



Impacto con respecto a la accidentalidad laboral después de implementar el PESV en la
Secretaría de Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta

Marisol Londoño Jiménez - 000597957

Marcela Serna González - 000595695

Harrison Montoya Cardona - 000594177

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Rectoría Antioquia y Chocó

Sede Aburra Sur (Antioquia)

Programa Administración en Salud Ocupacional

noviembre de 2021

Impacto con respecto a la accidentalidad laboral después de implementar el PESV en la
Secretaría de Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta

Marisol Londoño Jiménez - 000597957

Alejandra Marcela Serna González - 000595695

Harrison Horbey Montoya Cardona - 000594177

Monografía presentado como requisito para optar al título de Administrador en Salud
Ocupacional

Asesor(a)

Ana Cecilia Angulo Cabrera

Profesional en Salud Ocupacional, Máster en Sistemas Integrados de Gestión HSEQ

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Rectoría Antioquia y Chocó

Sede Aburra Sur (Antioquia)

Programa Administración en Salud Ocupacional

noviembre de 2021

Dedicatoria

A nuestras familias por su apoyo permanente, por la unión y la motivación para avanzar y buscar permanentemente nuestra superación. A todos los docentes con los que tuvimos contacto en este proceso, por los aportes tan valiosos para el crecimiento como ser humano y como profesional.

Marisol Londoño Jiménez

Marcela Serna González

Harrison Montoya Cardona

Agradecimientos

El presente trabajo investigativo lo agradecemos principalmente a Dios, por ser el inspirador y darnos fuerza para continuar en este proceso de obtener uno de los anhelos más deseados. Agradecemos a nuestros docentes de la Corporación Universitaria Minuto de Dios, por haber compartido sus conocimientos a lo largo de la preparación de nuestra profesión en Administración en Salud Ocupacional, de manera especial, a la docente Ana Cecilia Angulo Cabrera tutora de nuestro proyecto de investigación quien ha guiado con su paciencia, dedicación, compromiso y su rectitud como docente.

De igual manera agradecemos a todas las personas que nos han apoyado con la enseñanza de sus valiosos conocimientos y han hecho que el trabajo se realice con éxito.

Gracias a cada una de ustedes por su paciencia, dedicación, apoyo incondicional y amistad.

Marisol Londoño Jiménez

Marcela Serna González

Harrison Montoya Cardona

Contenido

Lista de tablas.....	7
Lista de figuras	8
Lista de anexos.....	9
Resumen	10
Abstract.....	11
Introducción.....	12
Línea de investigación.....	13
Sublínea de investigación	13
Tema de investigación.....	13
Planteamiento del problema.....	13
Descripción del problema	13
Pregunta problema.....	15
Objetivos.....	15
Objetivo general	15
Objetivos específicos.....	15
Justificación.....	16
Marco de referencias	18
Antecedentes	18
Marco teórico	18
Marco Contextual	21
Marco Conceptual	21
Marco Legal.....	26
Diseño metodológico	28
Descripción de la población.....	29
Muestra y muestreo	29
Diseño metodológico por objetivos.....	30
Instrumentos de medición.....	30
Procedimientos	31
Resultados Esperados	35

Encuesta.....	35
Cuadro comparativo accidentalidad laboral.....	46
Conclusiones y recomendaciones.....	47
Conclusiones.....	47
Recomendaciones	48
Referencias	49

Lista de tablas

Tabla 1. Accidentes de tránsito de origen laboral año 2014- 2016	14
Tabla 2. Marco legal.....	26
Tabla 3. Presupuesto proyecto grado.....	32
Tabla 4. Cronograma de actividades.....	33
Tabla 5. Comparativo accidentalidad laboral personal operativo.....	46

Lista de figuras

Figura 1. Extracción muestra.....	30
Gráfico 1. Cargos funcionarios.....	35
Gráfico 2. ¿Sabe que es un Plan Estratégico de Seguridad Vial?.....	36
Gráfico 3. ¿Sabe cómo Agente de tránsito para qué sirve un Plan Estratégico de Seguridad Vial?.....	37
Gráfico 4. ¿Sabe que los planes estratégicos de seguridad vial son para mayor educación e información vial para todos los ciudadanos por parte del estado?.....	38
Gráfico 5. ¿Cómo empleado público de la Secretaría de movilidad y tránsito de Sabaneta Aplica la Educación Vial?.....	39
Gráfico 6. ¿Conoce sobre el seguimiento interno del plan estratégico de seguridad vial por parte de la alcaldía Municipal y la secretaria de Movilidad y Tránsito?.....	40
Gráfico 7. ¿Conoce los resultados de las campañas realizadas por parte de la secretaria de Movilidad y Tránsito para la educación vial?.....	41
Gráfico 8. ¿Conoce la publicidad que implementa la Secretaría de movilidad y tránsito para prevenir la accidentalidad laboral?.....	42
Gráfico 9. ¿Cómo funcionario público conoce los riesgos de la Movilidad?.....	43
Gráfico 10. ¿Sabe cuáles son los decretos para la elaboración de un Plan Estratégico de Seguridad vial?	44
Gráfico 11. ¿Conoce sobre la implementación del plan estratégico de seguridad vial del Municipio de Sabaneta?.....	45

Lista de anexos

	pág.
Anexo 1. Campañas educativa.....	50
Anexo 2. Capacitaciones en señales de tránsito.....	50
Anexo 3. Encuesta Plan Estratégico de Seguridad Vial.....	51

Resumen

Esta investigación tiene como objetivo determinar el impacto que ha tenido el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) en la Secretaría de Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta. La secretaría busca que mediante la implementación del (PESV) se reduzca la tasa de accidentalidad laboral que se viene presentando con los agentes de tránsito, tomando como referencia el año en que fue implementado el PESV (2016). Miraremos las cifras de accidentalidad que se tenían tres años antes de su implementación y las compararemos con las cifras obtenidas posteriores a su implementación. Luego de obtener las cifras de accidentalidad podremos determinar si el impacto del PESV ha sido positivo o negativo. También podremos determinar en cuanto se ha reducido el número de accidentes.

Los Planes Estratégicos de Seguridad Vial son un documento de planificación, que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que se deben realizar en una empresa, de forma que incida efectivamente en la accidentalidad vial. Es decir, que la obliga a pensar, planear y trazar el mapa de acciones (incluyendo tiempos, recursos y actores concretos) con el fin de reducir las tasas de accidentalidad de tránsito. El objetivo de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial son definir los planes y acciones que se deben llevar a cabo en las empresas, organizaciones o entidades públicas o privadas, para lograr la prevención de los accidentes de tránsito de tipo laboral, de forma que tenga clara su gestión al establecer áreas involucradas, responsables, mecanismos de evaluación y seguimiento.

Palabras clave: Movilidad, riesgo laboral, accidentalidad laboral, seguridad vial.

Abstract

This research aims to determine the impact that the Strategic Road Safety Plan (SRSP) has had on the Ministry of Mobility and Traffic of the Municipality of Sabaneta. The mobility secretary seeks that through the implementation of the (SRSP) the occupational accident rate that has been presented with traffic agents is reduced, taking as a reference the year in which the PESV was implemented (2016). We will look at the accident figures that were three years before its implementation and we will compare them with the figures obtained after its implementation. After obtaining the accident figures, we can determine if the impact of the SRSP has been positive or negative. We can also determine how much the number of accidents has been reduced.

The Strategic Road Safety Plans are a planning document that contains the actions, mechanisms, strategies and measures that must be carried out in a company, so that it effectively affects road accidents. That is to say, it forces it to think, plan and draw the map of actions (including times, resources and specific actors) in order to reduce traffic accident rates. The objective of the Road Safety strategic plans is to define the plans and actions that must be carried out in companies, organizations or public or private entities, to achieve the prevention of occupational traffic accidents, in a way that is clear its management by establishing areas involved, responsible, evaluation and monitoring mechanisms.

Keywords: Mobility, occupational risk, occupational accident, road safety.

Introducción

Distintos organismos a nivel mundial están trabajando de manera conjunta para hacer de la movilidad una experiencia menos caótica y riesgosa, construyendo políticas y programas encaminados a la prevención, control oportuno e intervención de este tipo de riesgo que hoy supera el contexto laboral pues hace parte de una problemática social generalizada. (Sánchez & Ramírez, 2014)

Desde el ámbito laboral es necesario que las empresas demuestren toda la diligencia posible respecto al cuidado de los trabajadores, implementando modelos de prevención de riesgos para fomentar la cultura del autocuidado, promover ciudades seguras e impulsar el conocimiento colectivo. Es necesario “seguir implementando los planes de mejoramiento con políticas, presupuesto, vehículos en buen estado y conductores, pasajeros y peatones con valores, hábitos y actitudes de respeto por la vida humana en su totalidad, con sentimientos de sensibilidad social, de aprecio y valor por la vida, las personas, y la naturaleza que se proyecten más allá de la esfera individual”.

