 2021). Es decir, los siniestros viales son una problemática de salud pública que se posiciona como una de las principales causas de muerte en la población mundial.

En Colombia los siniestros viales son la segunda causa de muerte por factor externo (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2021), afectando gravemente a toda la población y en especial a peatones, ciclistas y motociclistas, actores viales que cuentan con mayor vulnerabilidad y que solo en los últimos cinco años (2016-2020) han representado el 83,90% del total de las víctimas fatales a causa de siniestros viales en Colombia.

En reconocimiento de lo anterior, el presente documento tiene como propósito promover la protección de los actores viales más vulnerables, a partir de la formulación de orientaciones que guíen el desarrollo de actividades pedagógicas enfocadas en el cuidado de la vida propia y la de los otros en la vía, promulgando una interacción sana entre los diferentes actores viales.

Este documento está dirigido a equipos técnicos y de educación en seguridad vial de los gobiernos locales, autoridades de tránsito, líderes en seguridad vial, responsables de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, y a los funcionarios de las entidades que tengan dentro de su misionalidad, la generación y desarrollo de actividades para promover la seguridad vial. Esta guía contiene diversas actividades que se proponen como ejemplo para sensibilizar en la prevención de siniestros viales con los actores viales más vulnerables, a través de intervenciones enfocadas en la

mitigación de los siguientes factores de riesgo: irrespeto de las señales y normas de tránsito, la conducción en estado de embriaguez, el uso inadecuado o el no uso de elementos de protección personal, la conducción insegura del vehículo, la fatiga y la distracción. Respecto de la conducción de vehículos con velocidades inadecuadas, se recomienda la consulta y aplicación del documento elaborado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial denominado «Guía Práctica de Sensibilización en Velocidad».

Es importante considerar que la meta declarada por la Asamblea General de Naciones Unidas para el segundo decenio de acción por la seguridad vial (2021-2030) consiste en reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales en un 50 %. Para lograr este propósito, es fundamental reconocer que moverse de forma segura requiere de infraestructura vial, vehículos y usuarios seguros, por ende, las acciones y recursos que se destinen para gestionar la seguridad vial deben contemplar la movilidad en su integralidad, tal como se evidenció en los aprendizajes obtenidos en el decenio de acción por la seguridad vial (2011-2020).

Teniendo en cuenta lo anterior, este documento se centrará en la gestión de los usuarios seguros, por medio de la implementación de actividades pedagógicas de sensibilización para la protección y autocuidado de los actores viales más vulnerables. En ese orden de ideas, a continuación, se presentan los conceptos generales del documento y las actividades pedagógicas sugeridas para que las entidades repliquen y adapten según las particularidades de su contexto, el conocimiento local, y la articulación con estrategias o programas encaminados a la gestión de la salud pública.

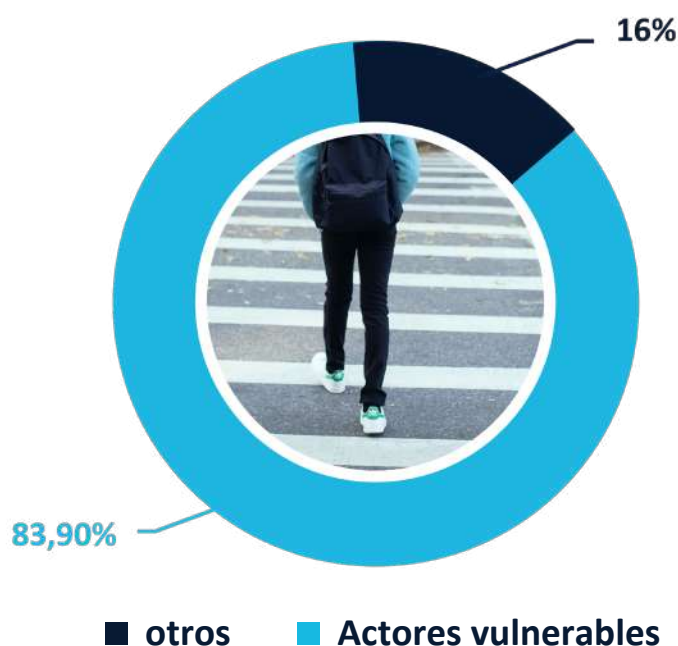
1. La Ley 769 de 2002, define al Accidente de Tránsito como “Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él...”. Adicionalmente el presente documento utiliza la expresión «siniestro vial» ya que esta refleja la concepción incorporada en el enfoque Sistema Seguro y Visión Cero, reforzando la idea de que los siniestros en las vías son prevenibles.

1 ¿Quiénes son los actores viales más vulnerables?

Los actores viales más vulnerables son aquellos que tienen una mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o incluso fallecer en caso de un siniestro vial, pues no tienen la protección de un vehículo con cabina o revestimiento exterior. En la definición tradicional, los actores viales más vulnerables son los peatones, ciclistas y motociclistas (Organisation for Economic Cooperation and Development - OECD, 1998, como se citó en Ministerio de Transporte, 2015). Sin embargo, bajo este entendido, dentro del concepto de actor vial más vulnerable, también se encuentran comprendidos quienes se movilizan en patineta, patines, monopatines, monociclos, scotter, entre otros. Ahora bien, teniendo en cuenta el número de usuarios, lesiones y fallecimientos por parte de peatones, ciclistas y motociclistas, esta guía hará especial énfasis en estos tres actores viales.

A nivel mundial más de la mitad de las muertes ocasionadas por lesiones en el tránsito corresponden a los actores viales más vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas (World Health Organization, 2018), y en Colombia, este porcentaje se incrementa significativamente, llegando a sobrepasar el 80%.

Total (2016-2020): 33191 fallecidos, de los cuales 27.850 usuarios más vulnerables



Estas cifras reflejan la importancia de priorizar acciones y medidas urgentes para salvaguardar la vida e integridad física de los actores viales más vulnerables. Para esto, es importante sensibilizar a la población en la comprensión y necesidad de proteger a los usuarios que, por sus características se encuentran más propensos a sufrir lesiones graves o incluso la muerte en caso de un siniestro vial.

Fuente: datos procesados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial con base en la información del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

2 Actividades recomendadas para la prevención y mitigación de los factores de riesgo

Las actividades pedagógicas del presente documento responden al propósito mencionado en el capítulo anterior ya que están dirigidas tanto a los actores viales más vulnerables como a los demás actores de la vía, pues en su interacción se presentan riesgos y siniestralidad.

.....

En este sentido, las acciones pedagógicas en seguridad vial deben apuntar a reconocer los factores de riesgo y la manera de prevenirlos, entendiendo que dichos riesgos pueden ser producto de las decisiones propias o la de otros.

.....

La propuesta pedagógica de las actividades que se exponen en este documento está estructurada desde la metodología experiencial donde el aprendizaje es una oportunidad para construir el conocimiento desde la propia vivencia y en colaboración con otras personas (Dewey, 2011). Por tanto, es necesario planear las actividades reconociendo las características de los grupos poblacionales, los riesgos a los que están expuestos y de este modo realizar intervenciones que los hagan partícipes de su propio proceso de aprendizaje,

a fin de cambiar o mejorar el comportamiento y las conductas hacia una movilidad segura.

En este contexto, las actividades de pedagogía experiencial para actores vulnerables se pueden desarrollar en diferentes tipos de escenarios, por ejemplo, en vía pública, en plazas, centros comerciales, empresas y en general lugares que permitan el desarrollo de las actividades de forma cómoda y segura para todos los participantes.

Por lo cual, en este capítulo se encontrará la descripción de los factores de riesgo², las recomendaciones para prevenirlos, mitigarlos y las actividades pedagógicas propuestas para sensibilizar a los actores viales en el tema.



2. Un factor de riesgo es una circunstancia que aumenta la probabilidad de ocurrencia de un siniestro vial; por ejemplo, irrespetar la señal de tránsito de PARE puede ocasionar un choque porque esta señal es la que permite organizar y priorizar el tránsito en la vía. Asimismo, un factor de riesgo puede aumentar la probabilidad de resultar lesionado o incluso de fallecer en un siniestro vial; por ejemplo, en un siniestro vial, un motociclista que no utilice el casco de forma adecuada tiene más probabilidad de resultar gravemente lesionado o incluso de fallecer a causa de un trauma craneoencefálico.

A fin de potenciar el impacto positivo de las actividades en movilidad segura es altamente recomendable articularlas a una campaña pedagógica de seguridad vial, entendida como una estrategia global de comunicación y educación en seguridad vial, que mediante un conjunto de acciones promueve conciencia individual y colectiva sobre los comportamientos y conductas adecuadas en la vía.

Antes de desarrollar cualquier actividad pedagógica en seguridad vial es clave considerar los siguientes aspectos, a fin de cumplir con los objetivos de prevención y mitigación de riesgos en la vía:

- Realizar el diagnóstico que permita identificar los factores de riesgo de acuerdo al contexto para caracterizar y priorizar la población objetivo de las acciones, reconociendo sus necesidades, así como medir y comparar la efectividad de las acciones.
- Articular las actividades con las líneas del Plan Nacional de Seguridad Vial o los Planes Locales de Seguridad Vial a fin de unir y focalizar los esfuerzos en las gestiones más prioritarias.
- Las actividades pueden tener un mayor impacto si se articulan con los grupos de interés, haciéndolos partícipes de la planeación y desarrollo de las actividades. Por ejemplo, para realizar una actividad con motociclistas, algunos actores aliados pueden ser los clubes, comercializadores de motocicletas, comercializadores de cascos, entre otros.
- Las actividades deben procurar la participación e interacción de los participantes.
- En todas las actividades es recomendable explicar la diferencia entre siniestro vial y accidente de tránsito con el propósito de que las personas reconozcan que todas las muertes en el tránsito son evitables.

- Las actividades deben ser planeadas y desarrolladas sin poner en riesgo la vida e integridad física de los participantes. Por ejemplo, no es recomendable que se simulen situaciones como un adelantamiento riesgoso entre un conductor de bus o transporte de carga y un ciclista.
- Durante el desarrollo de las actividades debe haber una persona con el rol de facilitador, es decir, un líder u orientador de la actividad que potencie y dinamice las experiencias.





Irrespeto de las señales y normas de tránsito

Uno de los propósitos de las señales y normas de tránsito³ es cuidar la vida e integridad física de las personas en la vía brindando la información sobre las características de las vías y las reglas para movilizarse, permitiendo desplazamientos seguros y coordinados que faciliten la convivencia en el espacio público, garantizando así los derechos y los deberes de todos lo que transitan por las vías. Por ejemplo, cuando los conductores de vehículos respetan el PARE, el cruce de otros actores viales no se ve afectado, evitando así siniestros viales. Sin embargo, para que estas señales y normas se respeten, primero deben conocerse y con ello entender su importancia para el cuidado de la vida propia y la de los demás.



Antes de cualquier intersección es fundamental que los conductores disminuyan la velocidad de sus vehículos para detenerse, y que se aseguren de mirar a ambos lados antes de cruzar.



La línea divisoria del carril continua indica que está prohibido cambiar de carril. Si la línea divisoria del carril es amarilla, indica que la vía tiene dos sentidos, y si es de color blanco, indica que la vía solo tiene un sentido.



Dada su importancia, el PARE es la única señal con forma octogonal, pues esto permite reconocerla desde diferentes ubicaciones en la vía y en condiciones adversas.



Para adelantar a un ciclista de forma segura, es obligatorio conservar una distancia de mínimo 1,50m.



El artículo 55 de la Ley 769 de 2002 establece que “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”.

³. Una Señal de tránsito de acuerdo a la ley 769 de 2002 es un “Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías”



Actividad 1º

Identifica tu entorno para prevenir siniestros viales



Población objetivo:

Todos los actores viales.



Lugar:

Espacio cerrado o con una carpa en espacio abierto.



Factor de riesgo asociado:

Irrespeto de las señales y normas de tránsito.



Objetivos de la actividad:

Reconocer y prevenir conductas de riesgo en los puntos críticos de siniestralidad, asociados al irrespeto de las señales de tránsito, específicamente el PARE o prohibido adelantar.



Duración:

15 minutos.



Materiales:

- Mapa del sitio impreso o dibujado en un pliego de papel.
- Papeles adhesivos de colores o marcadores.

Descripción:

1. El facilitador invitará a los participantes a responder:

¿Qué es un punto crítico de siniestralidad?, luego, con base en los aportes se acordará una definición en la que se resalte que un punto crítico es un espacio o lugar en la vía en el que hay una mayor probabilidad de tener un siniestro vial, debido a factores asociados a la infraestructura vial o al comportamiento de las personas; frente a este último se mencionará que en estos puntos suele haber señales de tránsito que no se respetan por lo cual incrementa la probabilidad del siniestro vial, dicho esto el facilitador destacará que existen dos señales de tránsito fundamentales en pro de la seguridad vial para todos los actores, y su cumplimiento, previene y disminuye la ocurrencia de siniestros en la vía como son el PARE y el prohibido adelantar.



