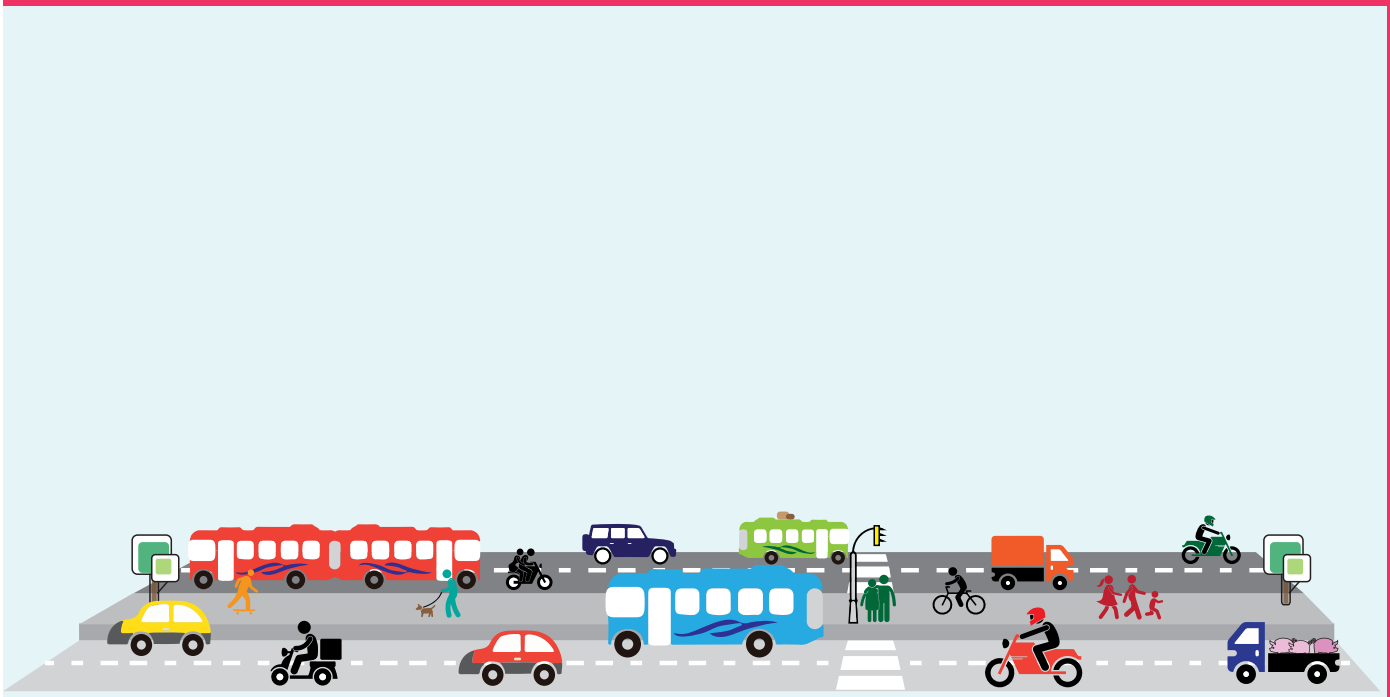


La salud es de todos

Minsalud

Guía para la implementación de la estrategia de movilidad segura, saludable y sostenible

Subdirección de Salud Ambiental
Dirección de Promoción y Prevención

Tabla de contenido

4
Presentación

5
Módulo 1:
Conceptos claves

6
Módulo 2:
Contexto de seguridad vial

8
Módulo 3:
Elementos básicos para la implementación de la Estrategia de Movilidad segura, saludable y sostenible

9
Módulo 4:
Etapas para la implementación

12
Módulo 5:
Acciones de seguridad vial para la movilidad segura, saludable y sostenible

17
Módulo 6:
Ruta de asistencia técnica

18
Anexo 1
Análisis de factores de riesgo presentes en el espacio público

23
Anexo 2:
Identificación de causas de incidentes viales

26
Bibliografía y links de interés

Guía para la implementación de la estrategia de movilidad segura, saludable y sostenible. Orientaciones técnicas y metodológicas
Febrero de 2019

© Ministerio de Salud y Protección Social

Carrera 13 No. 32 - 76
PBX: (57-1) 330 50 00
FAX: (57-1) 330 50 50
Línea de atención nacional gratuita: 018000 91 00 97
Lunes a viernes de 8:00 a.m. a 5:30 p.m.
Bogotá D.C., Colombia.