En este trabajo se pretende evidenciar cual ha sido el impacto que ha tenido el PESV en la Secretaría de Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta, en cuanto a la accidentalidad laboral tres años antes del 2016, año en que fue implementado, y tres años después de su implementación. También se busca por medio de un comparativo demostrar el aumento o disminución de accidentes laborales en los agentes de tránsito, además se utilizará una encuesta que nos permitirá saber cuál es el conocimiento que tienen los agentes de tránsito sobre el PESV.

Línea de investigación

Gestión, organización y gerencia de la Seguridad y Salud en el Trabajo.

Sublínea de investigación

Evaluación de las intervenciones organizacionales en la Seguridad y Salud en el Trabajo.

Tema de investigación

Impacto con respecto a la accidentalidad laboral después de implementar el PESV en la Secretaría de Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta.

Planteamiento del problema

Descripción del problema

La Organización Mundial de la Salud en el 2013 alerta a los gobiernos de los países a crear medidas urgentes que puedan prevenir accidentes de tránsito. Ya que, si no se intervienen, estas serán la quinta causa de muerte en 2030. (Duran Palacio & Moreno Carmona, 2015). Sin embargo, en Colombia, en la ciudad de Medellín se ha logrado obtener significativos avances en materia de movilidad, se coloca como referente para los municipios aledaños donde comparando las cifras del año 2013 con las del año 2012, hubo una reducción de 3.541 accidentes de tránsito. Presentándose un descenso de 9.6% en el número de víctimas mortales por cada 10.000 vehículos. (El Espectador, 2015).

La Secretaría de Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta es una empresa dedicada a formular y orientar las políticas sobre la regulación y control de tránsito; Actualmente esta secretaría cuenta con un personal de planta de 150 personas, de las cuales 62 son administrativos, 88 en el área operativa. Además, posee un parque automotor de 45 vehículos propios, de los cuales 30 son motocicletas y 15 son automóviles.

Dentro de los procesos de revisión realizados a la Secretaría de Movilidad y Tránsito, se encontró que para el cambio que se pretende realizar en la minimización de accidentes laborales viales, se propuso el desarrollo PESV. Dicho Plan hace un llamado mundial para tomar medidas que vinculen a toda la sociedad frente a la creciente problemática de accidentalidad y las víctimas que de allí se desprenden. Su finalidad es la de servir como documento de orientación que permita facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas, que lleven a la consecución de logros y metas de los objetivos propuestos en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial. (Plan estratégico de seguridad vial Municipio de Sabaneta, 2016).

Tabla 1
Accidentes de tránsito de origen laboral años 2014-2016

ITEM	2014	2015	2016
N° ACCIDENTES	9	18	14
CAUSAS	9 por imprudencia de terceras personas	5 por caída de moto, 13 por imprudencia de terceras personas.	7 por caída de moto, 7 por imprudencia de terceras personas.
DIAGNÓSTICO	Presentaron lesiones leves en extremidades superiores e inferiores. (laceraciones)	Presentaron lesiones leves en extremidades superiores e inferiores. (laceraciones)	Presentaron lesiones leves en extremidades superiores e inferiores. (laceraciones)
INCAPACIDADES	De 2 a 3 días	De 1 a 2 días	De 2 a 3 días

Nota. Se puede evidenciar que la accidentalidad laboral en la Secretaría de Movilidad y Tránsito antes de la implementación del PESV, presento variabilidad en los años anteriormente mencionados. Secretaría de Movilidad y Tránsito, Municipio de Sabaneta (2014, 2015, 2016).

Con esta investigación se busca conocer el impacto que ha tenido el PESV de la accidentalidad laboral en los agentes de tránsito de la Secretaría de Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta. Con ello se pretende fomentar el autocuidado e impactar en hábitos y

conductas de comportamiento que no son apropiados en la vía. (Novoa, Pérez, & Borrell, 2009).

El mal comportamiento, los hábitos inapropiados, la falta de educación en materia de seguridad vial son componentes que llevan a generar situaciones trágicas o de alto riesgo, la toma en las medidas pertinentes en materia de movilidad y tránsito que busquen disminuir o mitigar la generación de este tipo de accidentes. (Duran Palacio & Moreno Carmona , 2015).

Pregunta problema

¿Cuál es el impacto con respecto a la accidentalidad laboral después de implementar el PESV en la Secretaría de Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta?

Objetivos

Objetivo general

Determinar el impacto que ha tenido la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, de la accidentalidad laboral en los agentes de Tránsito y evidenciar si las acciones correctivas generaron una reducción significativa en accidentes viales de la Secretaría de Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta.

Objetivos específicos

- Recopilar la información de los diagnósticos y análisis de los diferentes escenarios en los cuales se presente riesgo de accidentalidad laboral.
- Comparar el índice de accidentalidad laboral de la Secretaría de Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta 3 años antes y tres años después de la implementación del PESV.
- Constatar el conocimiento y aplicabilidad del personal operativo luego de la implementación del PESV.

Justificación

Los accidentes de tránsito han sido declarados por la Organización Mundial de la Salud como un problema de salud pública. Según estimaciones hechas por esta entidad, a nivel mundial más de 1.25 millones de personas fallecen por esta causa y alrededor de 50 millones quedan lesionadas cada año. Esta problemática ha generado que a nivel mundial se haya declarado el periodo 2011-2020 como la década de la seguridad vial, que busca impulsar acciones que permitan en los países obtener disminuciones del 50% en las muertes por causa de la violencia vial.

En este contexto, Colombia no es ajena a esta problemática, dado a sus altas cifras con respecto al problema y la tendencia presentada en los últimos años. Una muestra de ello es la suma de los fallecimientos y los lesionados en una década, entre el período 2002-2012, en donde se obtiene una cifra representativa de casi 62.000 colombianos muertos y más de 443.000 heridos en accidentes de tránsito. Algo así como 16 víctimas diarias. Desde el punto de vista del medio de transporte, el 78% de los muertos y heridos en Colombia se concentra en los denominados por la OMS como “usuarios vulnerables de vía pública”, los usuarios de motocicleta ocupan el primer lugar en muertes y lesiones por accidentes de transporte (45.52% en muertes), seguido por el peatón (27,41% en muertes).

De acuerdo con lo anterior se hace necesario comenzar a diseñar y ejecutar políticas y acciones que de una u otra manera busquen disminuir las tragedias generadas por accidentes de tránsito, cambiando los malos hábitos o comportamientos que los usuarios de la vía tienen frente a la seguridad vial. Educación desde la infancia, respeto, tolerancia y convivencia, deben ser los ejes transversales sobre los cuales se construya una política de movilidad y seguridad, donde sean partícipes todos y cada uno de los actores que intervienen en la vía, ya que el objetivo del PESV es definir los métodos y acciones que se deben llevar a cabo en una empresa, organización o entidad pública o privada, para lograr la prevención de los accidentes

de tránsito laborales de manera que tengan clara su gestión al establecer áreas involucradas, responsables y mecanismos de evaluación y seguimiento.

Es por ello que, mediante esta investigación sobre el impacto que ha generado el PESV en la Secretaría de Movilidad y Transito, se buscara conocer las políticas establecidas, los programas y directrices que apuntaron a la reducción y mitigación de accidentes de tránsito laborales que se han convertido en un problema de salud pública que afecta y concierne a todos los funcionarios, por lo cual se hace necesario un abordaje integral para hacerle frente a esta problemática.

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. Es necesario poner en conocimiento de todos los funcionarios de la Secretaría de Movilidad y Tránsito, la Política de Seguridad Vial y el Plan Estratégico Institucional de Seguridad Vial, especialmente entre los conductores, de manera que se haga participe a todo el personal y con ello se busque fomentar el autocuidado e impactar en hábitos y conductas de comportamiento que no son apropiadas en la vía.

Marco de referencias

Antecedentes

Se evidenciaba una alta tasa de accidentalidad laboral en la Secretaría de Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta antes de ser implementado el PESV, por lo tanto, la iniciativa de este proyecto es determinar el impacto que genero el mismo.

Marco teórico

En esta investigación, se desarrollarán las principales teorías que hacen referencia a los temas sobre Accidentes de tránsito, Planes Estratégicos y Seguridad Vial, apoyados en bases de datos de documentos científicos, casos de estudio, artículos de revistas universitarias, que ampliaron el panorama en la investigación. El concepto de movilidad va más allá de los desplazamientos físicos de un lugar a otro, sin este no puede entenderse nuestra realidad actual, pues constituye el mayor desafío para la vida urbana contemporánea. (Romero & Lugo-Morín, 2018).