SR-26



PROHIBIDO
ADELANTAR

2. Solicitar a los participantes (residentes o visitantes habituales de la zona) que identifiquen los puntos críticos asociados al irrespeto del PARE y al adelantamiento prohibido en el pliego de papel en donde se encuentra el mapa de su entorno. Para ello, se brindará un papel adhesivo o un marcador de color diferente para cada caso. Por ejemplo, con color rojo se pueden resaltar los lugares en donde se identifique un irrespeto al PARE y en color amarillo aquellos lugares en donde sucedan Adelantamiento indebidos o prohibidos.

3. Una vez que se han identificado los puntos críticos, se procede a realizar algunas preguntas para reflexionar con los participantes: ¿Quiénes son los actores viales involucrados?, ¿cuáles son los más vulnerables y por qué?, ¿Cuáles son las causas y consecuencias del irrespeto a las señales de tránsito?

A medida que las personas respondan, el facilitador deberá ir representando o escribiendo las respuestas de los participantes en el mapa.

4. Para finalizar, el facilitador solicitará a los participantes un consejo o recomendación que ellos darían a los actores viales involucrados para prevenir las situaciones de riesgo representadas. El facilitador escribirá estos consejos en un pliego de papel que todos puedan observar y fotografiar para que recuerden las recomendaciones que ellos mismos brindaron.



Nota:

Para que el facilitador pueda dinamizar mejor la actividad, a continuación, se describen de manera enunciativa y a modo de ejemplo algunos de los comportamientos y obligaciones que tienen los actores viales.



Peatones:

Identificar y cruzar por pasos diseñados para la circulación del peatón como son la acera o andén, berma, pasos peatonales a nivel y desnivel, vía peatonal o ciclovía⁴ o a falta de estos, usar las esquinas como cruce más seguro, siempre mirar al lado y lado al momento de cruzar una calle, recordando que la vista humana no alcanza a calcular la velocidad a la que vienen los vehículos.

Nota: los peatones como adultos mayores, niños menores de 6 años, personas invidentes, deben estar acompañados por personas mayores de 16 años (Ver ley 769 de 2002, Art. 59).

Tanto conductores como acompañantes deben hacer uso adecuado del casco (en concordancia con lo previsto en la Resolución 20203040023385 de 2020 expedida por el Ministerio de Transporte) y las prendas reflectivas entre las 18:00 y 6:00 horas o cuando la visibilidad sea escasa.

De igual manera, el motociclista no debe adelantar por la derecha, debe llevar siempre las luces del vehículo encendidas y por seguridad vial se recomienda hacer uso de implementos como guantes, chaquetas protectoras, rodilleras y prendas de vestir adecuadas.

Nota: se recomienda consultar los artículos 94 y 96 de la ley 769 de 2002 en donde se especifican las normas generales y específicas para motociclistas.



Ciclista:

Transitar usando un carril completo, respetar las señales de tránsito, hacerse visible con prendas reflectivas o de colores llamativos, no invadir espacios peatonales o transitar en contravía.



Conductor de automóvil y vehículos de grandes dimensiones:

Respetar las señales de tránsito teniendo especial cuidado con los cruces peatonales, detenerse en la señal de PARE y conducir a velocidades adecuadas y seguras de acuerdo con el contexto y límite. Al salir del vehículo mirar hacia atrás para verificar que no hay ningún riesgo; en caso de tener que adelantar a un ciclista hacerlo a una distancia mínima de 1,50 metros, si va a realizar un adelantamiento o cruce entre carriles, anunciarlo haciendo uso de las luces direccionales y recordar que la prioridad en la movilidad es el cuidado de la vida y por lo tanto la protección de los más vulnerables.



Motociclista:

Acatar las señales de tránsito y conducir a una velocidad adecuada y segura según el contexto, como una conducta de autocuidado y cuidado de los demás.

4. Ley 769 de 2002, artículo 2.



Actividad 2º

Reconozco la vulnerabilidad del ciclista



Población objetivo:

Conductores de vehículos de transporte de carga o vehículos destinados al transporte de 9 o más pasajeros.



Lugar:

Espacio amplio sin tráfico para poder ubicar un vehículo de transporte de carga o de pasajeros y en el cual se pueda realizar el montaje de la actividad.



Factor de riesgo asociado:

Irrespeto de las señales y normas de tránsito.



Objetivos de la actividad:

Sensibilizar a los conductores de transporte de carga y de pasajeros sobre la importancia de realizar de forma adecuada la maniobra de adelantamiento a ciclistas dada la vulnerabilidad de este actor vial.



Duración:

30 minutos.



Materiales:

- 1 vehículo de transporte de carga o pasajeros.
- 1 cinta de enmascarar de 5 cm x 20 m o cinta de peligro o tiza.
- 1 kilo de papel trizado o aserrín.
- La imagen de un ciclista de tamaño real (opcional). En caso de que se utilice se sugiere que se imprima un personaje reconociendo los rasgos propios de la región.

Descripción:

Antes:

Esta actividad está proyectada para desarrollarse con empresas u organizaciones de transporte de carga y pasajeros por lo cual se debe organizar con estas el espacio y los vehículos con los que se desarrollará la actividad.

Durante:

1. Presentar el contexto de la siniestralidad vial de Colombia, y específicamente la situación de los ciclistas en los últimos años a nivel nacional y a nivel local utilizando los datos departamentales o municipales. Los cuales se pueden consultar a través del aplicativo del Observatorio Nacional de Seguridad Vial:

También se pueden tener en cuenta algunos datos como los que se muestran a continuación:

- En 2020 fallecieron 456 ciclistas que representan el 8.1 % del total de las víctimas fatales en el país.
- A pesar de las restricciones en la movilidad como consecuencia de las medidas adoptadas ante la emergencia sanitaria decretada con ocasión del Coronavirus COVID- 19, el ciclista fue el único actor vial que aumentó su mortalidad en el 2020.
- El 32 % de los fallecimientos de ciclistas se atribuye a la interacción con transporte de carga y transporte de pasajeros.

Nota: Es importante que el facilitador recuerde que, además de las víctimas involucradas en el choque o colisión, los siniestros viales también generan afectaciones en los entornos familiares de los involucrados.

2. Explicar la normatividad vigente para ciclistas: uso completo del carril y distancia de seguridad conforme a lo dispuesto en los artículos 60,94 y 95 del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

El mencionado artículo 95 señala que las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas:

I. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.

II. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

III. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.

IV. Explicarles a los conductores de transporte de carga y de pasajeros que las bicicletas son vehículos y que al igual que ellos estos conductores tienen prohibido circular sobre los andenes, y deben transitar ocupando un carril de la calzada o la infraestructura para bicicletas como ciclorrutas.

Por su parte, el artículo 60 del Código Nacional de Tránsito Terrestre establece que:
(...)

PARÁGRAFO 2o. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.

PARÁGRAFO 3o. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1,50 metros) del mismo.



Es importante que el facilitador resalte que:

Los ciclistas pueden usar un carril completo de la vía y tienen prioridad en el entorno vial dada su vulnerabilidad.

Para adelantar al ciclista, se debe mantener con este una distancia mínima de 1,50 metros y realizar la maniobra anunciando su intención con luces direccionales.

El adelantamiento debe hacerse en lugares permitidos y no representar un riesgo para los actores viales.

3. Para continuar, el facilitador debe realizar algunas preguntas con la intención de conocer las opiniones de los participantes:

¿Cree usted que cuando adelanta a un ciclista su vehículo le genera alguna afectación?

¿Es lo mismo adelantar a un ciclista a 20 km/h que a 80 km/h?

¿Es lo mismo adelantar a un ciclista manteniendo una distancia de 20 cm que una distancia de 1,50 m?

Se espera que dos o tres conductores respondan de acuerdo con sus experiencias y, con base en ellas, el facilitador indique la importancia de tener la velocidad y el espacio adecuado para realizar la maniobra de adelantamiento a ciclistas de forma segura, pues, de lo contrario, se somete al ciclista a fuerzas de absorción y expulsión que lo ponen en riesgo de lesión o muerte.

4. Con base en el ejercicio anterior, se continuará indagando sobre los riesgos y consecuencias de no guardar la distancia de adelantamiento: Absorción y expulsión.

El facilitador de la actividad deberá realizar las siguientes preguntas:

¿Por qué creen que los conductores de vehículos de transporte de carga y de pasajeros son los que más resultan implicados en siniestros viales con ciclistas fallecidos?;

¿Considera que los ciclistas tienen conductas o comportamientos riesgosos?, ¿Cuáles?;

¿Considera que los conductores de vehículos motorizados tienen conductas o comportamientos riesgosos que ponen en peligro a los ciclistas?,

¿Cuáles y por qué las hacen?

Con base en la participación de los conductores, el facilitador debe explicar y comparar las consecuencias del siniestro en los ocupantes de vehículos motorizados frente a las consecuencias del siniestro en los ciclistas, pues los de estos últimos, tiene probabilidad de ser más graves, incluso si la conducta riesgosa fue ejercida por el mismo ciclista.

En este punto el facilitador debe hacer énfasis en el concepto de vulnerabilidad para que los conductores logren comprender que los ciclistas están completamente desprovistos de una cabina o revestimiento exterior que los proteja, y por ende cualquier golpe lo recibe directamente su cuerpo.

Para finalizar el ejercicio, el facilitador puede concluir haciendo énfasis en estos aspectos:

Los puntos ciegos son una de las causas de fatalidades y lesiones frecuentes en la interacción entre vehículos de gran tamaño y los ciclistas, ya que los conductores no logran observar claramente quienes están a su alrededor. Los ciclistas son altamente sensibles a los efectos de atracción y repulsión generados por el tamaño de los vehículos de transporte o de pasajeros, y las altas velocidades que pueden alcanzar, por lo que es necesario en la maniobra de sobrepasar a uno o varios ciclistas hacerlo mínimo a una distancia de 1,50 metros, tal como lo indica la norma.

Nadie en la vía debe realizar conductas riesgosas como acercarse a su vehículo, pitarles, asustarlos para corregirlos o castigarlos, porque NO es una práctica que aporte a su seguridad, e incluso puede causar reacciones adversas como la pérdida del equilibrio en el ciclista y consigo una lesión o incluso la muerte.

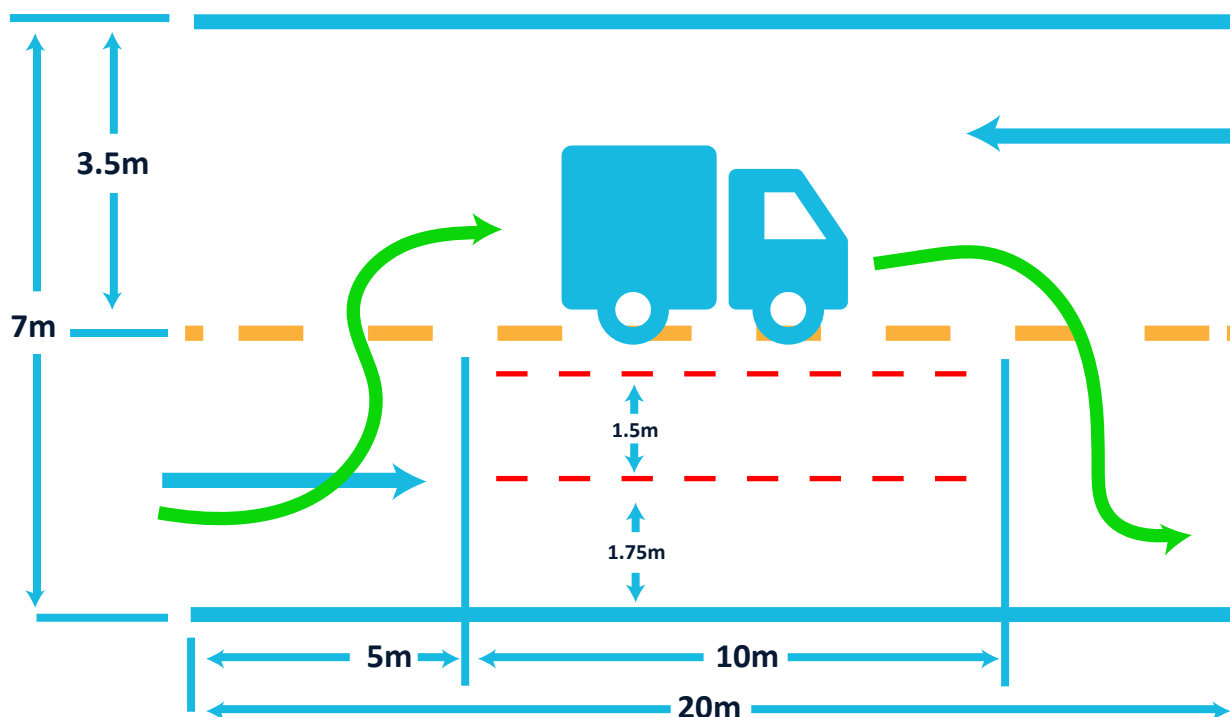
Nota: El facilitador puede encontrar una descripción más detallada de la vulnerabilidad del ciclista frente al conductor de vehículo de transporte de carga y de pasajeros en la Guía de protección al ciclista de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (<https://ansv.gov.co/es/escuela/5259>)

5. Actividad práctica:

Antes:

Realizar el montaje de una vía de 7 metros de ancho x 20 metros de largo, dos carriles en sentidos contrarios, cada uno de 3,5 m y con posibilidad de adelantamiento.