Fotografía de la portada:
Área metropolitana del Valle de Aburrá.
https://www.flickr.com/photos/amva/

Presentación

El Ministerio de Salud y Protección Social, definió dentro de sus prioridades el abordaje de la inseguridad vial como un problema de salud pública, teniendo en cuenta las altas cifras de fallecidos, lesionados y personas en condición de discapacidad que dejan los incidentes viales año a año, tan solo en 2017 según cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial en el país fallecieron 6.718 personas y se lesionaron 40.088.

La presente guía tiene como objetivo orientar el proceso de construcción de una cultura de movilidad saludable, segura y sostenible a nivel territorial. En ese sentido, son presentadas las herramientas técnicas y metodológicas para el desarrollo local de acciones e intervenciones.

La cual sintetiza los marcos político, normativo, estratégico y conceptual del tema; reseña el diagnóstico situacional y la justificación de la respuesta sectorial; presenta enfoques, objetivos, y Acciones de Seguridad Vial desde Salud, desarrollada en: pilares y acciones del sector con sus componentes, responsables de implementación, productos esperados y horizonte temporal.

Guía para asistencia técnica en las entidades territoriales de la estrategia de movilidad saludable, segura y sostenible.

Para recordar

La OMS señala que cada año se pierden aproximadamente 1,35 millones de vidas como consecuencia de los incidentes de tránsito y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y muchos de esos traumatismos provocan discapacidades.

Además, cabe resaltar que Los incidentes de tránsito cuestan a la mayoría de los países el 3% de su PIB.

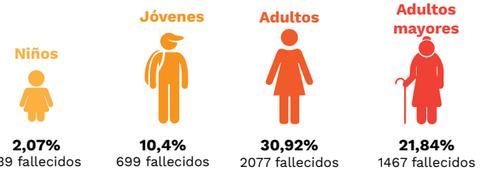
Por su parte, en 1973 la ONU declaró explícitamente que las lesiones viales son un serio problema de salud pública, e instó a su prevención integral por no ser hechos accidentales ni ocurridos por cuenta del azar.

En este orden de ideas los incidentes viales, así como su promoción y prevención, son temas de abordaje intersectorial que el sector salud debe aportar desde sus competencias.

En el 2017 en Colombia murió 1 persona por incidentes de tránsito cada **73 minutos**

En Colombia **7.355** de muertes anuales por accidentes de tránsito (2016)

Por grupos de edades, los datos para el 2017 se distribuyeron así:



Módulo 1:
Conceptos clave

MOVILIDAD

La movilidad hace referencia a la capacidad de desplazamiento con la que cuentan los individuos; y es posible considerarle, junto a la demografía, la alimentación y el hábitat, un desafío contemporáneo de la civilización; esto en la medida en que son acciones que alteran o afectan directamente la calidad de vida de los individuos. La movilidad humana es en este documento **"Expresión integral del movimiento"**.

Expresión como carácter objetivo, medible y valorable; lo integral como la naturaleza holística de sus dimensiones básicas: saludable, segura, y sostenible. Que sea saludable es un propósito sectorial desde salud; segura y sostenible son condiciones de contexto y alcance, en una premisa moderna que articula actores y sectores[1].

MOVILIDAD SALUDABLE, SEGURA Y SOSTENIBLE[2]

Que moverse sea **saludable es un propósito,** un fin del sector salud. Moverse más veces, más tiempo, sin dependencia de medios motorizados y con accesibilidad para todos es, según sólida evidencia, la base de una vida personal, familiar, comunitaria y social gratificante, productiva, que promueve el bienestar de individuos y poblaciones, al tiempo que previene riesgos y enfermedades de diverso tipo, desde las fisiológicas a las mentales.
Moverse de manera saludable requiere que los territorios asuman compromisos de política pública y gestión, que consideren los riesgos y exposiciones viales en la cotidianidad que materializa los planes de gobierno local, municipal, distrital y departamental.

Que moverse sea **seguro es un medio para mantener y promover la salud.** El contexto natural y creado en que las personas se mueven cotidianamente al socializar, recrearse, estudiar, trabajar, al vivir, no debe generar riesgos ni exposición a amenazas contra la vida y la salud. Moverse de manera segura implica que el ente territorial disponga de política intersectorial y estrategias integrales expresadas en planes, programas y proyectos, que van desde promover la cultura del cuidado en la vía como prioridad desde la cultura ciudadana, contar con la infraestructura y gestión de la movilidad adecuada, hasta la respuesta oportuna y eficaz del sector salud a la atención de las personas lesionadas cuando ocurren incidentes en las vías.

Que la movilidad sea **sostenible es un modo** contemporáneo de entender, conscientemente, el alcance global del desplazamiento. Es una premisa moderna para articular actores y sectores de manera racional, equitativa y funcional en la preservación del ambiente natural o creado de las generaciones presentes y futuras, en sus dimensiones ambiental, económica, política y social. Moverse de manera sostenible implica a los entes territoriales promover una nueva conciencia sobre los recursos y efectos comprometidos en la Movilidad.