La mortalidad por accidentes de tránsito (AT) es un problema de salud pública a nivel mundial que deja pérdidas humanas estimadas en 1,25 millones cada año, siendo las personas de 15 a 29 años el grupo de mayor mortalidad. Factores tales como la velocidad inadecuada, el consumo de alcohol y drogas, el no respetar la prioridad, el cansancio o el sueño, la distracción, el no mantener distancia de seguridad entre vehículos, el no saber conducir correctamente o los fallos mecánicos, entre otros, siguen siendo factores fundamentales en la génesis de los AT. (Alarcón, y otros, 2018).

En la mayoría de los países europeos se han implementado políticas públicas tendientes al desarrollo de hábitos de movilidad para la prevención de accidentes y la mitigación de morbilidad y mortalidad. (García De Quevedo Najjar, Gonzalez Pérez, & Asprilla Lara, 2018). Los resultados obtenidos son realmente preocupantes pues mientras que la

mortalidad por accidentes de tráfico se reduce de manera progresiva en países como España y EE. UU., en Colombia, después de unos datos prometedores en el inicio del siglo, los últimos datos son bastante negativos. En efecto, en lugar de continuar con una tendencia decreciente, paralela a la de los otros dos países, en Colombia se ha producido un incremento de la mortalidad. (Alarcón, y otros, 2018).

El Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF), reportó entre 2010-2015 37.151 muertes debidas a siniestros causados por el tránsito en Colombia. La diferencia entre los extremos del periodo muestra un incremento de 13,1% en la tasa cruda de mortalidad, con un crecimiento anual promedio de 3,7% (n=226); no obstante, para 2015 el aumento fue de 6,8% (n=433). Las muertes se concentraron en los usuarios vulnerables de la vía pública, que representaron el 70,3% de los decesos; los motociclistas aportaron los 42,2% de las víctimas, seguidos por peatones (23,8%) y ciclistas (4,4%). (Rodríguez, Camelo, & Chaparro, 2017).

Ante la magnitud del problema, el gobierno nacional estableció el Plan Nacional de Seguridad Vial, (PNSV). Con el fin de orientar y articular todas las acciones, programas, planes y proyectos indispensables para garantizar a todos los ciudadanos el tránsito seguro por las vías del territorio nacional. (Cerquera Escobar, Pabón Cachope, & Fajardo, 2008). Durante 2017, en el área metropolitana hubo más de 40.000 accidentes. Aumento de parque automotor, entre las principales causas. Solo el año pasado, Antioquia registró la muerte de 939 personas por accidentes de tránsito, según la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Además, según el Runt, cuatro de los 10 municipios que conforman el valle de Aburrá hacen parte de las 10 ciudades con más accidentalidad del país. Medellín ocupa el primer lugar con un total, de 41.667 accidentes de tránsito en 2017. Los otros municipios son Bello (quinto lugar), Envigado (noveno) e Itagüí (décimo). (MIGBOR, 2018).

Por los significativos avances en materia de movilidad, seguridad vial e infraestructura, de nuevo Medellín busca ser un referente mundial. La ciudad cuenta desde hace 20 años con

metro, hace 10 años con metro cable y próximamente estará habilitado el primer tranvía que beneficiará a 350 mil personas de la zona Centro Oriental, según estimaciones de la Alcaldía. Comparado con cifras de 2013, a lo largo del año pasado en Medellín hubo 3.541 accidentes de tránsito menos; se presentó un descenso del 9,6% en el número de víctimas mortales por cada 10 mil vehículos y según mediciones recientes, el 78% de los carros y motos que circulan en la ciudad respetaron los semáforos en rojo, lo que se traduce en más vidas salvadas y menor accidentalidad. Estos resultados son producto de una de las mayores apuestas de la capital de Antioquia por mejorar la calidad de vida de los paisas, reducir los accidentes de tránsito y promover la cultura ciudadana en las calles: el Sistema Inteligente de Movilidad de Medellín (SIMM). (El Espectador, 2015).

La Secretaría de Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta al implementar el PESV, busca que sus funcionarios reduzcan la tasa de accidentalidad. Los Planes Estratégicos de Seguridad Vial es un documento de planificación, que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que debe realizar una empresa, de forma que incida efectivamente en la accidentalidad vial. Es decir, que la obliga a pensar, planear y trazar el mapa de acciones (incluyendo tiempos, recursos y actores concretos) con el fin de reducir las tasas de accidentalidad de tránsito. El objetivo de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial son definir los planes y acciones que deben llevar a cabo en la empresa, organizaciones o entidades públicas o privadas, para lograr la prevención de los accidentes de tránsito, de forma que tenga clara su gestión al establecer áreas involucradas, responsables, mecanismos de evaluación y seguimiento. (Secretaría de Movilidad y Tránsito, 2019).

Marco Contextual

Esta investigación se realizó teniendo como base la implementación del PESV, donde se busca determinar el impacto que ha tenido el PESV en la accidentalidad laboral de los agentes de tránsito de la Secretaría de Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta estudio comprendido entre los años 2014 al 2021.

Marco Conceptual

- **Accidente de trabajo:** Ver definición G-TH-06 Guía para la Identificación de peligros, Valoración de Riesgos y Determinación de Controles. (Ley 1562 de 2012).
- **Accidente de tránsito:** Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (Ley 769 de 2002).
- **Accidentes in Itinere:** Son aquellos que sufre el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo, siempre y cuando cumplan las siguientes características: - Que ocurra en el camino de ida o vuelta. - Que no se produzcan interrupciones por tareas no habituales en el desplazamiento entre el lugar de trabajo y el lugar del accidente. - Que se emplee el itinerario habitual.
- **Amenaza:** Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.
- **ARL:** La Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados al sistema general de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral. (Res. 1565 de 2014, Ministerio de Transporte).

- **Automotor:** Todo vehículo propulsado por un motor de combustión interna, cuyo chasis o bastidor está montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público. Ejemplos: motocicletas, automóviles, camionetas, camiones, van, vehículos especiales adecuados para caninos, vehículos necro móviles, vehículos adecuados para el transporte elementos explosivos, etc.
- **Carretera:** Vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.
- **Carril:** Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.
- **Cinturón de seguridad:** Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento.
- **Condiciones tecno-mecánicas, de emisiones contaminantes y de operación:** Para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional, debe garantizar como mínimo un perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales.
- **Conductor:** Funcionario habilitado y capacitado técnica y teóricamente para operar un vehículo (Ley 769 de 2002).
- **Entidad:** Colectividad considerada como unidad. Especialmente, cualquier corporación, compañía, institución, etc. tomada como persona jurídica.

- **Contraventor:** Persona natural o jurídica que infringe una norma.
- **Comparendo electrónico o foto multa:** Dispositivos móviles que le permiten tomar una foto del vehículo cometiendo una infracción. Registra la placa, lugar de la infracción, fecha y hora, para que en una central procesen los datos y envíen al domicilio registrado por el propietario un comparendo.
- **Estado del comparendo:** Pendiente, en resolución, acuerdo de pago, cancelado, exonerado, cambio de contraventor y cobro coactivo.
- **Estrategia:** Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento.
- **Formato de Reporte de Actos y Condiciones Inseguras – FACI:** Tarjeta donde se registran los accidentes o incidentes laborales y los riesgos asociados al quehacer diario.
- **Licencia de tránsito:** Es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público.
- **Mantenimiento correctivo:** Son las operaciones técnicas, donde se cambian partes, piezas, insumos o sistemas que fallan por desgaste o por un suceso, dicha operación se debe efectuar de manera inmediata para garantizar el correcto funcionamiento del automotor.
- **Mantenimiento preventivo:** Son las operaciones técnicas establecidas por el fabricante en kilómetros o tiempo, donde se cambian de manera programada partes e insumos para garantizar el correcto funcionamiento del automotor.

- **Manejo defensivo o preventivo:** Consiste en una serie de buenos hábitos, mediante los cuales se llega a evitar colisiones, atropellos, caídas, y en general, todo accidente de tránsito. También se define como comunicarse efectivamente con los otros conductores, haciendo que estos y nosotros comuniquemos mediante nuestra forma de manejo, nuestras intenciones, de manera que cada quien sepa lo que los otros pretenden hacer y todos al final lo logremos.
- **Manejo ofensivo, evasivo o táctico:** Técnicas de manejo para prevenir, reaccionar, enfrentar o huir de una situación de riesgo a bordo de un vehículo. En los tiempos actuales, este tipo de conducciones es indispensable tanto para enfrentar simples agresiones de tránsito como para escapar ante una situación de riesgo delictivo.
- **Parque Automotor:** Conjunto de vehículos de propiedad y/o los asignados por autoridad o entidad competente, mediante acto administrativo debidamente formalizado. (G-GA-01 Guía para prevenir eventos de responsabilidad extracontractual del estado por accidentes de tránsito con vehículos al servicio de la SUPERVIGILANCIA)
- **Pasajero:** Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público o privado (Ley 769 de 2002).
- **Peatón:** Persona que transita a pie por una vía (Ley 769 de 2002).
- **PESV:** Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- **Plan de acción:** corresponde al conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar los objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades
- **Plan estratégico de seguridad vial:** Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán

adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

- **Riesgo:** Posibilidad que se produzca un contratiempo o una desgracia que alguien o algo sufra perjuicio o daño.
- **Seguridad activa:** Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito. (Res. 1565 de 2014, Ministerio de Transporte).
- **Seguridad pasiva:** Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo. (Res. 1565 de 2014, Ministerio de Transporte).
- **Seguridad vial:** Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de estos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías. (Res. 1565 de 2014, Ministerio de Transporte).
- **Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo:** Consiste en el desarrollo de un proceso lógico y por etapas, basado en la mejora continua y que incluye la política, la organización, la planificación, la aplicación, la evaluación, la auditoria, y las acciones de mejora con el objeto de anticipar, reconocer, evaluar, y controlar los riesgos que puedan afectar la seguridad y la salud en el trabajo (Decreto 1072 2015).