A cinco metros de inicio de la vía, demarcar dos líneas paralelas de 10 metros (líneas rojas en el esquema), una a 1,75 metros de la línea blanca de terminación de la vía y otra separada 1,5 metros de esta última.



Durante:

Solicitar a los participantes que caminen simulando el adelantamiento a una bicicleta (trayectoria indicada con la flecha verde), lo cual simula la maniobra de adelantamiento que realizaría un vehículo. Esto con el objetivo de que los participantes reconozcan la pista y la maniobra de adelantamiento, reconociendo la distancia de 1,5 metros.

5.4. Elegir a un conductor que desee realizar el ejercicio y colocarlo con el vehículo al inicio de la vía. Esparcir el aserrín o papeles cortados en el carril de la vía en el que se va a hacer el ejercicio. Esto para observar y demostrar con el movimiento del aserrín o del papel los efectos físicos de repulsión y absorción que causa el vehículo de carga o de pasajeros.

5.5. El conductor debe acelerar, sin sobrepasar los límites de velocidad del lugar donde se esté haciendo la actividad, y pasar por encima del aserrín o papel.

5.6. Enseñar y practicar la maniobra de adelantamiento a ciclistas (flechas verdes) con los conductores en el vehículo.

Nota: En caso de contar con la imagen del ciclista en tamaño real, posicionarlo en el punto donde el vehículo debe realizar el ejercicio de adelantamiento.

Al finalizar, el facilitador debe indagar en los conductores si reconocen los efectos físicos observables de repulsión y absorción que causa el vehículo en el movimiento del aserrín o papel regado en el piso. Y con base en esto se concluye la actividad, insistiendo en la necesidad de proteger al ciclista dadas sus condiciones de vulnerabilidad.





Actividad 3º

¿Cuánto sabes de seguridad vial?



Población objetivo:

Todos los actores viales



Lugar:

Espacio abierto o cerrado.



Factor de riesgo asociado:

Irrespeto de las señales y normas de tránsito.



Objetivos de la actividad:

Generar apropiación de las normas de tránsito a través de la explicación de su importancia para cuidar la vida y favorecer la sana convivencia en las vías.



Duración:

30 minutos.



Materiales:

- 6 sillas para participantes (3 por cada equipo).
- 2 banderas a cuadros blancos y negros
- Cartas con preguntas y respuestas.
- Tablet o elemento de proyección para video.
- Tablero, marcadores (opcional).



Descripción:

Antes:

Con el objetivo de ampliar los conocimientos frente al tema de seguridad vial, responsabilidad y derechos para actores vulnerables, se sugiere presentar algún video considerando el tema a tratar y la población objetivo. Un posible vídeo puede ser: <https://www.youtube.com/watch?v=BZv14sJR97w&t=215s>

Preparar las preguntas más pertinentes de acuerdo con las características de los participantes. Al final de esta ficha, se encuentran una serie de preguntas sugeridas.

Solicitar a los asistentes que conformen dos equipos, cada uno de 3 personas (dependiendo de la cantidad de participantes)

Ubicar las dos banderas a una distancia de 2 metros de distancia de donde estarán ubicados los participantes.



Durante:

- Realizar el concurso ¿Cuánto sabes de seguridad vial? Donde el facilitador hace de juez y realizará las correspondientes preguntas acorde lo observado y experiencia de los asistentes.
- Los dos equipos se pondrán un nombre relacionado con el actor vial con el que más se identifiquen (Ejemplo: Caminando por la vida y En bici-seguros)
- El juez enunciará la pregunta
- Para contestar la pregunta un miembro de cada equipo intentará alcanzar antes que su rival una de las banderas ubicadas con anterioridad (no debe haber obstáculos entre los concursantes y las banderas para evitar riesgos).
- Si la persona que alcanzó primero la bandera responde correctamente, ganará un punto, de lo contrario automáticamente le dará la oportunidad al otro equipo de responder. En el caso de que ningún participante responda, se les dará 30 segundos para que piensen en equipo nuevamente la respuesta y aquel que levante la mano podrá responder. Durante estos segundos el juez podrá dar pistas a los equipos. Si terminado el tiempo nadie responde correctamente, el punto se perderá y el juez dará la respuesta.
- El juez será el encargado de llevar el puntaje en el tablero u otro elemento donde pueda anotar, este puntaje será visible para todos los concursantes.
- El equipo que obtenga mayor cantidad de puntos gana el concurso.
- El facilitador de acuerdo con las respuestas, dudas o comentarios que se realicen por parte de los participantes, al finalizar la actividad realizará la reflexión acerca de la importancia de la toma de decisiones, el autocuidado, la corresponsabilidad en la movilidad y el respeto de las señales de tránsito.

Caja de Preguntas: (Elija las preguntas que más se adapten al tipo de actor vial al que se está dirigiendo)

- a. ¿Respetar y cumplir las señales de tránsito es respetar la vida del otro? ¿Por qué?

Respuesta: Sí, porque están concebidas para el bienestar general y para cuidar la vida de todos los que hacen uso de las vías.

- b. ¿Cuál es el actor más vulnerable en la vía y por lo tanto requiere de especial protección?

Respuesta: Peatón.

- c. ¿Cuál es la velocidad máxima permitida en zonas escolares y residenciales en las vías rurales?

Respuesta: 30 km/h

- d. ¿Cuales son los pasos seguros de un peatón?

Respuesta: cebra peatonal, cruce semafórico, puente peatonal y las esquinas.

- e. ¿Cuál es la señal de tránsito que nos indica que debemos detenernos?

Respuesta: PARE o semáforo (Es una detención total del vehículo)

- f. ¿Cuáles serían algunos de los comportamientos de riesgo que deberían evitar los peatones al cruzar la calle?

Respuesta: Correr, no mirar hacia los dos lados, cruzar entre los vehículos, cruzar la calle haciendo uso de elementos distractores como el celular.

- g. Un conductor se demora 8 segundos revisando un mensaje de texto en un celular. Si el vehículo avanza a 40 km/h ¿Cuántos metros recorrió sin mirar hacia el frente?

Respuesta: 88,89 metros (se otorgará el punto al participante que más se acerque a la respuesta correcta)

1km → 1.000m

1hr → 3600s

Ejemplo: 80 km → 80.000m

3.600s → 80.000m

1s → X

Regla de 3

$$X = \frac{80.000m \times 1s}{3.600s}$$

$$X = 22,22m$$

Nota: Imagen de referencia para el facilitador.

- h. ¿Cuál es una de las principales causas de distracción en peatones?

Respuesta: Uso de celular y audífonos.

- i. ¿Cuáles serían dos importantes recomendaciones para el peatón?

Respuesta: Hacer uso de los cruces más seguros como la cebra, pasos semafóricos, puentes peatonales y esquinas; y mantenerse atento en sus desplazamientos.

j. ¿La bicicleta es un vehículo?

Respuesta: Si.

k. ¿El ciclista debe transitar ocupando un carril?

Respuesta: Si.

l. Mencione dos aspectos importantes para tener en cuenta al momento de usar la bicicleta como medio de transporte.

Respuesta: Dominar las maniobras básicas como el equilibrio, el frenado correcto, las señales manuales, conocer las señales y normas de tránsito, funcionamiento y mecánica básica del vehículo, el uso correcto de los Elementos de Protección Personal.

m. ¿Al momento de elegir una bicicleta es importante considerar la talla, la ergonomía y el tipo?

Respuesta: Sí, pues de esto dependerá un mejor rendimiento, evita posibles lesiones y genera una mayor comodidad para el ciclista.

n. ¿Cuál es la distancia segura para adelantar a un ciclista?

Respuesta: 1,50 metros como mínimo

o. ¿Qué significa la doble línea continua amarilla que divide los carriles en una vía y por qué se hace este tipo de demarcación?

Respuesta: Significa que es prohibido adelantar en ambos sentidos y esto se suele hacer en zonas donde es riesgoso para los conductores adelantar por la falta de visibilidad, el tamaño de la vía, curvas, etc.

p. Indique dos elementos básicos de seguridad que debe tener una bicicleta.

Respuesta: frenos en ambas ruedas, corazas en buen estado, elementos reflectivos y luces (blanca en la parte delantera y roja en la parte trasera).

q. ¿Qué colores de luz deben utilizar las bicicletas al momento de movilizarse?

Respuesta: Luz blanca adelante y luz roja atrás.

r. ¿Cuáles son los elementos de protección personal básicos que debe portar un motociclista?

Respuesta: Casco abrochado y chaleco o chaqueta reflectiva.

s. Mencione mínimo 2 recomendaciones para el tránsito seguro de un ciclista.

Respuesta: transitar en el mismo sentido de los demás vehículos, en línea recta sobre la calzada, con las manos en el manubrio, mirando hacia atrás en caso de giro, indicar sus movimientos a través del uso de las señales manuales y tener kit de herramientas básicas.

t. ¿Cada cuánto tiempo un conductor debería hacer una pausa activa?

Respuesta: Cada 2 horas.

u. ¿Las Bicicletas pueden transitar por los andenes?

Respuesta: No, deben transitar ocupando un carril y por la ciclo-infraestructura.



Embriaguez alcohólica

Las bebidas alcohólicas son un depresor del sistema nervioso central, y un solo trago puede alterar las funciones del cuerpo o modificar el comportamiento. En este sentido, conducir bajo efectos del alcohol incrementa la exposición al riesgo, afectando, por ejemplo, la atención y la concentración.

La evidencia científica muestra que, incluso con niveles bajos de alcohol en sangre (1 copa de vino o 2 cervezas estándar) se reduce el campo visual, se altera la visión periférica y se retrasa la recuperación de la vista después de la exposición al deslumbramiento (Ruiz, Macías, Gómez-Restrepo, Rondón, & Lozano, 2010).

De igual forma, con menos de cuatro cervezas la persona experimenta un deterioro significativo en el rendimiento psicomotor y una alteración en sus capacidades cognitivas. Entre estos efectos se incluyen aumento en la frecuencia de parpadeo y dificultad para seguir objetos con la vista, dificultad para juzgar la velocidad, la distancia y la situación relativa de un vehículo, como para hacer frente a lo inesperado en tanto aumenta el tiempo de reacción (Irving & Jones, 1992).



.....

Beber alcohol y conducir aumenta el riesgo de tener un siniestro vial, con el agravante de que cuando el conductor ya ha realizado esta práctica sin consecuencias negativas, se genera una inadecuada percepción del riesgo en la que el conductor cree que tiene “el control” para conducir bajo los efectos del alcohol.

Es importante tomar medidas frente a la conducción y planear con anticipación el regreso cuando los eventos o celebraciones incluyen licor, por ejemplo, delegando un conductor elegido o no usar el vehículo, pues el contexto puede propiciar el consumo de alcohol y, al tener el vehículo, la persona puede considerar su conducción.

Dada la gravedad de esta conducta de riesgo, si se comprueba que el conductor tiene mínimo 20 miligramos de etanol en sangre (medida que puede equivaler aproximadamente a una cerveza) será sancionado según las disposiciones de la Ley 1696 de 2013.

.....



Actividad 4º

Juegos de reflejos en bares



Población objetivo:

Todos los actores viales.



Lugar:

Espacio abierto contiguo a bares.



Factor de riesgo asociado:

Embriaguez alcohólica.



Objetivos de la actividad:

Demostrar los efectos del alcohol como la pérdida de capacidades motoras y la afectación en la toma de decisiones.



Duración:

15 minutos.



Materiales:

Material didáctico según las pruebas que se decidan aplicar para medir reflejos, coordinación y capacidad de toma de decisiones.



Descripción:

Antes:

Elija y prepare las actividades que va a realizar, frente a esto tenga en cuenta las habilidades de las personas que van a mediar la actividad.