1 Anexo técnico acciones de seguridad vial hacia la Movilidad Saludable, Segura y Sostenible en Colombia, MSPS/OPS, 2016
2 Anexo técnico acciones de seguridad vial hacia la Movilidad Saludable, Segura y Sostenible en Colombia, MSPS/OPS, 2016

Módulo 2:
Contexto de la seguridad vial

La ONU actúa desde su creación, en 1945, sobre los determinantes poblacionales de morir o Según el informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015, cada año se producen en todo el mundo aproximadamente 1,25 millones de muertes por incidentes viales, definiendo las lesiones causadas por el tránsito como la octava causa mundial de muerte, y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años (1).

El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 (2), propone reducir en un 50% la mortalidad derivada de los hechos de tránsito en el mundo, a través de las estrategias definidas en sus cinco grandes pilares: gestión de la seguridad vial, vías de tránsito y movilidad más segura, vehículos más seguros, usuarios de vías de transito más seguros y respuesta tras los accidentes, los cuales integran las necesidades de los países para tener en cuenta como alinearse con la seguridad vial.

La Asamblea General de las Naciones Unidas en su reunión del 2015 (3), incluyó en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, la movilidad segura como uno de los objetivos a desarrollar destacando en el objetivo 3.6 del apartado Salud y Bienestar Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.
Colombia, acatando el llamado para la disminución de cifras de lesionados y muertos por causa de incidentes de tránsito, ha abordado la Seguridad Vial como una política pública de Estado, en virtud de lo cual se generan acciones tendientes a garantizar el derecho a la movilidad segura.

Colombia través de la Ley 1702 de 2013 creo la Agencia Nacional de Seguridad Vial como entidad rectora, en cumplimiento de las funciones de: “formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura”[1], y “la de elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad vial en el país[2], con el fin de materializar el mandato legal y contribuir a la consecución de los fines estatales, elaboró el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2011 – 2016, posteriormente ajustado para las vigencias 2011 – 2021 por medio de la Resolución 2273 del 2014, el cual constituye una manifestación explicita del interés del Gobierno por contribuir a mejorar la seguridad vial del país.

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2021, es el documento base de la Política de Seguridad Vial, que contiene los lineamientos estratégicos de implementación de la política, entre los cuales se ha incluido un pilar referente al Comportamiento Humano, desde el cual se pretende instar a los ciudadanos a replantear los comportamientos nocivos para la seguridad vial y fomentar las buenas prácticas dependiendo de los diversos roles que como actor vial se desempeñan

El Ministerio de Salud y Protección Social (MSPS) incluyo la Movilidad Segura en el Plan Decenal de Salud Pública 2012-2021, estableciendo como meta reducir en el 25% la mortalidad a causa de accidentes de tránsito a 2021 aplicando estrategias de intervención intersectorial donde se definieron los factores de riesgo y se establecieron los diferentes actores que intervienen. Igualmente se inició un proceso de promoción y prevención desde los entornos saludables priorizando peatones y ciclistas como actores vulnerables de la vía, e incorporando criterios de sostenibilidad, en lo que hemos llamado Estrategia de Movilidad Saludable, Segura y Sostenible, formulada intersectorialmente.

Compromisos a nivel mundial

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE
17 OBJETIVOS PARA TRANSFORMAR NUESTRO MUNDO

3 SALUD Y BIENESTAR

11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES

Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020

Gestión de la seguridad vial | Vías de tránsito y movilidad más segura | Vehículos más seguros | Usuarios de vías de tránsito más seguros | Respuesta tras los accidentes

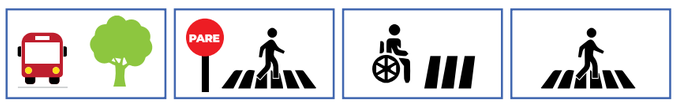
Compromisos a nivel nacional

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Usuario tipo peatón | Usuario tipo motociclista | Lesiones | Víctimas fatales por accidentes imputables a la conducción alcohólica y al uso de sustancias psicoativas

Compromisos del Plan Decenal de Salud Pública

10 PLAN DECENAL DE SALUD PÚBLICA COLOMBIA 2012 2021



Sistemas de transporte masivo y sostenible | Señalización | Personas en condición de discapacidad | Cultura ciudadana

Módulo 3:
Elementos básicos para la implementación de la Estrategia de MSSS

A continuación se presenta la metodología que corresponde con las etapas propuestas por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial-ANSV (1).