- **SOAT:** Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso. (Res. 1565 de 2014, Ministerio de Transporte).
- **Vehículo:** Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público (Ley 769 de 2002).
- **Vehículo no automotor:** Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor. (Res. 1565 de 2014, Ministerio de Transporte)
- **Vulnerabilidad:** Es la probabilidad de afectación, o susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse a los efectos causados.

Marco Legal

Tabla 2

Marco legal 2021

NORMA	INSTITUCIÓN NORMALIZADORA	DESCRIPCIÓN	AÑO	APORTE AL PROYECTO
Resolución 64/255	Asamblea General de las Naciones Unidas	Su finalidad es la de servir como documento de orientación que permita facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas, que lleven a la consecución de logros y metas de los objetivos propuestos en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial.	2010	Nos sirve con documento de orientación para la seguridad Vial.

Resolución 1282 Art. 1 y 2	Ministerio de Transporte	El Gobierno de Colombia ha definido como una prioridad y como una Política de Estado la seguridad vial. En ese contexto, a través del Ministerio de Transporte, se ha establecido un Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV 2011-2016.	2012	Definir las Líneas de Acción Estratégicas como: -Estrategias sobre el Comportamiento Humano. -Estrategias sobre los Vehículos. -Estrategias sobre la Infraestructura Vial.
Ley 769 Art. 55	Ministerio de Transporte	Comportamiento del conductor, pasajero o peatón. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.	2002	Nos ayuda con el comportamiento de los actores viales.
Ley 1503 Art. 1,3 y 12	Ministerio Educación Nacional	Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.	2011	Nos aporta conocimiento en cuanto a la conducta segura en la vía.
Resolución 1565	Ministerio de Transporte	Por la cual expide la Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial	2014	Nos sirve para entender la guía de los planes estratégicos en materia de realizar un PESV.
Decreto 2851	Ministerio de Transporte	Por el cual se reglamentan los artículos 3, 4,5,6,7,9, 10, 12, 13,18 Y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.	2013	Busca la efectiva materialización de los instrumentos o herramientas para la elaboración de los PESV.
Decreto 1079	Ministerio de Transporte	Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.	2015	Busca unificar o compilar toda la reglamentación en materia de transporte.

Resolución 1231	Ministerio de Transporte	Por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.	2016	Permite la emisión de observaciones y aval de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.
Decreto 1252	Ministerio de Transporte	Por el cual se modifica el literal a del artículo 2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del libro 2 y se sustituye el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 107 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.	2021	Nos aporta conocimiento en el PESV.

Diseño metodológico

Nuestra investigación está fundamentada en un paradigma positivista, ya que se basa en hechos reales y análisis de datos verificados sobre reportes de accidentes de tránsito de tipo laboral, ocurridos tres años antes y tres años después de la implementación del PESV; Con un enfoque de tipo cuantitativo basado en una estadística descriptiva y la recolección de datos para probar la hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico para establecer patrones de comportamiento y probar teorías. La clasificación de este estudio es de corte transversal, ya que se define como un tipo de investigación descriptiva, comparando datos de variables recopiladas en un periodo de tiempo sobre una población o muestra definida.

Adicional a esto se verificará el compromiso de los agentes de tránsito de la Secretaría de Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta, contribuyendo en la seguridad de estos, encaminados en realizar un estudio sobre la prevalencia de los accidentes de tránsito de tipo laboral, estimando este factor de riesgo de tipo público, utilizando ayudas informativas como encuestas, que nos permitan subir el nivel de participación de los agentes de tránsito que son

los principales actores en las ocurrencias de accidentes de tránsito en la vía. Este tipo de accidentalidad compromete el bienestar físico y psicológico del personal operativo de la secretaría, sin embargo, se les brinda la atención necesaria para un reintegro laboral satisfactorio. La revisión bibliográfica permitió establecer relación entre el conductismo de Skinner, y la teoría cognoscitivo - social de Bandura, con la pedagogía y la psicología de la conducción, y cómo esto influye directamente en los factores que desencadenan a que se presenten accidentes de tránsito cuando la falla es humana teniendo en cuenta las condiciones del afectado de acuerdo a si es conductor, peatón, ciclista o pasajero, en qué tipo de vehículo se movilizaba, sector de la ocurrencia del accidente, día de la semana y hora que con mayor frecuencia ocurren los accidentes.

Descripción de la población

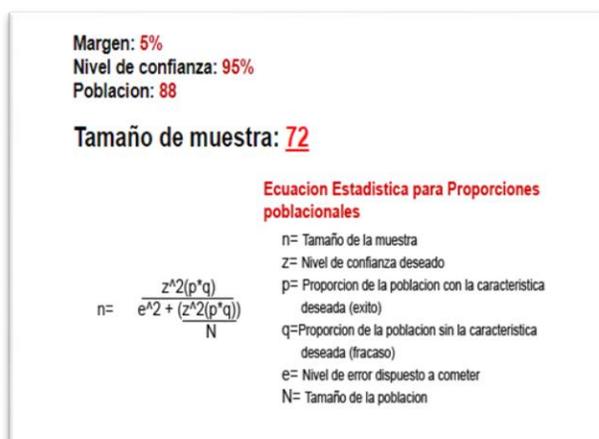
Esta investigación se hará en la Secretaría De Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta, este proyecto de investigación se delimita única y exclusivamente a la división operativa, esto de acuerdo a la base de datos proporcionada por la Dirección de Movilidad del Municipio de Sabaneta, de la cual se va a sacar un comparativo de las estadísticas arrojadas por el aplicativo de contravenciones, para determinar cuánto influyo la implementación del PESV en la disminución de los accidentes de tránsito en la Secretaría de Movilidad, donde se cuenta con total de funcionarios de planta de (150 personas) y un parque automotor de (30 motocicletas y 15 automotores) de los cuales solo tendremos en cuenta el personal operativo que consta de 88 funcionarios como: Subcomandante, Técnico operativo, Agentes de tránsito y educadores viales.

Muestra y muestreo

La muestra seleccionada es extraída de un tamaño de la población de 88 funcionarios operativos la Secretaría de Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta, para hallar el

tamaño de la muestra se realizó el siguiente procedimiento apoyado en la calculadora muestral, donde arrojo una muestra de 72 agentes de tránsito, con un margen de error del 5% y un nivel de confianza del 95%. Lo que permite definir que es una muestra representativa y confiable.

Figura 1
Calculadora Muestral (2021).



Diseño metodológico por objetivos

Instrumentos de medición

Basados en los datos estadísticos en accidentalidad laboral que arroja el aplicativo de contravenciones de la Secretaría de Movilidad y Tránsito, se recopilará la información necesaria con el fin de conocer el comportamiento que ha tenido la accidentalidad laboral. Para este proceso seguiremos los siguientes pasos:

- ✓ Solicitaremos el formato de la carta modelo de presentación de la universidad para el respectivo ingreso a la entidad pública, con el fin de obtener la información necesaria para llevar a cabo la investigación.
- ✓ Permitido el ingreso a la entidad se procederá a solicitar el acompañamiento de la persona encargada de la Unión Temporal de la Secretaría de Tránsito Sabaneta (U.T. SETSA), este nos apoyará en la búsqueda de la información en el aplicativo de contravenciones.

- ✓ Las variables que se utilizarán serán el índice de accidentalidad laboral y la tasa de accidentalidad laboral, representada tres años antes del 2016, año en que fue implementado el PEVS y tres años después de la implementación de este.
- Se realizará una comparación en los datos obtenidos en un periodo de tiempo de tres años antes y hasta el año 2019, utilizando como herramienta la estadística descriptiva con relación a la accidentalidad laboral, luego de la implementación del PESV.
- Se llevará a cabo la técnica de encuestas con preguntas mixtas, con el fin de identificar el conocimiento y aplicabilidad del PESV en los funcionarios de la Secretaría de Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta.