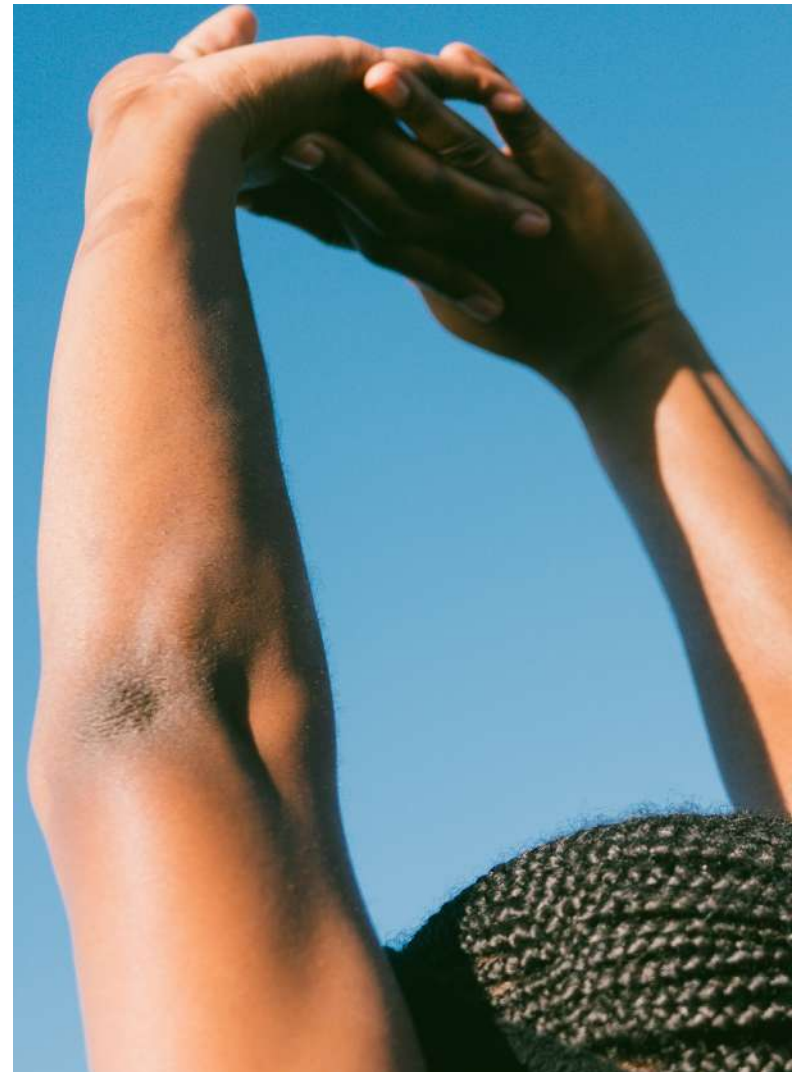
Algunas de las actividades sugeridas son las siguientes:

- a. Malabares con 2 o 3 pelotas.
- b. Trabalenguas.
- c. Juegos de equilibrio.
- d. Tiro al blanco.
- e. Juegos de palabras como en el baúl de la abuela, ritmo, etc., donde la persona deba continuar con la cadena de nombres que empiecen por la misma letra, palabras, animales, etc.

Durante:

- El facilitador debe preguntar a las personas si han consumido alcohol o no. En caso de que los participantes aun no hayan consumido alcohol, antes de realizar con ellos las dinámicas se les solicitará que den un numero de vueltas sobre ellos mismos.
El facilitador invitará a las personas a participar en unos juegos y con ellos medir sus habilidades y conductas bajo efectos del alcohol.
- Proceder a aplicar las pruebas en personas que hayan consumido alcohol y en personas que no hayan consumido, con el fin de evidenciar los cambios de reflejos. En este punto el facilitador destacará los efectos físicos en la coordinación y respuesta mental generada por la embriaguez.
El facilitador debe involucrar a todas las personas presentes una a una, para hacer de este un acto social memorable en grupo, lo cual mejora la recordación del suceso.

- Para finalizar, el facilitador debe indicar que las condiciones generadas por el alcohol impiden a los seres humanos contar con todas las capacidades para la conducción y aumenta el riesgo de tener un siniestro vial, comprometiendo tanto la vida propia como la de otros. Como último punto, el facilitador debe permitir que los asistentes saquen también sus propias conclusiones y que propongan alternativas frente a esta problemática.





Uso inadecuado o no uso de Elementos de Protección Personal y visibilidad

Los traumatismos craneoencefálicos se identificaron como la lesión causante del fallecimiento del 32 % de los usuarios de motocicleta en siniestros viales en el año 2019. La severidad de este riesgo puede disminuir al usar un casco de calidad, de la talla adecuada, ajustado y abrochado correctamente pues este elemento de protección personal disminuye la gravedad de los traumatismos (Organización Panamericana de la Salud, 2008).

Con respecto a los ciclistas, en Colombia es obligatorio el uso del casco para menores de edad y cuando se trate de eventos deportivos⁵; no obstante, el Ministerio de Transporte recomienda en cualquier caso el uso del casco (ver resolución 160 de 2017, art. 18). Para ciclistas y motociclistas es vital el uso de prendas reflectivas o ropa de colores llamativos como naranja, amarillo, u otros que destaquen, por su parte la motocicleta debe llevar las luces encendidas durante cualquier desplazamiento, ya que esto reduce el riesgo de colisión al permitir que los conductores de otros vehículos los puedan ver con una mayor distancia y anticipar cualquier situación (Reed, 2017).



5. Resolución 160 de 2017. Ministerio de Transporte.

Otro aspecto clave en materia de visibilidad es el reconocimiento de los puntos ciegos de los vehículos, dependiendo su tipología, tamaño o dimensiones. Allí es imprescindible, mantener una distancia prudente frente a cualquier vehículo; en mayor medida, de carga o gran dimensión, no sobrepasar por el costado derecho, realizar las maniobras de cambio de carril de manera segura, oportuna y cuando la demarcación o señalización lo permita y mantener en todo momento una conducción preventiva, con el objetivo de reaccionar con tiempo y espacio frente a cualquier imprevisto que pueda presentarse. Finalmente, la mitigación del riesgo ante los puntos ciegos, se puede lograr bajo la siguiente premisa: **"Si yo lo veo, el me ve"**.

1

Hacerse visible en la vía, previene siniestros viales. Use siempre prendas reflectivas y ropa de colores vivos, especialmente en circunstancias de poca o baja visibilidad. Esto incluye a los conductores de motocicleta y bicicleta, los cuales deben hacer uso de luces y prendas reflectivas según las disposiciones del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

2

Los actores viales más vulnerables deben aprender cuáles son los puntos ciegos de los vehículos y no ubicarse en estos. Una recomendación básica es: "si no puede hacer contacto visual con el conductor, probablemente ese es un punto ciego, y el conductor no lo verá".

3

Los conductores de vehículos de grandes dimensiones deben conocer y estar muy atentos a los puntos ciegos de sus vehículos a fin de conducir y ejecutar las maniobras con precaución, especialmente a la hora de arrancar, cambiar de carril y estacionar.

4

Los usuarios de motocicleta (conductor y acompañante) deben utilizar siempre el casco debidamente ajustado y abrochado para mitigar las consecuencias de un siniestro vial y evitar ser sancionado por no acatar lo establecido en el artículo 94 del CNT que especifica que el casco para motociclistas es de uso obligatorio.

5

Los ciclistas deben utilizar un dispositivo que proyecte luz blanca en la parte delantera de su bicicleta y un dispositivo que reflecte luz roja en la parte trasera en el horario de las 6:00 p.m. y las 6:00 a.m. o cuando la visibilidad sea escasa.



Actividad 5º

Protege tu cabeza

“El casco salva vidas”



Población objetivo:

Usuarios de motocicleta.



Factor de riesgo asociado:

Uso inadecuado o no uso de Elementos de Protección Personal y visibilidad.



Objetivos de la actividad:

Reconocer la vulnerabilidad de la vida y específicamente de nuestra cabeza ante la inminencia de un siniestro vial y la importancia del uso del casco para usuarios de motocicleta.



Duración:

30 minutos.



Materiales:

- 6 sillas para participantes (3 por cada equipo)
- 20 metros de pita
- 1 canasta de huevos
- 2 marcadores
- 20 bolsas plásticas medianas
- 10 bombas
- 20 hojas de periódico
- 2 cintas de enmascarar

Descripción:

Antes:

Esta actividad se realiza con el objetivo de reconocer la vulnerabilidad de la cabeza ante un siniestro vial, simulando condiciones de velocidad y peso, haciendo uso de un huevo. Para ello, cada equipo construirá un prototipo de cápsula protectora para que el huevo no se rompa desde una altura mínima de dos metros.

De acuerdo con la cantidad de participantes dividir el grupo en equipos.

Durante:

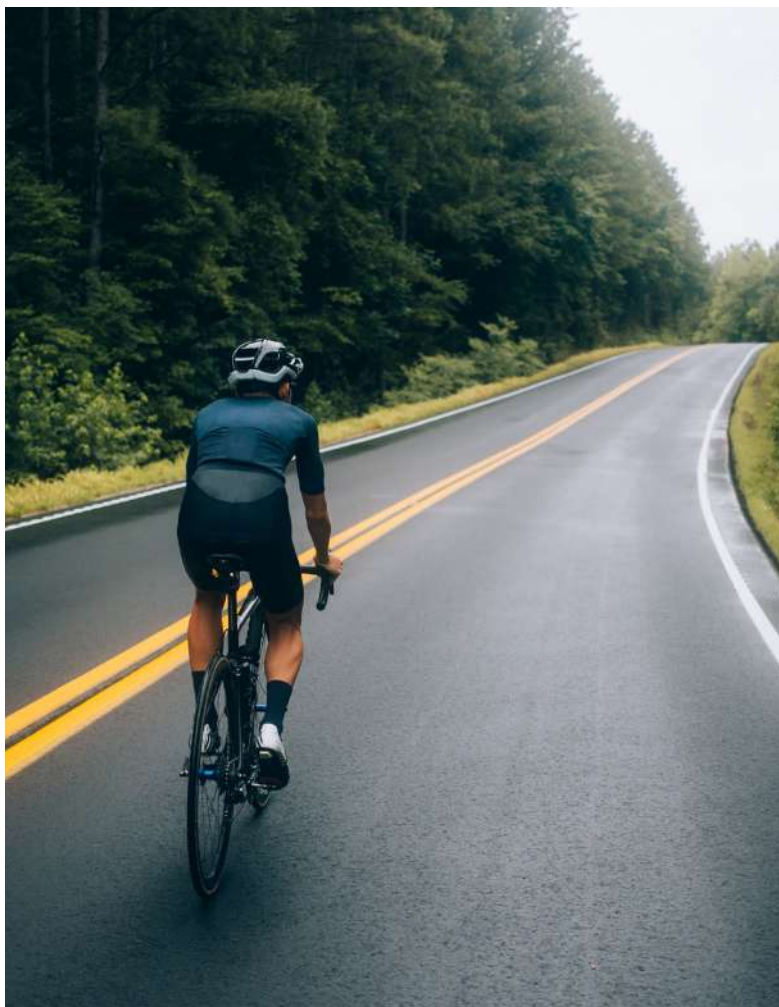
- El facilitador solicitará a cada equipo que le dé un nombre, edad y ocupación al huevo, puede ser Indicándolo con el marcador. Posteriormente, se realizará la presentación del huevo y sus expectativas de vida.
- Continuando con la actividad iniciarán la construcción del prototipo con los materiales entregados (1 metro de pita, 30 centímetros de cinta, 1 bolsa plástica, 1 bomba, 1 hoja de periódico). Tendrán 10 minutos para elaborarlo.
- Después cada equipo realizará la presentación de su prototipo y se procederá a realizar el lanzamiento del huevo por parte del facilitador para confirmar si fue lo suficientemente seguro o no. La idea es realizar el lanzamiento desde distintas alturas, por ejemplo, desde la altura de la cara del facilitador, o también a 2 metros o 4 metros de altura.

Si el huevo se rompe, se hace la reflexión sobre el uso de cascos no certificados o con daños en su estructura, los cuales al momento de una colisión o impacto no serán capaces de absorber la energía

y, por tanto, proteger la cabeza del motociclista. De igual manera, se recuerda que ese huevo tenía nombre, edad, ocupación, sueños, familia, como cualquiera de los asistentes, y lamentablemente por un siniestro vial perdió la vida o quedó lesionado gravemente.

- En caso de que el huevo no se rompa, se realiza la reflexión sobre el uso de casco de calidad (certificado), abrochado y sin elementos ajenos a su estructura (según lo establece la Resolución 23385 de 2020 expedida por el Ministerio de Transporte) lo cual permite mitigar el impacto que recibe la cabeza en caso de un siniestro. De igual manera, se hace la sensibilización sobre la importancia de la vida, del disfrute de estar en familia y las implicaciones o consecuencias cuando alguien sufre una lesión o fallece.
- En caso de que el huevo no se rompa, pero esté agrietado o con abolladuras, se realiza reflexión sobre la condición de fragilidad en la que queda el huevo, se mencionan las múltiples discapacidades con las que posiblemente se tengan que lidiar y el inevitable cambio a nivel personal, familiar, laboral o económico, que tendría una persona y su entorno a raíz de ese evento.





Actividad 6º

Simulemos un día "Bajo el Sol, lluvia y viento"



Población objetivo:

Ciclistas y motociclistas.



Factor de riesgo asociado:

Uso inadecuado o no uso de Elementos de Protección Personal y de visibilidad.



Objetivos de la actividad:

Identificar los factores de riesgo relativos a las condiciones climatológicas, las afectaciones a la visibilidad e importancia de los Elementos de Protección Personal en ciclistas y motociclistas.



Duración:

10 minutos.



Materiales:

- Linterna con pilas.
- Secador en modo frío (Opcional).
- Atomizador (Dispensador-botella de plástico con agua).
- Bolsa negra.
- Pelotas plásticas.

Descripción:

Antes:

La actividad propone demostrar a los participantes los riesgos en la conducción de acuerdo a diferentes condiciones climáticas.