El objetivo principal de la metodología presentada a continuación es la participación informada, activa y efectiva del sector Salud mediante su reconocimiento en una concepción integral, que va más allá de lo preventivo, curativo o de rehabilitación, y que implica la participación de otros sectores que promuevan el cuidado de la vida.

Busca que al momento de proponer acciones o estrategias para el abordaje de las necesidades identificadas según lo descrito en el Anexo Técnico, sea referente para la toma de decisiones.

A seguir las etapas que componen la metodología de implementación.

Los siguientes son los pasos básicos de alistamiento territorial para la implementación de estas dos políticas:

1. Reconocimiento de acciones desde el sector salud.
2. Consolidación y fortalecimiento de Comités Locales de Seguridad Vial - CLSV.
3. Caracterización del territorio, población y movilidad, según variables clave.
4. Definición del problema local de la Movilidad.
5. Análisis de actores e involucrados.
6. Matriz de articulación de actores.
7. Etapa de formulación del PSV, teniendo en cuenta el diagnóstico.
8. Definición de la estructura del PSV.
9. Priorización de acciones del PSV.
10. Monitoreo del PSV.

Módulo 4:
Etapas para la implementación

A continuación, serán descritas las etapas previamente señaladas, y que están recomendadas para la elaboración del plan de asistencia técnica a nivel de las diferentes regiones del país.

Reconocimiento de acciones desde el sector salud	Se recomienda realizar un trabajo sectorial que permita el reconocimiento de los planes, programas y proyectos de las diferentes áreas que puedan aportar acciones en pro de una Movilidad Saludable, Segura y Sostenible. Para esto se propone el Anexo 1, herramienta del sector Salud para reconocimiento del panorama en su territorio y la cual puede ser utilizada, si así lo consideran, articulándose a la dinámica del CLSV.
Consolidación y fortalecimiento de Comités Locales de Seguridad Vial – CLSV	Se recomienda crear estos comités a nivel territorial, cuyo objetivo último es promover y fomentar la participación informada y proactiva. Así, se propone crear un documento que sirva como insumo para identificar cómo, desde cualquiera de los pilares del PSV, se proponen acciones de Promoción de la Salud o Prevención de la Enfermedad relacionadas con una Movilidad Saludable, Segura y Sostenible, acorde a lo que propone el Plan Decenal de Salud Pública - PDSP y la Resolución 518 de 2015 del Plan de Salud Pública de Intervenciones Colectivas-PIC.
Caracterización del territorio, población y movilidad, según variables clave	Esta etapa recomienda la elaboración de un diagnóstico y caracterización de los elementos más representativos de la población objeto y su entorno. Así, se propone que los actores del sector Salud del ente territorial aporten a la fase diagnóstica en términos de epidemiologia del riesgo, la exposición, los eventos y los efectos viales en términos de factores como exceso de velocidad, consumo de sustancias psicoactivas legales e ilegales, cumplimiento de normas, uso de dispositivos de protección.

Dirección del problema local de la movilidad	El sector salud participa en esta etapa teniendo en cuenta las características previamente identificadas, así como los criterios de priorización descritos en la guía para la elaboración del PSV.
Análisis de actores e involucrados	Resulta importante que las entidades territoriales identifiquen a los actores y/o organizaciones responsables interesadas e involucradas en la movilidad saludable, segura y sostenible. Esto debería tener lugar teniendo en cuenta el enfoque intersectorial de las intervenciones en Salud en este apartado se establece quiénes son afectados o responsables de las acciones de Seguridad Vial para una Movilidad Saludable, Segura y Sostenible. Explora quiénes y cómo contribuyen u obstaculizan el logro de objetivos.
Matriz de articulación de actores	El desarrollo de esta actividad en esta etapa, permite definir las responsabilidades de cada actor, según un fin determinado (aportes en política púbica, sistema de información y en gestión).
Etapa de formulación del PSV, teniendo en cuenta el diagnóstico	Sobre la base obtenida tras la implementación de las etapas anteriores, resulta menester que los representantes del sector Salud en el CLSV aboguen para que en la Misión, Visión, Principios y Objetivos se retomen desarrollos conceptuales ya descritos en otros documentos; por ejemplo, de enfoques de derechos, determinantes sociales de la salud, poblacional y diferencial.
Definición de la estructura del PSV	En este apartado, se sugiere tener en cuenta las acciones descritas en el anexo técnico, según las problemáticas priorizadas para una propuesta concreta desde salud.
Priorización de acciones del PSV	Para esto se sugiere tener en cuenta los criterios de priorización descritos en la Guía para la Elaboración de PSV y las acciones descritas en el Anexo Técnico de Acciones de Seguridad Vial hacia la Movilidad Saludable, Segura y Sostenible en Colombia.