Procedimientos

- Se recopilarán los datos del sistema hallados en el aplicativo de contravenciones, el día 2 de mayo del 2021, en un tiempo estimado de 40 días hábiles aproximadamente.
- Se procederá a comparar los datos obtenidos, utilizando un cuadro comparativo donde se refleje la cantidad de accidentes laborales por año y en este se detalle la causa de accidentes más frecuentes, diagnóstico, plan de acción a ejecutar, que nos permitan visualizar la variabilidad en los datos, esto se realizara en los espacios de estudio de cada uno de los integrantes que hacen parte de esta investigación.
- Se realizará una encuesta electrónica con el fin de identificar el conocimiento y aplicabilidad del PESV en los funcionarios de la Secretaría de Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta, donde se plantearán preguntas con respuesta de tipo mixtas. Esta encuesta se enviará en el mes de julio a cada uno de los agentes de tránsito, utilizando como medio de entrega sus dispositivos móviles, con el fin de que esta sea diligenciada en un tiempo límite de dos días. Una vez finalizada la encuesta se procederá a la tabulación de los datos que serán llevados a una gráfica que nos

permitirá analizar los resultados arrojados por la encuesta, con el fin de dar cumplimiento al objetivo número tres.

Presupuesto

Tabla 3

Presupuesto para el desarrollo de las actividades 2021.

	Presupuesto para la actividad	Medios de Verificación	Responsable directo de la actividad	Supuestos o hipótesis Importantes
Meta	\$ 3.620.000	Cuadro comparativo de datos	Estudiantes: Marisol Londoño, Marcela Serna, Harrison Montoya.	N/A
Objetivo General		N/A	Estudiantes: Marisol Londoño, Marcela Serna, Harrison Montoya.	
Resultado 1 (por Objetivos específicos)	\$480.000 8 semanas 48 horas Investigadores proyecto Equipo de cómputo para desarrollar el proyecto y almacenar información.	Información en el aplicativo de contravenciones. Listado de variables	Estudiantes: Londoño, Marcela Serna, Harrison Montoya. Estudiantes: Marisol Londoño, Marcela Serna, Harrison Montoya.	Rechazo del proyecto por parte del docente.
Resultado 2 (por Objetivos específicos)	\$480.000 8 semanas 48 horas investigadores proyecto Equipo de cómputo para desarrollar el proyecto y almacenar información.	Cuadro comparativo de datos	Estudiantes: Marisol Londoño, Marcela Serna, Harrison Montoya.	No obtener la información necesaria para desarrollar el proyecto
	\$2.660.000 16 semanas	Resultados encuestas		

Resultado 3 (por Objetivos específicos)	96 horas investigadores proyecto Equipo de cómputo para desarrollar el proyecto y almacenar información.	Estudiantes: Marisol Londoño, Marcela Serna, Harrison Montoya.	Que la muestra seleccionada no realice la encuesta.
--	--	--	---

Cronograma

Tabla 4
Cronograma de actividades 2021

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES								
	Resumen Narrativo	Actividades (por objetivos específicos)	Cronograma de actividades					
			P/E	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.
Meta	Evidenciar si la implementación y aplicabilidad del PESV influyo en la reducción de la accidentalidad laboral en los agentes de tránsito de la secretaría de movilidad y tránsito del Municipio de Sabaneta.	5.1. Se realizó mediante el análisis de un cuadro comparativo, evidenciando la disminución de la accidentalidad laboral en los agentes de tránsito.	P				X	
			E					
Objetivo General	Determinar el Impacto que ha tenido la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, en la accidentalidad laboral de los agentes de Tránsito y evidenciar si las acciones correctivas generaron una reducción significativa en accidentes viales de la Secretaría de Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta.	N/A	P	X				
			E					
Resultado 1 (por Objetivos específicos)	Recopilar la información de los diagnósticos y análisis de los diferentes escenarios en los cuales se presente riesgo de accidentalidad laboral	Actividad 1. 1 solicitaremos el formato de la carta modelo de presentación de la universidad para el respectivo ingreso a la entidad pública, con el fin de obtener la información necesaria para llevar a cabo la investigación.	P	X				
			E		X			
		Actividad 1. 2 permitido el ingreso a la entidad se procederá a solicitar el acompañamiento de la persona encargada de la Unión Temporal secretaria de Transito	P		X			

		Sabaneta (U.T. SETSA), este nos apoyará en la búsqueda de la información en el aplicativo de contravenciones.	E	X
		Actividad 1.3 Las variables que se utilizarán serán el índice de accidentalidad laboral, representada tres años antes del 2016, año en que fue implementado el PESV y tres años después de la implementación del mismo.)	P	X
			E	X
Resultado 2 (por Objetivos específicos)	Comparar el índice de accidentalidad laboral de la secretaria de movilidad y tránsito del municipio de Sabaneta 3 años antes y tres años después de la implementación del PESV.	Actividad 2.1 Se realizará una comparación en los datos obtenidos en un periodo de tiempo de tres años antes y hasta el año 2021, utilizando como herramienta la estadística descriptiva con relación a la accidentalidad laboral, luego de la implementación del PESV.	P	X
			E	X
Resultado 3 (por Objetivos específicos)	Constatar el conocimiento y aplicabilidad del personal operativo luego de la implementación del PESV.	Actividad 3.1 Se realizará una encuesta electrónica con el fin de identificar el conocimiento y aplicabilidad del PESV en los Agentes de tránsito de la secretaria de Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta.	P	X
		Actividad 3.2. Se realizará la tabulación de los datos que serán llevados a una gráfica que nos permitirá analizar los resultados arrojados por la encuesta, con el fin de dar cumplimiento al objetivo número tres.	E	X
		Actividad 3.3. Se analizarán los datos obtenidos en la encuesta por medio de la aplicación Google Drive con el fin de determinar el grado de conocimiento y aplicabilidad del PESV.	P	X
			E	X

Resultados Esperados

Para obtener los resultados esperados se utilizó una encuesta con la cual se buscaba saber el grado de conocimiento de los agentes de tránsito de la Secretaría de Movilidad y Tránsito del municipio de Sabaneta; la cual cuenta con 88 agentes operativos, de los cuales se recogió una muestra de 72 encuestas efectivas, las cuales se diligenciaron en su totalidad.

Encuesta

Gráfico 1

Cargos funcionarios 2021

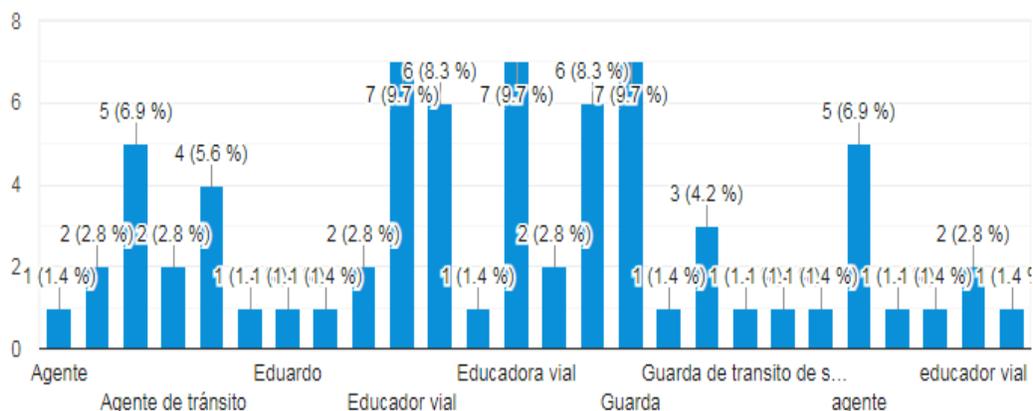


Gráfico 1. Encuesta. Elaboración propia (2021).

De las 72 personas que participaron de la encuesta se pudo identificar que, 38 eran Agente de tránsito; (31) Educadores viales; (1) Coordinadora vial; (1) Técnico operativo; y (1) Subcomandante de Tránsito. Confirmando así la participación de todo el personal operativo de la Secretaría de movilidad y tránsito.

Gráfico 2

¿Sabe que es un Plan Estratégico de Seguridad Vial? 2021

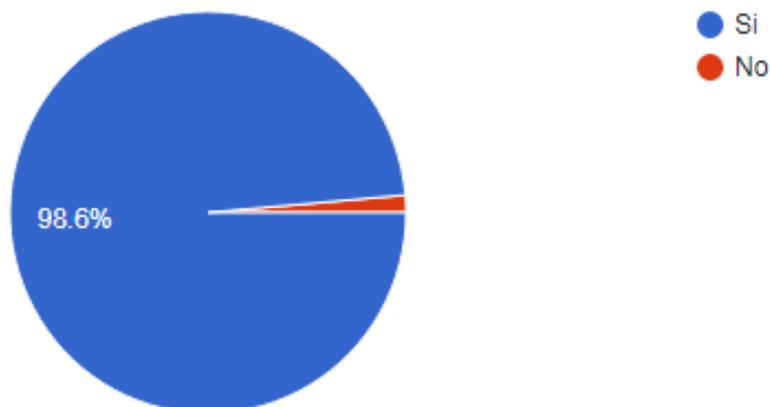


Gráfico 2. Encuesta. Elaboración propia (2021).