El facilitador debe ubicar un punto de lanzamiento y la bolsa negra a dos metros de este punto.

Durante:

- El facilitador debe solicitar a uno de los participantes intentar insertar las pelotas en la bolsa negra anteriormente ubicada. Mientras realiza esta acción, el facilitador apunta con la linterna hacia la cara de la persona durante 20 segundos. Una vez hayan pasado 20 segundos, se le debe pedir a la persona que se detenga.
- El facilitador cambiará de utensilio y tomará el atomizador con agua para accionarlo a una distancia no mayor a 1 mt, de esta manera, la persona intentará nuevamente insertar las pelotas en la bolsa.
- Finalmente, el facilitador cambia el atomizador, por un secador (en modo suave y frío), apuntando a la cara del participante durante 20 segundos a una distancia aproximada de 1 mt y el participante debe continuar intentando meter las pelotas en la bolsa negra. Se hace una pausa.
- Al finalizar la actividad, el facilitador debe solicitar al participante un breve recuento de su experiencia, indicando aquellos elementos que le causaron mayor dificultad. Algunas preguntas que pueden ayudar a la reflexión del participante son: “¿Cómo se sintió?, o ¿Qué sucede en la vía cuando se transita con este tipo de condiciones climáticas?”.
- El facilitador analizará el número de pelotas insertadas bajo cada condición y realizará la reflexión sobre las dificultades que se generan cuando un ciclista o motociclista transita en condiciones de sol, viento o lluvia (baja visibilidad y afectaciones a la visión, cambios en las condiciones del vehículo y la vía). Es clave enfatizar en la importancia del uso del casco, visores, gafas y ropa adecuada para cada ocasión, no solo en términos de seguridad vial, sino también como elementos que protegen ante diversas condiciones climáticas.





Conducción insegura del vehículo

Una conducción segura implica tener la competencia para conducir un vehículo de forma idónea; esto requiere de conocimientos, habilidades y actitudes del conductor, quien debe saber sobre los elementos básicos para el funcionamiento del vehículo, desarrollar las habilidades para operarlo de forma correcta y, por supuesto, contar con la actitud para disponerse a conducir de manera preventiva. De acuerdo con lo anterior, además de contar con habilidades para la conducción, es importante reconocer que los conocimientos y las actitudes en la vía son igual de importantes para desarrollar una conducción segura.

Una muestra de lo anterior es que, en condiciones de lluvia, los usuarios de motocicleta y de bicicleta deben tener la pericia para maniobrar su vehículo en estas condiciones, por ejemplo, operando con menor presión el freno delantero, sobre todo en curvas. Al mismo tiempo, los conductores deben contar con los conocimientos que les permitan reconocer qué tipo de sistema de frenos tienen y cómo funcionan en condiciones de lluvia, pues, en el caso de las motocicletas, algunas de estas cuentan con modos de manejo específicos para este tiempo atmosférico. Por último, los conductores deben tener la actitud para conducir de una forma más precavida de lo habitual debido al riesgo que implica esta situación.



Siempre se debe realizar una inspección visual de los elementos del vehículo antes de realizar cualquier recorrido, pues esto permite identificar fallas mecánicas que podrían ocasionar un siniestro vial.

La proyección de la mirada es una técnica básica de conducción de un vehículo de dos ruedas, la cual consiste en mirar hacia donde se quiere dirigir el vehículo. Esto implica que la mirada direcciona el recorrido en la motocicleta y por ende el motociclista debe concentrarse en la vía y no atender a elementos distractores como celulares u otros durante el recorrido.

En las motos y bicicletas el freno delantero está dispuesto para detener el vehículo por completo, mientras que el freno trasero tiene una función de estabilización. Siempre deben operarse los frenos de manera combinada para una detención más pronta y segura.

El afán, el estrés o un estado de intranquilidad pueden conducir a prácticas de riesgo en la conducción. Lo mejor es planificar el recorrido y conducir con tranquilidad; para recordar la importancia de esto, puede ser de gran ayuda tener recordatorios en el vehículo tales como una fotografía de la familia, o de seres queridos que les recuerden a los conductores la importancia de llegar bien a sus lugares de destino.

Los conductores novatos (con menos de 5 años de experiencia) deben guardar especial precaución, pues debido a la inexperiencia pueden cometer errores como descender un recorrido prolongado manteniendo el pedal del freno oprimido, ocasionando un sobrecalentamiento en el sistema y con ello la posibilidad de que el vehículo no frene cuando se requiera.

Los conductores con más de cinco años de experiencia deben tener en cuenta que el riesgo de tener un siniestro vial sigue estando presente y por ende nunca deben dejar de conducir de forma prevenida. Una práctica común que va en contra de la seguridad vial es conducir con una sola mano, o incluso sin manos, por ende, se recomienda siempre mantener la atención y precaución en la conducción.





Actividad 7º

Comunica tu pretensión “ComunicANDO”



Población objetivo:

Todos los actores viales.



Lugar:

Espacio abierto.



Factor de riesgo asociado:

Conducción insegura del vehículo.



Objetivos de la actividad:

Determinar mecanismos de comunicación asertiva en la vía, con el objetivo de hacernos visibles, mantener contacto directo con los demás actores viales y evitar situaciones de riesgo en la vía.



Duración:

15 minutos.



Materiales:

1 cinta de enmascarar.

Descripción:

Antes:

Demarcar con cinta en el piso dos líneas paralelas de máximo 30 cm de distancia la una de la otra y con un largo de dos metros aproximadamente. Lo ideal es invitar de 3 a 5 personas a la actividad y todas se ubicarán en ese reducido espacio.

Durante:

- Explicar a los participantes que tendrán que encontrar y convenir la mejor forma de organizarse dentro de ese límite de espacio en el menor tiempo posible y si alguien toca los límites o se sale de ellos tendrán que volver a comenzar.

- Una vez ubicados, se indica que el facilitador dará una serie de instrucciones que deberán ir cumpliendo una a una. Y a medida que se vayan cumpliendo estas, el facilitador dará la siguiente indicación, por ejemplo:

Instrucción 1: organizarse por orden de estatura.

Instrucción 2: organizarse por orden alfabético según las letras de su primer apellido.

Instrucción 3: organizarse por fecha de nacimiento.

Instrucción 4: volver a la posición de organización por estatura, pero con los ojos cerrados.

Nota: si durante el ejercicio alguno de los participantes se sale de los límites, se debe volver a comenzar.

- Finalmente, se invita a participar de la reflexión sobre la importancia de la comunicación verbal y no verbal en las condiciones que presentan los ambientes viales, por lo cual es necesario hacerse visible y establecer contacto directo con los demás

actores viales para evitar siniestros, por ejemplo, a través de la mirada, una actitud de agradecimiento o un gesto. Estos acuerdos tácitos facilitan la libre movilidad, la sana convivencia en las vías y el respeto por todos los actores viales, especialmente los más vulnerables.





Actividad 8º

En tus Ruedas



Población objetivo:

Todos los actores viales (especialmente los más vulnerables.)



Factor de riesgo asociado:

Conducción insegura del vehículo.



Objetivos de la actividad:

Reconocer los puntos ciegos que tienen los vehículos de grandes dimensiones y la importancia de evitarlos para salvaguardar la vida e integridad física.



Duración:

15 minutos.



Materiales:

- 1 vehículo de grandes dimensiones con el cual se pueda hacer la actividad (Camión, tractocamión, mixer, vehículo de transporte de pasajeros grande, bus)
- Platillos plásticos (conos chinos) o conos

Nota: Esta actividad se debe articular con empresas u organizaciones dedicadas al transporte de carga o pasajeros.

Descripción:

Antes:

El facilitador debe saber que los puntos ciegos son espacios en donde el conductor del vehículo no puede ver lo que lo rodea. Estos están presentes en todo tipo de vehículo y se vuelven más amplios en la medida en que el vehículo es más grande.

Ubicar el vehículo en un punto estratégico y demarcar con conos, platillos u otros, los puntos ciegos que tiene el mismo.

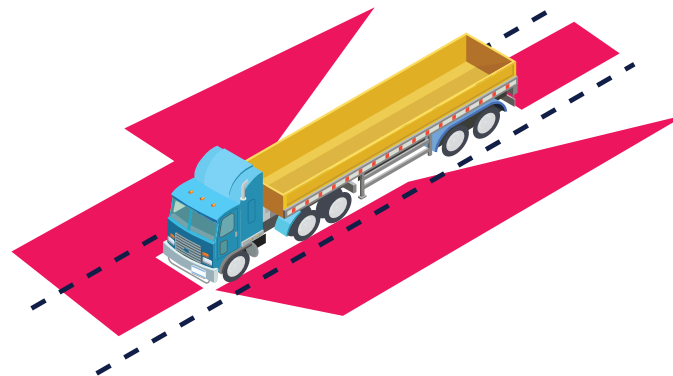
Durante:

Primera opción:

- El primero es en el exterior del vehículo y en este se debe permitir la exploración completa del vehículo por la parte externa, señalando claramente sus puntos ciegos con alguna marca sobre la carrocería, así mismo, ubicando objetos en las zonas de los puntos ciegos sobre el suelo.
- Solicitar a los participantes que suban uno por uno, o uno en la silla del conductor y otro en el del acompañante, a la cabina del vehículo y comprobar la carente posibilidad de observación de los objetos ubicados en las zonas definidas como puntos ciegos.

Segunda opción:

- lo primero que se hará es ubicar 1 o 3 personas en la cabina, preguntándoles lo que logran observar alrededor del vehículo desde la silla del conductor, sentados todo el tiempo. Mientras tanto el equipo que está afuera debe ubicar objetos sobre las zonas de los puntos ciegos.
- Posteriormente se bajarán del vehículo y se les hará notar todo lo que no lograron observar.



- Durante el recorrido en cualquiera de las dos opciones, el facilitador mostrará a los participantes los puntos ciegos que tienen este tipo de vehículos y la importancia de evitarlos como una medida de autocuidado. Así mismo, al terminar el recorrido, el facilitador realizará algunas preguntas respecto a su percepción de la actividad; por ejemplo, ¿Sabía usted de los puntos ciegos? ¿En su cotidianidad como los evita o evitará de ahora en adelante?



Para finalizar, el facilitador debe reforzar el mensaje del autocuidado y la corresponsabilidad en la vía. Algunas de las recomendaciones específicas que se pueden compartir sobre cada actor vial son las siguientes:



Peatón: Además de evitar ubicarse en los puntos ciegos, siempre que en la vía haya uno de estos tipos de vehículos parqueados, pasar por el frente de este a una distancia aproximada de 2 metros o a una distancia en la que podría hacer contacto visual con el conductor. Así mismo mirar cuidadosamente antes de cruzar por los lugares recomendados: cebras, esquinas, etc.



Ciclistas y motociclistas: Recordar que el Código Nacional de Tránsito Terrestre -CNTT prohíbe en la vía el adelantamiento por la derecha, esto atendiendo a los puntos ciegos de los vehículos a fin de salvaguardar la vida e integridad física de las personas. Lo adecuado es adelantar por la izquierda manteniendo una distancia segura. De igual forma, es clave procurar hacer contacto visual con el conductor por medio de los espejos retrovisores y laterales.



Conductores de vehículos de grandes dimensiones: En primer momento indague con ellos acerca de ¿Cómo consideran se puede tratar, disminuir o solucionar dicho riesgo y problemática de los puntos ciegos? De acuerdo con las respuestas brindadas por los participantes, presente recomendaciones tales como: en caso de realizar detenciones en vía puede levantarse de la silla para observar en línea recta el frente del vehículo y la parte trasera por la ventana. Así mismo, se puede mostrar cómo se deben ubicar espejos convexos en los laterales del vehículo para la ampliación del campo de visión del conductor, el uso de sistemas de alarma por aproximación, entre otros elementos.





Actividad 9º Confesionario



Población objetivo:

Todos los actores viales.



Factor de riesgo asociado:

Conducción insegura del vehículo.



Objetivos de la actividad:

Reconocer los errores o imprudencias más comunes en la movilidad, comprender sus posibles causas, consecuencias y formas de prevención.



Duración:

10 minutos.



Materiales:

- Marcadores borrables.
- Borradores de tablero.
- Primer tablero: gráfica con columna para peatón, ciclista, motociclista (Incluir dibujos o figuras alusivas al actor vial). (ver descripción de la actividad).
- Segundo tablero: gráfica con columna de nombre, comportamiento erróneo cometido y compromiso de cambio. (ver descripción de la actividad).

Nota: En caso de no contar con tableros se puede hacer en pliegos de papel.

Descripción:

Solicitar a los participantes que mencionen un comportamiento erróneo o imprudencia en el cual incurran cotidianamente o hayan cometido en algún momento de su vida en cualquiera de los roles que asumen en la vía (peatón, ciclista, motociclista o conductor de vehículo automotor). En este punto, el facilitador deberá diligenciar el tablero 1.