Monitoreo del PSV	Como lo expresa recientemente ONU Hábitat en el 1er reporte del estado de ciudades en Colombia al presentar su Índice de Prosperidad Urbana, la Movilidad no es casual ni accidental, que requiere de un monitoreo que supere las formas de trabajo implementadas hasta ahora. A falta de herramientas objetivas de monitoreo de gestión intra e interciudades en Movilidad Saludable, Segura, y Sostenible se propone el Índice de Movilidad Segura-IMOSE, versión 2. Retoma la versión inicial con la tasa de muerte vial x100 mil hab como referente de comparación, e incorpora dos variables más, inversión y tipología de gestión en cada municipio. Con el IMOSE los municipios enfrentan el reto de registrar, consolidar y socializar datos sobre recursos anuales invertidos en Movilidad Segura, así como tipología de plataforma de gestión, hasta ahora desarticulada en simples acciones o proyectos que se revelan poco eficaces frente al problema del riesgo, la muerte y la lesión vial. Esto se logra de la siguiente manera: a la izquierda del gráfico se identifica la proporción de cuanto del presupuesto municipal total se invierte en movilidad, en el centro se ubica la tasa de muerte vial por 100 mil habitantes y a la derecha del mismo, se puntúa el tipo de gestión de 1 a 5, en donde 1 son acciones y 5 la definición de políticas frente al problema.

Módulo 5:
Acciones de seguridad vial para movilidad saludable, segura y sostenible

El Ministerio de Salud y Protección Social, desde la Subdirección de Salud Ambiental de la Dirección de Promoción y Prevención, cuenta con la Estrategia de Movilidad Saludable, Segura y Sostenible, definiendo que su implementación se realizara a través de los entornos, por tal motivo el presente documento define las acciones de intervención desde la promoción de la Salud, Gestión de la Salud pública y Gestión Riesgo, para los actores de la vía de peatón, conductor y pasajero priorizando en vehículos de bicicleta.

Esta estrategia, se aborda desde un marco político que da respuesta a lo establecido en el "Plan Nacional de Movilidad segura" Ley 1702 de 2013 y en lo estratégicos estableciendo intervenciones o acciones desde el sector en el marco de sus competencias; el concepto de Movilidad Saludable, Segura y Sostenible se define:

Saludable como el propósito, moverse más veces, más tiempo, sin dependencia de medios motorizados y con accesibilidad para todos.
Segura, es un medio para mantener y promover la salud. En donde las personas se mueven cotidianamente sin generar riesgos ni exposición a amenazas contra la vida y la salud.
Sostenible, es un modo que busca articular actores y sectores de manera racional, equitativa y funcional en la preservación de la calidad del aire y del ambiente natural y antrópico con acciones a nivel ambiental, económico, político y social.

El propósito de este documento es establecer sectorialmente la operación de la Estrategia de movilidad SSS desde la promoción de la Salud, Gestión de la Salud pública y Gestión Integral del Riesgo, para los actores de la vía peatón, conductor y pasajero priorizando en vehículos de bicicleta, mediante intervenciones o acciones en los entornos (Hogar, Educativo, Laboral y Comunitario e institucional), en el marco de los componentes y líneas de acción de los lineamientos de entornos.

Con el fin de implementar la estrategia de Movilidad SSS a nivel territorial es importante reconocer como ordenador de intervenciones y acciones de promoción de salud en los entornos, el curso vida y el individuo, la familia y la comunidad.

Igualmente, las intervenciones y/o acciones de promoción de salud serán dirigidas a los actores de la vía más vulnerables (Peatones, Ciclistas, Pasajeros) o los que ocupan las tasas más altas de lesionados o muertes por incidentes viales, en los entornos.

4.1. INTERVENCIÓN DE GESTIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA EMSSS EN LOS ENTORNOS.

Línea Operativa de Gestión de la Salud Pública:
Esta línea operativa se encuentra en la Estrategia de Movilidad Saludable, Segura y Sostenible en el Documento (Anexo Técnico de acciones de Seguridad Vial hacia la Movilidad Saludable, Segura y Sostenible en Colombia Convenio 519/2015), en donde se desarrolla por cada uno de los pilares definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Es necesario resaltar que las intervenciones de Coordinación Intersectorial y desarrollo de capacidades, Participación Social se encuentran en el pilar de gestión institucional definiendo la participación en la Mesa Intersectorial de Movilidad segura o seguridad y definición de coordinar de las acciones, planes, programas y proyectos definidos en la propuesta de intervención intersectorial de movilidad segura desde un enfoque integral que considere de manera individual y/o combinada los determinantes sociales, económicos, políticos, ambientales, sanitarios, tecnológicos y biológicos que tengan potencial de afectar la salud humana entre otros.