Se evidencia que de 72 funcionarios encuestados el 98.6% tienen conocimiento amplio sobre el PESV, solo una persona respondió no tener conocimiento. Lo cual indica que se tiene un porcentaje alto sobre conocimiento de los funcionarios sobre el PESV.

Gráfico 3

¿Sabe cómo Agente de tránsito para qué sirve un Plan Estratégico de Seguridad Vial? 2021

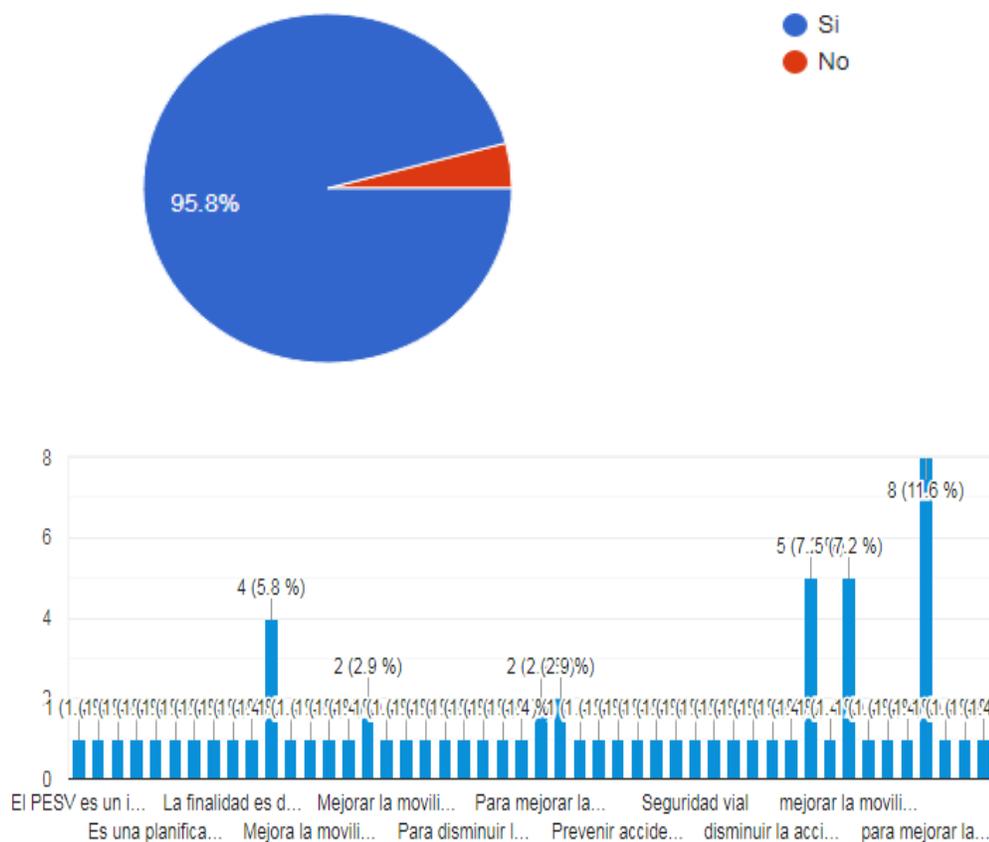


Gráfico 3. Encuesta. Elaboración propia (2021).

De los 72 encuestados se obtuvieron 69 respuestas afirmativas y 3 negativas.

De las 69 respuestas afirmativas se obtuvieron diferentes conceptos de para qué sirve el PESV, donde el más común fue para mejorar la movilidad, luego se encuentra otras respuestas que indican que es para mejorar la seguridad vial, y como último concepto encontramos la disminución de la accidentalidad.

Gráfico 4

¿Sabe que los planes estratégicos de seguridad vial son para mayor educación e información vial para todos los ciudadanos por parte del estado? 2021

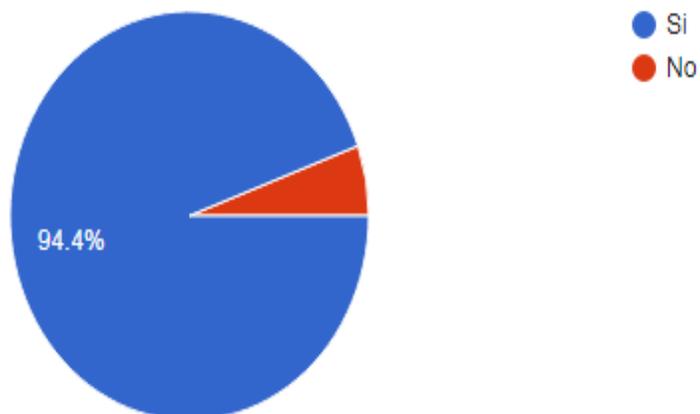


Gráfico 4. Encuesta. Elaboración propia (2021).

Como se puede observar en el gráfico 68 de los 72 encuestados respondieron afirmativamente y 4 de ellos no saben la respuesta.

Gráfico 5

¿Cómo empleado público de la Secretaría de movilidad y tránsito de Sabaneta Aplica la Educación Vial? 2021

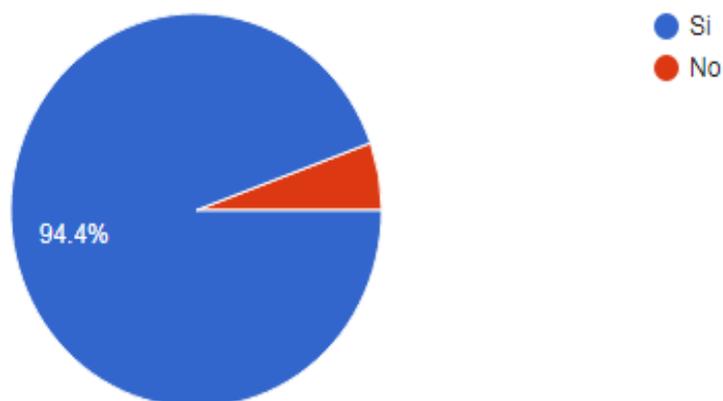


Gráfico 5. Encuesta. Elaboración propia (2021).

De los 72 agentes encuestados se obtuvieron 68 respuestas afirmativas y 4 negativas, siendo mucho mayor el número de agentes que ponen en práctica las normas de tránsito de la siguiente manera: de los cuales 21 dicen respetando las normas, 23 de ellos dicen cumplir las normas, y 31 agentes restante manifiestan diversas respuestas como buen comportamiento en la vía, cuidado ciudadano, respetando las normas de tránsito, campañas de sensibilización y creando estrategias.

Los 4 agentes que respondieron de manera negativa manifiestan no aplicarse de manera correcta.

Gráfico 7

¿Conoce los resultados de las campañas realizadas por parte de la secretaria de Movilidad y Tránsito para la educación vial? 2021

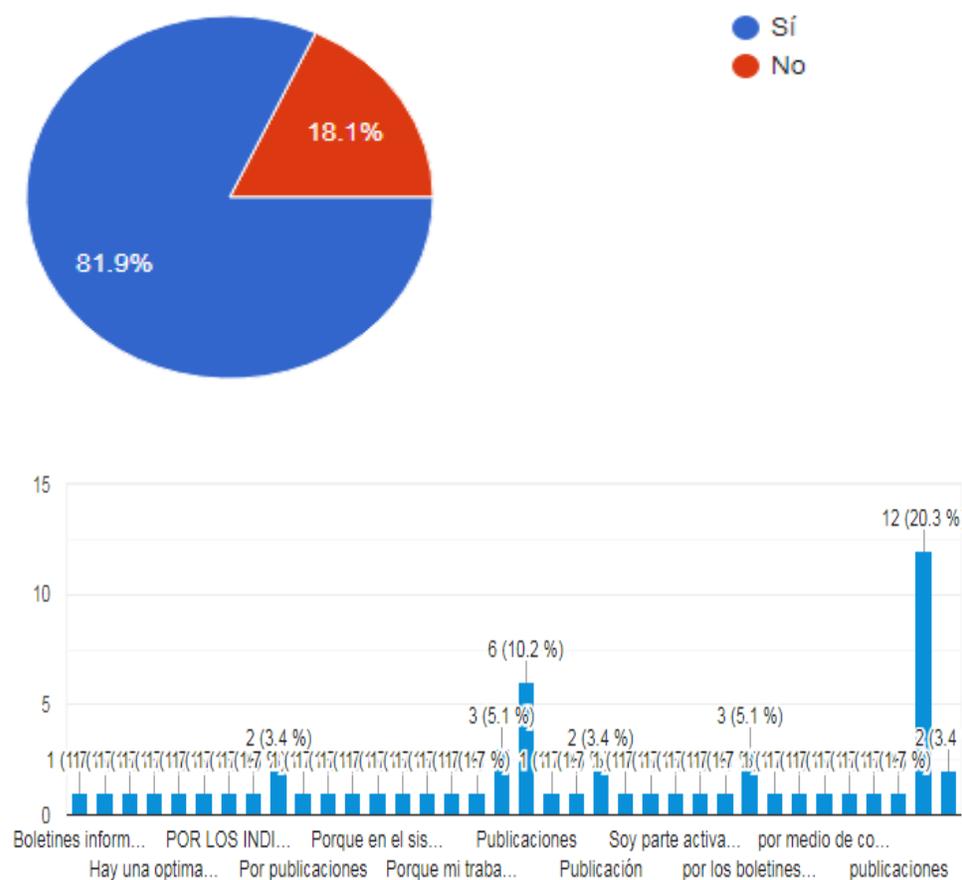


Gráfico 7. Encuesta. Elaboración propia (2021).