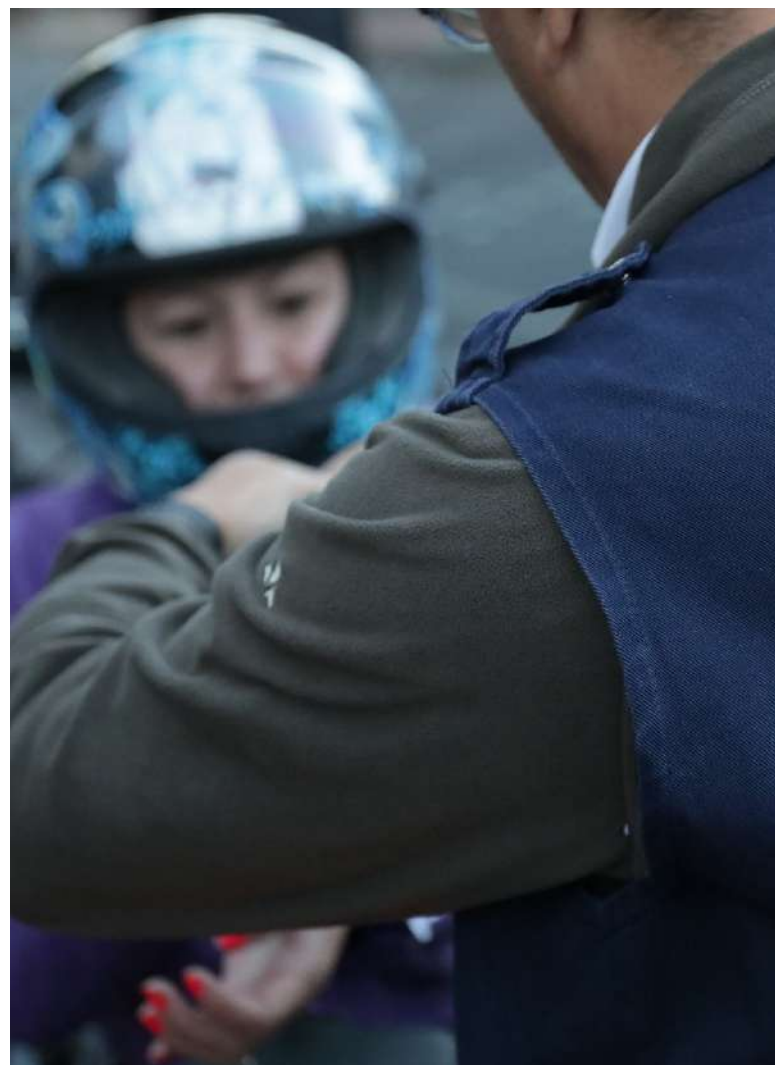
Confesionario vial			
Nº	Tipo de actor vial	Valoración	Consecuencia
1			VidaFamilia Discapacidad (categorías de referencia para el facilitador)

Posteriormente se les invitara a que califiquen ese riesgo, teniendo en cuenta que 1 se considera un nivel de riesgo muy bajo y 5 muy alto.

Acorde a la conducta o comportamiento de riesgo expuesto y a la valoración dada, el facilitador promueve el diálogo con los participantes para explicar las posibles consecuencias que pudo tener esa imprudencia, además de analizar el porqué de la valoración (si fue muy baja, baja o inclusive nivel medio, comentar que cualquier situación en la vía puede convertirse de alto riesgo).

Posterior a la reflexión con las consecuencias, se invitará a los participantes a escribir en el segundo tablero su nombre o firma y un compromiso de cambio respecto a los comportamientos indicados en la primera parte del ejercicio.

Cambio Comportamental		
Nº	Nombre	Compromiso
1		
2		





Actividad 10º

Pista de evaluación de habilidades de ciclistas en vía



Población objetivo:

Ciclistas.



Lugar:

Espacio abierto donde se pueda hacer el montaje de la pista de habilidades mínimo de 20x20 metros.



Factor de riesgo asociado:

Conducción insegura del vehículo.



Objetivos de la actividad:

Sensibilizar a los ciclistas respecto a los saberes, habilidades y maniobras necesarias para movilizarse en bicicleta en la viva.



Duración:

20 minutos.



Materiales:

- 20 conos o platillos.
- 20 metros de Cinta de cerramiento o de peligro.
- 10 bicicletas de uso público (opcional).
- En caso de no contar con este tipo de bicicletas, la actividad se debe realizar en un espacio donde haya un tránsito significativo de este actor vial para invitarlo a cruzar la pista.

Descripción:

Antes:

Preparar la pista de habilidades por donde cruzará el participante y todo el espacio logístico.

Durante:

- El desarrollo del espacio se propone a través de dos actividades simultáneas con dos facilitadores, cada una de 10 minutos y con máximo 10 personas. Una de las actividades es un escenario de diálogo y la otra un espacio práctico.
- En el escenario de diálogo se buscará indagar con los participantes sobre los derechos y deberes de los ciclistas por medio de preguntas orientadoras, como:

¿Considera la bicicleta como un vehículo?

Respuesta: Si.

¿En dónde están consagrados los derechos y deberes de los ciclistas?

Respuesta: Los derechos y deberes de los ciclistas están consagrados en el Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002).

¿Puede el ciclista utilizar el carril por el que transitan los vehículos motorizados cuando hay ciclo infraestructura?

Respuesta: Sí, las bicicletas son un vehículo y pueden ocupar cualquier carril en la vía.

¿Es obligatorio el uso de casco?

Respuesta: a nivel nacional, en los eventos deportivos o cuando el ciclista es menor de edad es obligatorio el uso del casco. De igual forma, el Ministerio de Transporte recomienda su uso siempre en cualquier caso. Cabe mencionar que, dada la importancia de este elemento, el parágrafo 2 del artículo 18 de la Resolución 160 de 2017 indica que “Las autoridades territoriales tendrán que incentivar el uso del casco a través de campañas pedagógicas y determinar los casos en los que su uso, por prudencia requiera su obligatoriedad en las áreas rurales y urbanas de sus respectivos municipios considerando en todo caso conceptos como pacificación vial, la salvaguarda de velocidades máximas de operación en las vías urbanas, la adecuada señalización, la implementación de infraestructura que promueva el tránsito calmado y el cumplimiento de las normas viales y de cultura ciudadana como medidas más eficaces de protección de la integridad física de los ciclistas.”

¿El ciclista puede transitar por el andén?

Respuesta: No, solo puede transitar por la calzada vehicular y por la ciclo-infraestructura. El andén es para el tránsito de peatones.

- Teniendo en cuenta los conocimientos de los participantes, el facilitador fortalecerá la información y aclarará las dudas al respecto, haciendo énfasis en la necesidad de proteger al ciclista dado que, por sus características, resulta siendo uno de los actores viales más vulnerables.

- En el escenario práctico se desarrollará la pista de pruebas para que los ciclistas participantes exploren las maniobras usadas en la conducción segura de la bicicleta y así orientar sobre las habilidades y destrezas en el uso de la bicicleta como vehículo. Se debe contar con un espacio abierto y controlado en el que el tránsito de vehículos y personas esté restringido. Se realizan 5 estaciones para que los ciclistas las crucen; la pista puede montarse linealmente con una separación de 2 metros entre estaciones, puede darse lineal una estación después de otra; o en círculo; o en “U”, de acuerdo con el espacio y la cantidad de personas que estén disponibles para dirigir y desarrollar la actividad (para conocer el montaje de la pista ver ejemplo de pista en U).

Las 5 estaciones son:

Equilibrio dinámico: Recorrer el espacio delimitado por conos sin desviarse de una trayectoria en línea recta.

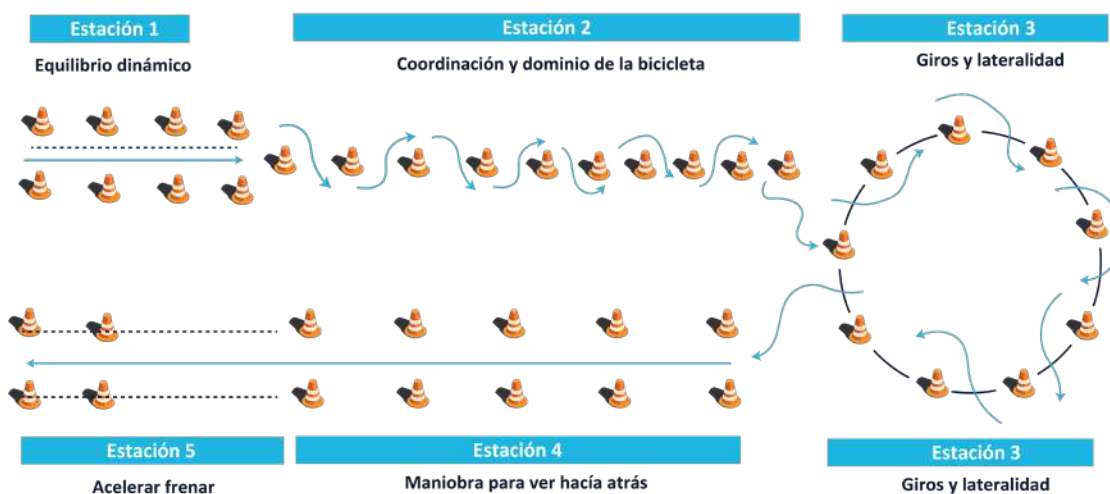
Coordinación y dominio: Circular en eslalon entre 10 conos ubicados en línea recta y con una distancia que se irá reduciendo entre uno y otro.

Giros y lateralidad: Ejecutar un eslalon que se dispondrá de manera circular marcando un lugar de ingreso y uno de salida.

Maniobra para ver hacia atrás: Mantener una trayectoria en línea recta mientras se recorre un espacio delimitado por conos, mientras se realiza una maniobra de mirar hacia atrás por encima del hombro (alternar izquierda y derecha).

Acelerar frenar: Incrementar la velocidad de la bicicleta dentro del espacio delimitado, y deteniéndola por completo en un recuadro delimitado por conos.

Ejemplo de la pista en formato de “U”



- Al finalizar la actividad se brindarán las recomendaciones y retroalimentación respectiva, acerca de cómo puede mejorar sus habilidades de conducción de la bicicleta.



Actividad 11º

Pista lenta de pericia para motociclistas



Población objetivo:

Motociclistas.



Lugar:

Espacio abierto de mínimo 50 metros para realizar el montaje de la pista.



Factor de riesgo asociado:

Conducción insegura del vehículo.



Objetivos de la actividad:

Valorar las habilidades de conducción de motocicleta y brindar recomendaciones de conducción preventiva.



Duración:

15 minutos.



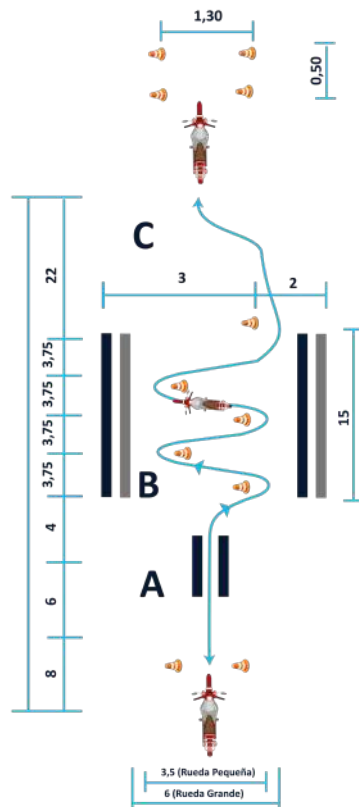
Materiales:

- 10 o 30 conos, cinta de enmascarar gruesa, decámetro.
- Dadas las características de la prueba, es necesario que el facilitador de esta actividad sea un instructor de conducción con licencia de instructor vigente para las categorías A1 y A2.

Descripción:

Antes:

montar la pista de habilidades para motociclistas de acuerdo con el gráfico siguiente:



Durante:

- En un primer momento realizar una breve sensibilización sobre la conducción preventiva, destacando asuntos tales como el funcionamiento y adecuado uso de los frenos, la posición correcta en la motocicleta, el uso de las luces plenas siempre que se encuentre transitando, entre otros. Para este ejercicio inicial se puede considerar hacer uso de

las herramientas o recursos educativos del portal de la Escuela Virtual de Seguridad Vial ubicado en la página Web de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, relacionadas con mantenimiento preventivo de la motocicleta y técnicas de frenado, los cuales pueden consultarse en los siguientes enlaces:

- <https://ansv.gov.co/es/escuela/4559>
- <https://ansv.gov.co/es/escuela/4719>

- Después de esto, se enfatiza sobre la importancia de dominar el punto de equilibrio de la motocicleta y paso seguido se explica el circuito lento, el cual consta de una sección A de tránsito por franja estrecha, B de zigzag y C de aceleración y frenado de emergencia. Las medidas de la pista se detallan en el anexo.