Igualmente, en cuanto a la participación social es importante tener en cuenta e incorporar a líderes ambientales, comunitarios y comunidad general para que participen de capacitaciones y sean gestores de divulgación sobre las buenas prácticas en la vía, capacitaciones a grupos focalizados, promover el desarrollo de estilos de vida saludables, mediante servicios en la atención preventiva de la salud.

4.2. INTERVENCIÓN COLECTIVAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA EMSSS EN LOS ENTORNOS.

Caracterización social y ambiental:
Con el fin de definir las acciones es importante identificar la población que integra cada entorno (definición de usuarios de la vía), reconocer cual es el medio de traslado más frecuente de los miembros de las comunidades, reconocimiento de vías, caminos, senderos, parques aledaños a los entornos que se desarrollan las personas. (Identificación de señales de tránsito, infraestructura vehicular y peatonal (especificar si existe carriles exclusivos para biciusuarios) igualmente es importante tener en cuenta lo definido en el documento (Metodología para implementar acciones de Seguridad Vial hacia una Movilidad Saludable Segura y Sostenible en Colombia Convenio 519 de 2015).

Evento de notificación obligatoria	Incidente de tránsito
Entorno a intervenir	**Hogar**
Factores a tener encuenta	Intervenciones
Personas priorizadas para la intervención	Cuidadores, padres de familia y adulto mayor.
 Padres y cuidadores con conocimiento, actitudes y prácticas que le permiten promover una movilidad, saludable segura y sostenible y prevenir incidentes de tránsito en los niños, niñas y adulto mayor. **Factores de comportamiento asociadas al comportamiento humano:** - Los desplazamientos innecesarios en vehículos motorizados, la elección de formas de transporte y de itinerarios menos seguros. - Utilización de elementos de protección personal uso de cinturón, del casco o de los sistemas de retención infantil. - Conducir a velocidad excesiva e inapropiada. - La pérdida de las facultades del conductor por ingesta de alcohol y drogas. - El sexo, la edad y la experiencia del conductor para utilización de vehículos. - Los usuarios vulnerables (peatones, biciusuarios y motociclistas) - Generación de cansancio y fatiga.	**Educación y Comunicación para la Salud** Conocimiento de la promoción de conocimientos, prácticas y hábitos para la circulación y el tránsito seguro en la vía pública. Identificación y comunicación de los riesgos en un espacio público (ver anexo 2) Medidas para la reducción de los riesgos que se generan en el espacio público, implementación de buenas prácticas (utilización de elementos de protección personal, mantenimiento de medios de transporte). **Información en Salud** Generar intervenciones que desarrollen conciencia en la población sobre factores de riesgo en las vías a través de: Folletos, Radio, Prensa, medios electrónicos y redes sociales. A continuación, se dan ejemplos de intervenciones de información en salud: - Campañas de divulgación concertadas con otras entidades respecto a los riesgos asociados al desplazamiento de las personas en su vida cotidiana. - Campañas de información a personal de instituciones educativas, padres de familia y cuidadores donde se identifique la vulnerabilidad de los usuarios de la vía, importancia de reconocimiento del espacio público, identificación de zonas seguras, mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos (motores y no motores), utilización de elementos de protección personal según corresponda. - Reconocimiento del espacio público, apropiación y respeto por el entorno (señales de tránsito, parques, vías) **Canalización** Si se identifican miembros de las familias que se desplacen a sus actividades cotidianas bajo situaciones de riesgo, generar abogacía con las entidades competentes con el fin de minimizar la vulnerabilidad de las personas a través de las acciones definidas en la línea operativa de la gestión de la salud pública.
Factores de comportamiento asociadas a infraestructura: - Utilización de zonas o infraestructura segura como puentes y pasos peatonales. - Reconocimiento y apropiación de las señales de tránsito.	
Factores de comportamiento asociadas al vehículo: - Mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos. - Realización de modificaciones a los vehículos sin tener en cuenta recomendaciones de fabricante.	