Se evidenció que 59 de los 72 encuestados manifiestan saber los resultados de las campañas, siendo las publicaciones el mayor medio utilizado para este fin, también pueden darse cuenta por boletines informativos, solo 13 de los encuestados manifiestan no tener conocimiento.

Gráfico 8

¿Conoce la publicidad que implementa la Secretaría de movilidad y tránsito para prevenir la accidentalidad laboral? 2021

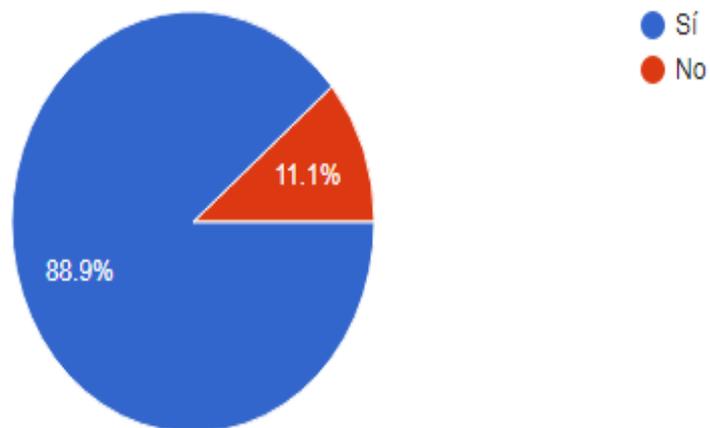


Gráfico 8. Encuesta. Elaboración propia (2021).

Como se puede observar en el gráfico 64 respuestas fueron afirmativas y 8 de ellas fueron negativas, logrando evidenciar que la mayoría de los agentes tiene conocimiento de estas publicaciones.

Gráfico 9

¿Cómo funcionario público conoce los riesgos de la Movilidad? 2021

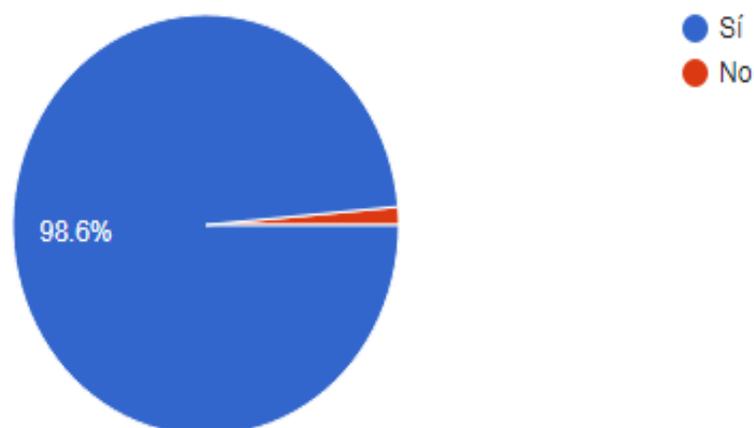


Gráfico 9. Encuesta. Elaboración propia (2021).

Se observa que, de las 72 respuestas, 71 agentes de tránsito expresan conocer los riesgos de movilidad, donde se encuentra que 24 de los encuestado dicen que es un riesgo público, 25 de ellos expresan estar expuestos a ellos diariamente, 18 dicen que es parte de su trabajo, 5 de los agentes expresan estar expuestos por su labor.

Solo 1 del os 72 encuestados no conoce los riesgos de movilidad.

Gráfico 10

¿Sabe cuáles son los decretos para la elaboración de un Plan Estratégico de Seguridad vial? 2021

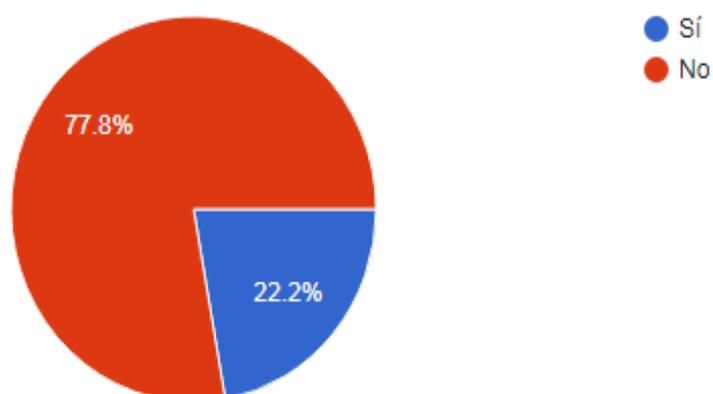


Gráfico 10. Encuesta. Elaboración propia (2021).

Los agentes manifiestan no tener claridad sobre los decretos para la elaboración del PESV, 56 de los 72 contestaron que no, y 16 de ellos contestaron de forma afirmativa, donde manifiestan que la normatividad que más conocen son la ley 769 de 2002 y resolución 1885 del 2016, ley 1503, resolución 1585.

Gráfico 11

¿Conoce sobre la implementación del plan estratégico de seguridad vial del Municipio de Sabaneta? 2021

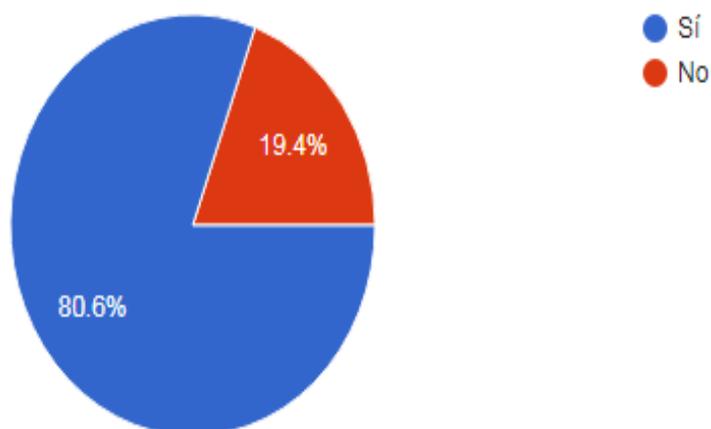


Gráfico 11. Encuesta. Elaboración propia (2021).

58 personas contestan afirmativamente y 14 personas manifiestan no conocer sobre la implementación del PESV. Siendo mayor el porcentaje de conocimiento que se obtiene de los guardas.

Cuadro comparativo accidentalidad laboral

Tabla 5

Comparativo accidentalidad laboral personal operativo 2021

ITEM	2014	2015	2016	2017	2018	2019
N° Accidentes	9	18	14	15	18	6
Causas	9 por imprudencia de terceras personas.	5 por caída de moto. 13 por imprudencia de terceras personas.	7 por caída de moto. 7 por imprudencia de terceras personas.	4 por caída de moto. 6 por pisadas, choques o golpes. 5 por imprudencia de terceras personas.	5 por choque contra objetos móviles. 1 por golpes por objetos móviles (comprendidos los fragmentos volantes y las partículas), a excepción de los golpes por objetos que caen. 1 por caídas de objetos 3 por caídas de personas que ocurren al mismo nivel. 1 por atrapada entre un objeto inmóvil y un objeto móvil. 5 por caídas de personas con desnivelación [caídas desde alturas (árboles, edificios, andamios, escaleras, máquinas de trabajo, vehículos) y en profundidades (pozos, fosos, excavaciones, aberturas en el suelo)]. 2 por esfuerzos excesivos o falsos movimientos	2 por caída de personas 2 por pisadas, choques o golpes 1 por sobreesfuerzo, esfuerzo excesivo o falso movimiento 1 por caída de objetos
Diagnóstico	Presentaron lesiones leves en extremidades superiores e inferiores (laceraciones)	Presentaron lesiones leves en extremidades superiores e inferiores (laceraciones)	Presentaron lesiones leves en extremidades superiores e inferiores (laceraciones)	Contusión, machacón, magulladura, conservándose la superficie de la piel intacta; traumatismo, atrición, hematoma, edema y equimosis traumáticos	Otras heridas, incluye desgarramientos, heridas, cortaduras, heridas superficiales Traumatismo superficial, incluye las picaduras de insectos no venenosos y lesiones provocadas por cuerpo extraño en el ojo Contusión, machacón, magulladura, conservándose la superficie de la piel intacta; traumatismo, atrición, hematoma, edema y equimosis traumáticos Luxación, esguince	TRAUMA SUPERFICIAL (Incluye rasguño, punción o pinchazo y lesión en ojo por cuerpo extraño) Golpe, contusión o aplastamiento Torcedura, esguince, desgarramiento muscular, hernia o laceración de músculo o tendón sin herida
Plan de acción a ejecutar	Capacitación auto cuidado Capacitación pausas activas	Capacitación autocuidado manejo de cargas	Capacitación auto cuidado capacitación pausas activas	Capacitación auto cuidado capacitación pausas activas	Incluir al trabajador en testimonio para la campaña visual de tránsito	Capacitación auto cuidada (PESV), check list para evaluar mecánica automotriz (PESV), capacitación manejo defensivo (PESV)
Incapacidad	De 2 a 3 días	De 1 a 2 días	De 2 a 3 días	De 2 a 4 días	De 2 a 4 días	De 3 a 10 días

Nota. Comparativo accidentalidad laboral, personal operativo. Secretaría de Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta (2021).