Tenga en cuenta los siguientes criterios al momento de hacer la evaluación y las recomendaciones:

- La prueba debe hacerse sin colocar los pies en el piso.
- No se deben tocar ninguno de los conos en el cruce por el Zig-zag.
- Únicamente se diligencian las casillas que están en blanco colocando una x en caso de que cometa un error, y, para aprobar, el motociclista NO debe tener ninguna falla eliminatoria, máximo una falla deficiente, y hasta dos fallas leves, tal como se indica en el formato de evaluación. **(Anexo 1).**
- En lo posible, es importante incluir un recorrido adicional en la pista que cuente con señales de tránsito pedagógicas como el PARE o un paso peatonal; lo anterior con el propósito de explicarle a los participantes que la conducción segura va más allá de las habilidades y por ende se deben respetar las señales de tránsito para mejorar la movilidad de todos.



Fatiga y distracción

El principal motivo por el que se produce la fatiga es por conducir sin descansar de forma adecuada; en un estado de fatiga, el conductor empieza a presentar algunos signos y síntomas que pueden alertar que se encuentra en este estado, como por ejemplo un parpadeo constante, un cambio de posición frecuente, bostezos, hormigueos o incluso dolores de cabeza leves (Dirección General de Tráfico de España, 2021); es vital que los conductores reconozcan estos signos y síntomas que podrían producir micro-sueños o incluso quedar completamente dormidos y, en ambos casos, el riesgo de tener un siniestro vial es inminente. Cabe mencionar que la fatiga también puede ser potenciada por problemas de salud como estilos de vida poco saludables y postura de los conductores en el vehículo; otras causas son las condiciones climatológicas adversas como la niebla o la lluvia y temperaturas elevadas dentro del vehículo lo que puede irritar a los conductores; todo hace que los movimientos de los conductores sean más lentos o menos precisos, lo cual conlleva a aumentar la probabilidad de tener un siniestro vial.

Por otra parte, la distracción tiene un efecto similar a la fatiga dado que no se cuenta con la atención para realizar la tarea de la conducción, sin embargo, su causa es mucho más evidente, pues esta sucede, por ejemplo, cuando se revisan los dispositivos móviles (GPS, Reloj, Celular, Tableta) porque se limita la atención en tiempo

real de la vía, y se pierde la retroalimentación de los sentidos ante cualquier imprevisto. Estas fracciones de tiempo en atención a otras actividades producen efectos parecidos a los síntomas de los micro-sueños y pueden desembocar en siniestros viales, incluso para peatones quienes no perciben el cambio del semáforo, la presencia de un vehículo girando, un objeto fijo o un hueco en los andenes.

.....
Especialmente en trayectos largos que duren más de dos horas o 200 kilómetros, el conductor debería hacer pausas activas de por lo menos 15 minutos.

Es importante prestar atención a los signos y síntomas que alertan de un posible estado de fatiga. Ante esta situación lo mejor siempre es detenerse en un lugar seguro y descansar, pues si se ingieren bebidas o medicamentos para aumentar el estado de alerta, estos pueden ser lesivos para la salud.

Evitar las distracciones mejora los tiempos de percepción y de reacción ante eventualidades para todos los actores viales. Por lo cual se recomienda no manipular dispositivos que puedan generar pérdidas de atención en la vía.

Nota: Las empresas deben tener un programa de seguridad vial en el que haya un componente de gestión de la fatiga a nivel organizacional (definir turnos de conducción idealmente de máximo ocho horas con sus respectivos descansos) y de autogestión del conductor (enseñarle al conductor hábitos de alimentación y descanso para evitar la fatiga).

.....



Actividad 12º

Pelota loca



Población objetivo:

Todos los actores viales.



Factor de riesgo asociado:

Fatiga.



Objetivos de la actividad:

Reconocer la respuesta física y cognitiva de un ser humano, cuando se encuentra en un estado de cansancio o fatiga ante algún imprevisto o situación que requiera utilizar los cinco sentidos.



Duración:

10 minutos.



Materiales:

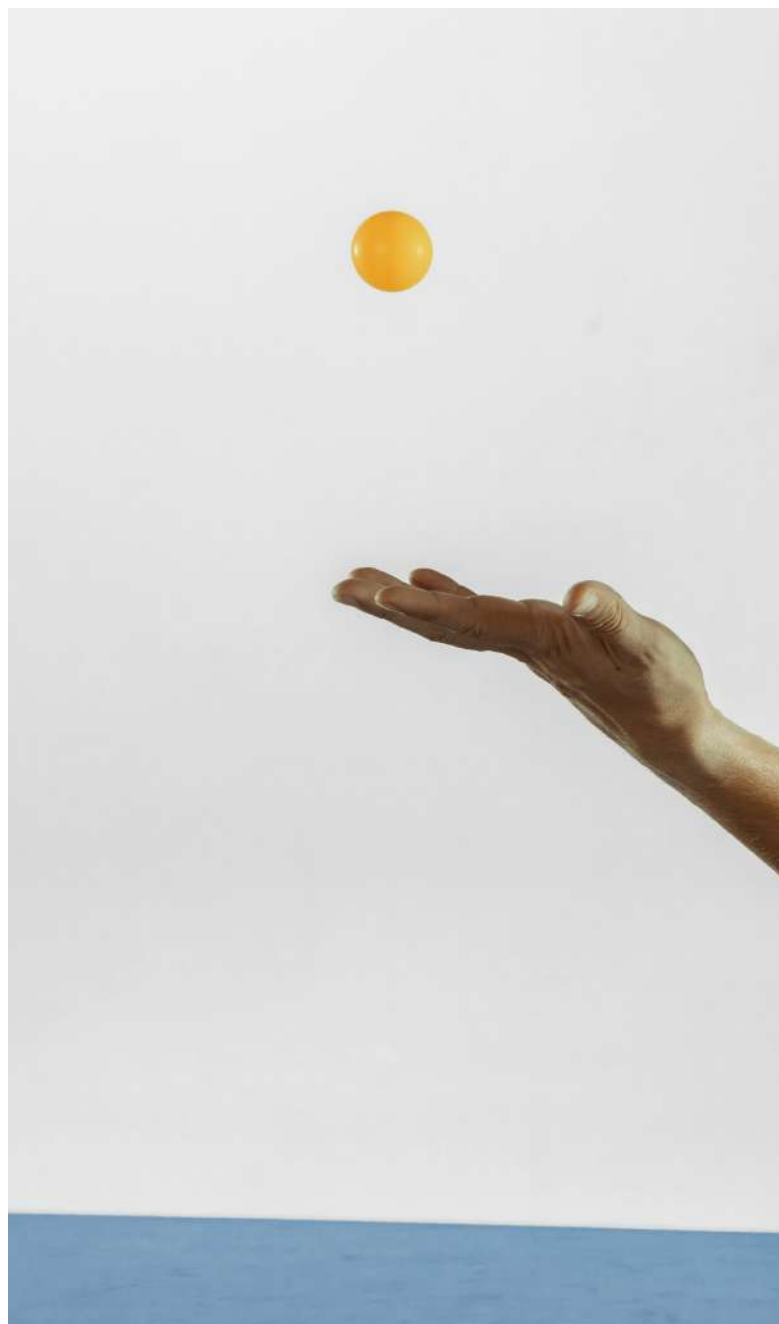
- Dos pelotas locas.
- Tableros con almohadilla.
- 10 agujas.
- Hilo.

Durante:

Durante el proceso de intervención a cualquier actor vial se realiza la actividad para reconocer la respuesta física de diferentes personas ante algún incentivo o situación en particular. Para ello:

- El facilitador debe preguntar a los participantes “¿Quiénes creen que descansaron o durmieron bien?”, y solo quienes hayan levantado la mano deberán contestar a la siguiente pregunta: ¿Cuántas horas durmieron la noche anterior? A partir de sus respuestas se escogerá la persona que haya dormido menos horas y el que haya dormido más horas.
- A continuación solicitar que mencionen su nombre, cargo u oficio y rol que desempeña en la vía. Posteriormente, el facilitador y otra persona de apoyo lanzan la pelota loca con fuerza hacia el piso (cerca a cada persona) para que esta rebote y lo ideal es que puedan cogerla lo más rápido posible. El facilitador contabilizará la duración de cada participante, generalmente, el que ha dormido menos horas se demora más tiempo para cogerla.
- En la siguiente parte de la actividad, se solicita a los participantes que se ubiquen al frente de dos tableros con almohadillas, donde están insertas cinco (5) agujas a una distancia de tres centímetros cada una. Lo ideales que, en el menor tiempo posible, cada persona introduzca el hilo por las agujas de manera correcta. Al igual que en la primera parte, se contabilizará la duración y allí generalmente, la persona que menos ha dormido tiene mayor duración en el ejercicio debido al desgaste de la visión y coordinación fina manual.
- Realizar la reflexión sobre la importancia del reposo y descanso (mínimo de siete horas para cualquier ser humano) y de igual manera, hacer pausas activas para actividades repetitivas o en la conducción de un vehículo (cada 150 km o dos horas de trayecto). De igual manera, se comenta como se afecta el cerebro a nivel cognitivo (en mayor medida, para la toma asertiva de decisiones o confusión en acciones

a ejecutar) y la ralentización del cuerpo frente a los movimientos, destrezas y habilidades de cada persona (mayor tiempo para una tarea, ejecución tardía en caso de imprevistos).





Actividad 12º

Presta atención al mensaje y atrapa la regla si puedes



Población objetivo:

Todos los actores viales.



Factor de riesgo asociado:

Distracción.



Objetivos de la actividad:

Identificar el riesgo que implica utilizar el celular mientras se camina o conduce.



Duración:

10 minutos.



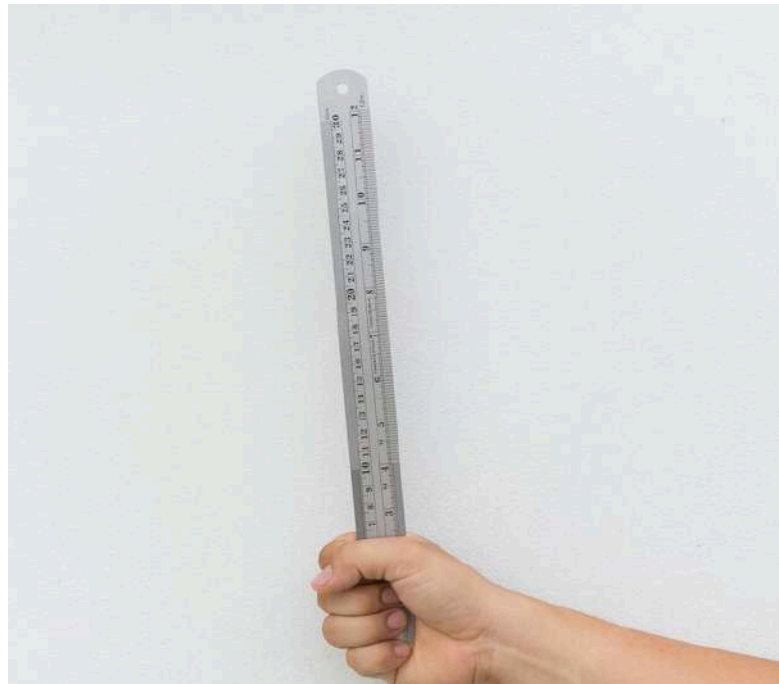
Materiales:

- 1 regla.

Descripción:

El facilitador solicita un voluntario del público y le explica el primer ejercicio que consiste en intentar atrapar la regla cinco veces.

- El voluntario debe intentar atrapar la regla, para lo cual debe estar de pie y en el momento en el que el facilitador deje caer la regla, el voluntario debe atraparla utilizando únicamente sus dedos pulgar e índice. Se recomienda hacer dos intentos de prueba para familiarizar al voluntario con el ejercicio y posteriormente iniciar con la dinámica dejando caer la regla cinco veces para contar el número de veces que el voluntario la atrapó y los centímetros exactos en donde se detuvo.
- Posteriormente se debe repetir el ejercicio con un nivel de complejidad mayor. Para ello se debe seleccionar otro voluntario del auditorio que no tenga relación alguna con el primero, pues el objetivo es que el segundo voluntario pueda explicarle en voz alta todo lo que hizo el día de ayer, es decir, el segundo voluntario debe contarle su rutina del día anterior, mientras que el primer voluntario intenta atrapar la regla nuevamente en cinco ocasiones. Esta misma dinámica también se puede realizar preguntándole al primer voluntario operaciones matemáticas básicas o preguntas sencillas como por ejemplo ¿cuánto es dos más dos?, ¿cuál es el color que resulta de combinar rojo y amarillo?, etc.
- Se le pedirá al primer voluntario que indique todo aquello que alcanzó a captar de la información que le brindó el segundo voluntario. En este punto el primer voluntario debe tratar de recordar con detalle cada situación. Posteriormente, se le debe preguntar al segundo voluntario si está de acuerdo con la descripción que hizo el primer voluntario o si cree que faltaron elementos importantes por describir.
- Para finalizar el ejercicio se observará cómo varió la capacidad de reacción del primer voluntario, es decir, se deberá comentar si dejó caer más veces la regla con respecto al primer ejercicio y si logró captar la atención de todo el mensaje que le comentó el segundo voluntario.
- Una vez que finalice esta actividad se deberá hacer una reflexión sobre los riesgos que implica utilizar el celular mientras se camina o conduce, pues hay una pérdida en la capacidad de reacción debido a que los seres humanos tienen una atención selectiva que inhibe los mensajes que son diferentes a los de la actividad principal. Al respecto, el facilitador puede consultar el siguiente vídeo de la ANSV en donde se aportan datos para sensibilizar sobre esta problemática en Colombia: <https://www.youtube.com/watch?v=UiYTQs1Gskk>



Consideraciones finales

Las actividades planteadas para la protección de los actores viales más vulnerables son una herramienta para promover el comportamiento seguro, sin embargo, siempre se recomienda que las actividades estén articuladas con programas, estrategias o proyectos que tengan continuidad y permanencia para que se pueda producir y medir el cambio de comportamiento en la población objetivo.