Evento de notificación obligatoria	Incidente de tránsito
Entorno a intervenir	**Educativo**
Factores a tener encuenta	Intervenciones
Personas priorizadas para la intervención	Estudiantes, docentes, directivos y administrativos de centros educativos.
 Estudiantes, docentes, directivos y administrativos con conocimientos, actitudes y prácticas que le permiten promover una movilidad, saludable segura y sostenible y prevenir incidentes de tránsito. **Factores de comportamiento asociadas al comportamiento humano:** - Los desplazamientos innecesarios en vehículos motorizados, la elección de formas de transporte y de itinerarios menos seguros. - Utilización de elementos de protección personal uso de cinturón, del casco o de los sistemas de retención infantil. - Conducir a velocidad excesiva e inapropiada. - La pérdida de las facultades del conductor por ingesta de alcohol y drogas. - El sexo, la edad y la experiencia del conductor para utilización de vehículos. - Los usuarios vulnerables (peatones, biciusuarios y motociclistas) - Generación de cansancio y fatiga.	**Educación y Comunicación para la Salud** - Conocimiento de la promoción de conocimientos, prácticas y hábitos para la circulación y el tránsito seguro en la vía pública. - Reconocimiento del espacio público, apropiación y respeto por el entorno (señales de tránsito, parques, vías) - Identificación y Comunicación de los riesgos en un espacio público (ver anexo 2) - Medidas para la reducción de los riesgos que se generan en el espacio público, implementación de buenas prácticas (utilización de elementos de protección personal, mantenimiento de medios de transporte especialmente los utilizados para transporte escolar). **Información en Salud** Generar intervenciones que desarrollen conciencia en la población sobre factores de riesgo en las vías a través de: Folletos, Radio, Prensa, medios electrónicos y redes sociales. A continuación, se dan ejemplos de intervenciones de información en salud: - Desarrollo de campañas de divulgación concertadas con otras entidades respecto a los riesgos asociados al desplazamiento de las personas en su vida cotidiana. - Campañas a personal de instituciones educativas, padres de familia y cuidadores donde se identifique la vulnerabilidad de los usuarios de la vía, importancia de reconocimiento del espacio público, identificación de zonas seguras, mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos (motores y no motores), utilización de elementos de protección personal según corresponda. - Reconocimiento del espacio público, apropiación y respeto por el entorno (señales de tránsito, parques, vías). **Canalización** Si en las instituciones educativas se reconoce el riesgo de traslado de alumnos, profesores, trabajadores de la institución educativa informar a la entidad correspondiente con el fin de evitar un incidente de tránsito (niños transportado en motocicletas, niños transportados con sobrecupo, niños peatones sin supervisión de un adulto) a través de las acciones definidas en la línea operativa de la gestión de la salud pública.
Factores de comportamiento asociadas a infraestructura: - Utilización de zonas o infraestructura segura como puentes y pasos peatonales. - Reconocimiento y apropiación de las señales de tránsito.	
Factores de comportamiento asociadas al vehículo: - Mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos. - Realización de modificaciones a los vehículos sin tener en cuenta recomendaciones de fabricante.	

Evento de notificación obligatoria	Incidente de tránsito
Entorno a intervenir	**Comunitario**
Factores a tener encuenta	Intervenciones
Personas priorizadas para la intervención	Comunidad en general, líderes comunitarios, organizaciones sociales.
 Individuos, familias y comunidades con conocimientos, actitudes y prácticas que le permiten promover una movilidad, saludable segura y sostenible y prevenir incidentes de tránsito. **Factores de comportamiento asociadas al comportamiento humano:** - Los desplazamientos innecesarios en vehículos motorizados, la elección de formas de transporte y de itinerarios menos seguros. - Utilización de elementos de protección personal uso de cinturón, del casco o de los sistemas de retención infantil. - Conducir a velocidad excesiva e inapropiada. - La pérdida de las facultades del conductor por ingesta de alcohol y drogas. - El sexo, la edad y la experiencia del conductor para utilización de vehículos. - Los usuarios vulnerables (peatones, biciusuarios y motociclistas) - Generación de cansancio y fatiga. **Factores de comportamiento asociadas a infraestructura:** - Utilización de zonas o infraestructura segura como puentes y pasos peatonales. - Reconocimiento y apropiación de las señales de tránsito. **Factores de comportamiento asociadas al vehículo:** - Mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos. - Realización de modificaciones a los vehículos sin tener en cuenta recomendaciones de fabricante.	**Educación y Comunicación para la Salud** - Conocimiento de la promoción de conocimientos, prácticas y hábitos para la circulación y el tránsito seguro en la vía pública. - Identificación y Comunicación de los riesgos en un espacio público (ver anexo 2) - Medidas para la reducción de los riesgos que se generan en el espacio público, implementación de buenas prácticas (utilización de elementos de protección personal, mantenimiento de medios de transporte). - Apropiación del espacio público es importante que la comunidad reconozca que estos espacios son para el bienestar y disfrute de todos. - Reconocimiento y apropiación de las señales de tránsito las personas identifiquen que estos elementos están dispuestos para proteger la vida y sus indicaciones son esenciales para definir comportamientos. **Información en Salud** Generar intervenciones que desarrollen conciencia en la población sobre factores de riesgo en las vías a través de: Folletos, Radio, Prensa, medios electrónicos y redes sociales. A continuación, se dan ejemplos de intervenciones de información en salud: - Campañas de divulgación concertadas con otras entidades respecto a los riesgos asociados al desplazamiento de las personas en su vida cotidiana. - Campañas de información a personal de instituciones educativas, padres de familia y cuidadores donde se identifique la vulnerabilidad de los usuarios de la vía, importancia de reconocimiento del espacio público, identificación de zonas seguras, mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos (motores y no motores), utilización de elementos de protección personal según corresponda. - Reconocimiento del espacio público, apropiación y respeto por el entorno (señales de tránsito, parques, vías) **Canalización** Si se identifican comunidades que se para su traslado al trabajo, estudio o acciones de su vida cotidiana se encuentran en exposición a riesgos generados por la infraestructura o falta de ella es importante realizar abogacía a través de los comités locales con el sector que corresponda con el fin de reducir la exposición al riesgo de los habitantes de la comunidad a través de las acciones definidas en la línea operativa de la gestión de la salud pública.