Conclusiones y recomendaciones

Conclusiones

- Se puede evidenciar, teniendo en cuenta la encuesta realizada al personal operativo de la Secretaría de Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta que sí cuentan con un conocimiento básico sobre el PESV, observando también que un porcentaje muy bajo desconoce sobre la implementación de este en la secretaría.
- Luego de la información aportada por la Secretaría de Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta sobre el índice de la accidentalidad laboral años anteriores a la implementación del PESV, se confirmó que la tasa de accidentalidad se encuentra en un promedio de 13 accidentes por año, siendo el año 2015 el que mayor accidentalidad presento con 18 accidentes, existiendo la imprudencia de terceras personas la causa más común.
- Igualmente se puede constatar que en el año siguiente a la implementación del PESV (2017), que el índice de la accidentalidad se redujo en un porcentaje muy poco significativo. Para el año siguiente (2018) se incrementa la accidentalidad, lo cual indica que no fue tan efectiva las acciones tomadas para este fin. En el año (2019) por el contrario se observa una disminución significativa de la accidentalidad laboral, lo que demuestra que se empezó a enfatizar más en la estrategia de la implementación del PESV.
- En el año 2020, se presenta una disminución significativa en el índice de accidentalidad, sin embargo, se debe tener en cuenta que este año fue atípico por motivo de la pandemia declarada a causa de SARS-COV-2, esto pudo haber alterado el índice de accidentalidad laboral, debido al confinamiento obligatorio, ya que la mayoría del

personal operativo, aunque seguían ejerciendo sus labores el flujo vehicular y peatonal se vio reducido. En lo que va corrido del año 2021 no se han presentado accidentes de tipo laboral.

- Se puede concluir que la implementación del PESV en la Secretaría de Movilidad y Tránsito del Municipio de Sabaneta ha sido positiva para la reducción y prevención de la accidentalidad laboral.

Recomendaciones

- Es importante que exista una continuidad cuando se presente un cambio de administración en la aplicabilidad de todos los programas relacionados al PESV.
- Por otro lado, se recomienda tener un compromiso de parte de todo el personal operativo en el autocuidado y las buenas prácticas, ya que esto permitirá que se pueda sostener una tasa baja en accidentalidad laboral.
- Tener en cuenta las estrategias de prevención planteadas en los planes de acción elaborados por la Secretaría de Movilidad y Tránsito garantizando la retroalimentación y la respectiva aplicación del personal operativo.

Referencias

- García De Quevedo Najar, F., Gonzalez Pérez, M. G., & Asprilla Lara, Y. (2018). *Determinación de los componentes entrópicos de la accidentalidad: el trinomio vehículo/usuario/camino en la metrópoli de Guadalajara, México*. Metrópoli de Guadalajara, México: Revista Tecnura.
- Rodríguez, J. M., Camelo, F. A., & Chaparro, P. E. (2017). *Seguridad vial en Colombia en la década de la seguridad vial: resultados parciales 2010-2015*. Colombia: Rev Univ Ind Santander Salud.
- Alarcon J.D., S. I. (2018). ORIGINAL.92.
- Alarcón, J. D., Saladich, I. G., Vallejo Cuellar, L., Ríos Gallardo, A. M., Montalvo Arce, C., & Bonfill Cosp, X. (2018). *Mortalidad por accidentes de tráfico en Colombia. Estudio comparativo con otros países*. España: Rev Esp Salud Pública.
- (2009). *Calculadora muestral*. Asesorías Económica & Marketing Copyringt 2009.
- Cerquera Escobar, F. A., Pabón Cachope, J. A., & Fajardo, R. A. (2008). *Diseño de un plan estratégico de seguridad vial departamental (modelo piloto para el Departamento de Boyaca*. Boyaca: Revista Facultad de Ingeniería UPTC, 17(24).
- Duran Palacio, N. M., & Moreno Carmona, N. D. (2015). *Personalidad e infracciones frecuentes de normas de tránsito*. Fundación Unversitaria Luis Amigó. Medellín: Artículo de investigación.
- El Espectador. (2015). *Así Medellín le gana la batalla a los trancones y la accidentalidad*. Bogotá: Global Network Content Services LLC, DBA Noticias Financieras LLC.
- MIGBOR. (2018). *Valle de Aburrá, con la mayor tasa de accidentalidad vial de Colombia*. Bogotá: El Tiempo.
- (2014). *Ministerio de Transporte*. Colombia.
- Novoa, A. M., Pérez, K., & Borrell, C. (2009). *Efectividad de las intervenciones de seguridad vial basadas en la evidencia: una revisión de la literatura*. Barcelona: Elsevier España, S.L.
- (2016). *Plan estratégico de seguridad vial Municipio de Sabaneta*. Sabaneta.
- Romero, G. A., & Lugo-Morín, D. R. (2018). *El estado del arte de la movilidad del transporte en la vida urbana en ciudades latinoamericanas*. México: Revista Transporte y Territorio.
- Sánchez, D., & Ramírez, A. D. (06 de 12 de 2014). www.uniquindio.edu.co. Obtenido de www.uniquindio.edu.co: <https://bdigital.uniquindio.edu.co/handle/001/3648?locale-attribute=en>
- (2019). *Secretaría de Movilidad y Tránsito*. Sabaneta.

Anexos

Anexo 1

Campañas educativas 2016



Fuente: oficina de educación vial (2016)

Anexo 2

Capacitaciones en señales de tránsito 2018



Fuente: oficina de educación vial (2018)

Anexo 3

Encuesta Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021

4/11/21 18:29

Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)

Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)

Con el fin de conocer la percepción o el nivel de conocimiento que tienen los agentes de tránsito a cerca del PEVS, les solicitamos amablemente diligenciar todos los campos de la siguiente encuesta. La información que Usted consigne será confidencial, por lo tanto, solicitamos la mayor sinceridad en el diligenciamiento del cuestionario.

*Obligatorio

1. Nombres y Apellidos *

2. Cargo *

3. ¿Sabe que es un Plan Estratégico de Seguridad Vial? *

Marca solo un óvalo.

Si

No

4. ¿Sabe cómo Agente de tránsito para qué sirve un Plan Estratégico de Seguridad Vial? *

Marca solo un óvalo.

Si

No

5. En caso de que su respuesta anterior fuera afirmativa, Describa

4/11/21 18:29

Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)

6. ¿Sabe que los planes estratégicos de seguridad vial son para mayor educación e información vial para todos los ciudadanos por parte del estado? *

Marca solo un óvalo.

Si

No

7. ¿Cómo empleado público de la Secretaría de movilidad y tránsito de Sabaneta Aplica la Educación Vial? *

Marca solo un óvalo.

Si

No

8. En caso de ser afirmativo, Explique como lo aplica

9. ¿Conoce sobre el seguimiento interno del plan estratégico de seguridad vial por parte de la alcaldía Municipal y la secretaria de Movilidad y Tránsito? *

Marca solo un óvalo.

Sí

No

10. En caso de ser afirmativo, ¿Que conoce?

4/11/21 18:29

Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)

11. ¿Conoce los resultados de las campañas realizadas por parte de la secretaria de Movilidad y Tránsito para la educación vial? *

Marca solo un óvalo.

Sí

No

12. En caso de ser afirmativo, ¿Por que?

13. ¿Conoce la publicidad que implementa la Secretaría de movilidad y tránsito para prevenir la accidentalidad laboral? *

Marca solo un óvalo.

Sí

No

14. ¿Como funcionario público conoce los riesgos de la Movilidad? *

Marca solo un óvalo.

Sí

No

15. En caso de ser afirmativo, ¿Por que?