Las actividades que se presentan en esta guía están diseñadas para ejecutarse en espacios como la vía pública, plazas, lugares de conglomeración de personas, entre otros. Dado que se busca abordar a los actores viales en calidad de transeúntes, es deseable convocar a colectivos, empresas, asociaciones, gremios, entre otros conglomerados de actores viales que faciliten y promuevan la realización de las actividades.

Es importante resaltar que existen muchas más actividades pedagógicas que pueden aplicarse. En ese orden de ideas, a continuación, se enlazan algunos Recursos Educativos Digitales (RED) que amplían el contenido de este documento:





Guía Práctica de Sensibilización en Velocidad

<https://ansv.gov.co/es/escuela/6886>

¿Sabes cómo sensibilizar a actores viales respecto a la velocidad?

¿Quieres saber cómo gestionar la velocidad a desde la pedagogía?

La guía práctica de sensibilización en velocidad se encuentra enmarcada en el enfoque de Sistema Seguro, en este documento se presenta el contexto de la situación de siniestralidad en el país por exceso de

velocidad, así como aspectos conceptuales que permiten una mejor comprensión de la velocidad como factor de riesgo, también se ponen a disposición orientaciones pedagógicas y, una serie de actividades dinámicas de sensibilización a actores viales con los recursos necesarios para realizarlas.

El objetivo principal es orientar a equipos de educación vial (Tomadores de decisión, entidades públicas y privadas de orden nacional, regional y local) en la planeación y desarrollo de sensibilizaciones a actores viales en torno a la conducción a velocidades seguras y adecuadas.

Las actividades que se proponen están pensadas para todos los actores viales y diferentes entornos (en vía, escolares, empresariales, entre otros), son de fácil aplicación y requieren de pocos materiales para su realización, de hecho, la mayoría de los recursos se encuentran a su disposición y para descarga en el documento.

¡Los invitamos a sensibilizar sobre la velocidad y sus efectos creando experiencias a través del juego!



Campaña pedagógica en seguridad vial

<https://ansv.gov.co/es/escuela/4725>

¿Quiere o necesita diseñar e implementar una campaña pedagógica en Seguridad Vial?

En esta unidad de aprendizaje encontrará un conjunto de recursos organizados en ocho pasos que le guiarán en el análisis, diseño, desarrollo, implementación y evaluación de una campaña pedagógica en Seguridad Vial, pues estas campañas son mucho más que simples volantes repartidos en la vía.

El objetivo principal es explorar la estrategia "Caja de herramientas" y con ello tener toda la información necesaria para iniciar y llevar a buen término una campaña pedagógica en Seguridad Vial.

¡Vamos por la Seguridad Vial!



Implementación de puntos seguros

<https://ansv.gov.co/es/escuela/4558>

¿Se ha preguntado cómo llevar a cabo la implementación de un punto seguro para ofrecer acompañamiento técnico-mecánico, salud y bienestar en la vía?

En esta unidad de aprendizaje encontrará las cinco secciones que guían la implementación de puntos seguros, los cuales pueden estar presentes en todas las regiones del país, teniendo en cuenta las necesidades y posibilidades de cada contexto. Esta unidad de aprendizaje también cuenta con un documento guía que puede descargar para su posterior consulta.

El objetivo principal es reconocer las acciones necesarias para el diseño e implementación de puntos seguros en el contexto colombiano a través de guías y acciones claras para su gestión.

Ahora, a explorar el contenido. ¡Adelante!



Actividades niños y niñas de 5 a 7 años

<https://ansv.gov.co/es/escuela/4682>

¿Acompañas procesos de formación en 1º o 2º de primaria?, ¿sabías que existen varios comportamientos que ayudan a cuidar la vida de los niños cuando van por la calle?

En estas actividades los niños podrán jugar mientras conocen todos los comportamientos que les permiten moverse de una manera segura

por la calle cuando son peatones, es decir, cuando van caminando, porque en esta edad existen varios riesgos en la vía que quizás no conozcan, no hayan visto o no les hayan dicho que existen.

El objetivo principal es que los niños se diviertan y aprendan a ser peatones de una manera segura.



Guía protección a ciclistas

<https://ansv.gov.co/es/escuela/4682>

¿Sabes cómo evitar y prevenir riesgos al interactuar con ciclistas en la vía? ¿Sabes qué aspectos son clave para una movilización segura de los ciclistas?

Esta “Guía de protección a ciclistas” es una herramienta que permite a los diferentes actores viales conocer qué comportamientos pueden

poner en riesgo al ciclista y cómo prevenirlos. Se busca también que los ciclistas ejerzan sus derechos y deberes para interactuar adecuadamente con los demás usuarios de la vía. El objetivo de la Guía es lograr una movilidad segura para todos los actores viales, especialmente para los actores más vulnerables como lo son los ciclistas.



Taller formativo: ¿Qué tipo de ciclista eres?: uso de elementos de protección personal

<https://ansv.gov.co/es/escuela/4699>

¿Para qué los elementos de protección personal - EPP?

Como Secretarías de Educación, directivos docentes y docentes sabemos la importancia de los elementos de protección personal al momento de desplazarnos en bicicleta, por esta razón es nuestro deber generar en niños, niñas y adolescentes, especialmente aquellos que se encuentren entre los 13 y los 15 años. la conciencia y el hábito en su uso diario.

En esta guía didáctica se encuentra toda la información para abordar el tema de elementos de protección personal para ciclistas con los niños, niñas y adolescentes, de manera que puedan reconocer la importancia de su uso, además de llevarlos a reconocer su vulnerabilidad en la vía y la importancia de salvaguardar su vida y la de otros actores viales.



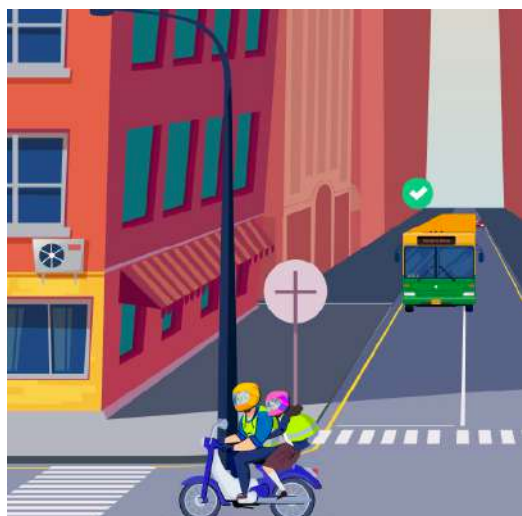
Guía de protección al motociclista

<https://ansv.gov.co/es/escuela/6034>

¿Sabes cómo evitar y prevenir riesgos al interactuar con motociclistas en la vía? ¿Sabes qué aspectos son clave para una movilización segura de motociclistas y acompañantes?

Esta “Guía de protección al motociclista” es una herramienta que permite a los diferentes actores viales conocer qué comportamientos pueden poner en riesgo a los motociclistas y cómo prevenirlos.

El objetivo de la guía es presentar algunas recomendaciones para proteger la vida de los motociclistas, a fin de incentivar comportamientos que atiendan los principios básicos de autocuidado y corresponsabilidad en la interacción con los demás actores viales. Este material también está dirigido a quienes son acompañantes de este tipo de vehículos.



Técnicas de frenado para motociclistas

<https://ansv.gov.co/es/escuela/4719>

¿Qué tanto sabe sobre el sistema de frenos de una motocicleta? ¿Sabía que la eficiencia del sistema de frenos tiene relación con la seguridad vial?

En esta unidad de aprendizaje podrá poner a prueba sus conocimientos relacionados con el sistema de frenado en motocicletas a partir de diferentes variables que permiten mejorar el control, la seguridad y la efectividad de los sistemas.

El objetivo principal es identificar el sistema de frenos de una motocicleta, las diferentes técnicas de frenado, cómo influyen en la seguridad vial y divertirse mientras aprende.

¿Está preparada o preparado para asumir este gran reto?



Taller formativo: Técnicas de frenado y análisis de riesgo en carretera

<https://ansv.gov.co/es/escuela/4701>

¿Qué tanto se sabe sobre frenar en carretera?

Como Empresas de transporte de carga y Gremios de transportadores de carga sabemos la importancia de las técnicas de frenado y las diferentes variables de riesgo en la carretera en la movilidad segura de los transportadores de carga.

En esta guía didáctica encontraremos toda la información necesaria para generar en los transportadores de carga una reflexión oportuna sobre sus hábitos en el momento de frenar y las diferentes técnicas de frenado de acuerdo con tipo de vehículo y carga.

Referencias

Dewey, J. (2011). Escritos pedagógicos. En J. Dewey, Selección de textos (págs. 67-104). Antioquia: Universidad de Antioquia.

Dirección General de Tráfico de España. (19 de 11 de 2021). Dirección General de Tráfico. Obtenido de [www.dgt.es: https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-hacemos/educacion-vial/adultos/no-formal/fatiga.pdf](https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-hacemos/educacion-vial/adultos/no-formal/fatiga.pdf)

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. (10 de 11 de 2021). Medicina Legal. Obtenido de [medicinalegal.gov.co: https://www.medicinalegal.gov.co/cifras-estadisticas/forensis](https://www.medicinalegal.gov.co/cifras-estadisticas/forensis)

Irving, A., & Jones, W. (1992). Methods for testing impairment of driving due to drugs. European journal of clinical pharmacology, 61-66.

Ministerio de Transporte. (2015). Plan Nacional de Seguridad Vial. Colombia: Ministerio de Transporte.

Organización Mundial de la Salud. (21 de Junio de 2021). World Health Organization. Obtenido de World Health Organization Web site: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Organización Panamericana de la Salud. (2008). Cascos Manual de seguridad vial para decisores y profesionales. Washington: Organización Panamericana de la Salud.

Reed, S. (2017). Cyclist protective clothing. European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube.

Ruiz, A., Macías, F., Gómez-Restrepo, C., Rondón, M., & Lozano, J. (2010). Niveles de alcohol en sangre y riesgo de accidentalidad vial: revisión sistemática de la literatura. Revista Colombiana Psiquiatría, vol. 39.

World Health Organization. (2018). Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization. WRI . (2018). Sostenibilidad y seguridad: visión y marco para lograr cero muertes en las vías. World Resources Institute.

Anexo 1

Formato de Evaluación										
Prueba entrada y salida pistas de habilidades - Motociclistas										
Formato de evaluación para pista lenta y cronometrada										
Nombre del motociclista:						Firma del motociclista:				
Edad:		Tipo de Documento:		Fecha de la prueba:						
Número de Documento:			Placa de la moto:		Pista realizada:	Lenta				
Maniobra A				Prueba entrada			Prueba Salida			
				L	D	E	L	D	E	
No conseguir arranque del motor	L									
Arrancar sin levantar el gato lateral	L									
No encender las luces	L									
Apagado abrupto del motor	L									
Pisar el suelo con uno o ambos pies	D									
Acelerar en la franja	D									
Rebasar límites	E									
Detener/frenar vehículo durante el recorrido	E									
Maniobra B				Prueba entrada			Prueba Salida			
				L	D	E	L	D	E	
Apagado abrupto del motor	L									
retirar pie	L									
Pisar el suelo	D									
rebasar límites	E									
Rozar o derribar cono	E									
Caída	E									
Alterar recorrido	E									
Detener/frenar vehículo durante el recorrido	E									
Maniobra C				Prueba entrada			Prueba Salida			
				L	D	E	L	D	E	
Acelerar sin engranar marcha	L									
Aceleración débil	L									
No cambiar a 2da marcha	D									
Detención anticipada - no llegar a zona de frenado	E									
Pisar o rebasar ligeramente. Línea de detención	E									
Rebasar + 1/2 moto línea detención	E									
Apagado abrupto del motor	L									
Totales										
				Aprobado						
				No aprobado						
Observaciones:				Nombre del instructor:						
				Firma y Cédula del instructor:						
Se considera "NO APROBADO" con: una (1) falta eliminatoria - E, dos (2) faltas deficientes - D,										
la sumatoria de una (1) falta deficiente D y dos (2) leves - L cuatro (4) faltas leves - L										

Guía de actividades pedagógicas para **la protección de los actores viales más vulnerables.**



La movilidad
es de todos

Mintransporte



Agencia
Nacional de
Seguridad Vial