Módulo 6:
Ruta de asistencia técnica

La Ruta de Asistencia Técnica será concertada con los territorios y tendrá como insumo los resultados del diagnóstico de las capacidades para la gestión de la salud pública realizadas por el Ministerio de Salud y Protección Social en 2017.

Hitos	Actividad	Tiempo	Responsable
Consolidación y fortalecimiento de Comités Locales de Seguridad Vial – CLSV ó Mesa de Movilidad Saludable, Segura y Sostenible según corresponda	Conformación y/o fortalecimiento del Comités Locales de Seguridad Vial – CLSV, ó Mesa de Movilidad Saludable, Segura y Sostenible según corresponda	10 meses	Equipos técnicos departamentales.
Caracterización del territorio, población y Movilidad, según variables clave	Definición de responsabilidades de cada actor, según un fin determinado (aportes en política púbica, sistema de información y en gestión) y definición de intervención por actores vulnerables.	3 meses	Equipos técnicos departamentales.
Análisis de actores e involucrados, departamentos con alianzas con mínimo tres sectores: Transporte, Educación, Planeación, Cultura	Establecimiento de alianzas intersectoriales para gestionar los ejes de las Estrategia de MSSS	6 meses	Equipos técnicos ámbito nacional y territorial.
Formulación del PSV, teniendo en cuenta el diagnóstico y la intervención por cada Entorno Saludable	Formulación de plan territorial para la implementación de la Estrategia de Movilidad SSS.	6 meses	Equipos técnicos ámbito nacional y territorial.
Profesionales, técnicos y agentes comunitarios con capacidades para implementar los ejes de la estrategia de MSSS.	Plan local de desarrollo de capacidades en los contenidos y estrategias de implementación formulada y en ejecución.	10 meses	Equipos técnicos ámbito nacional y territorial.

Anexo 1:
Análisis de factores de riesgo presentes en el espacio público

Con el fin de reconocer los factores de riesgos que pueden estar presentes en el espacio público y que pueden convertirse en un factor determinante para la generación de un incidente vial, se presenta un análisis de los factores de riesgos asociados en los cuales se identifican las principales debilidades sociales, ambientales y estructurales que contribuyen a siniestros con fatalidades o lesiones graves.

Para ello se presenta una hipótesis de riesgos que existen en una ciudad o un municipio, y tienen como finalidad reducir la vulnerabilidad de los ciudadanos. Para la determinación del mismo, se deberán definir los “factores de riesgo” y los “grupos de mayor riesgo” que son en definitiva estos últimos, los destinatarios de la comunicación final para lograr las transformaciones esperadas.

Para la definición de dichos riesgos, se realizó análisis desde la perspectiva de un ambiente cotidiano en una vía principal urbana, una vía principal rural y una vía rural secundaria sin pavimentar; con el fin de definir los diferentes riesgos a las que las diferentes personas nos encontramos expuestos.

Para identificar los posibles riesgos es importante tener en cuenta la fuente que está en capacidad de producir el hecho vial vs los factores que pueden intervenir (comportamiento humano, vehículo y equipamiento, vías y entorno), a continuación, se realiza una descripción de los parámetros a tener en cuenta para la definición de los riesgos.

Clasificación de los factores de riesgo según su origen, estos se describen de acuerdo a la intensidad de exposición.

FACTORES HUMANOS:

Edad: en estudios realizados sobre el efecto que la edad tiene en la accidentalidad se obtiene, de forma general, un patrón: los dos grupos de edad con un mayor riesgo de sufrir una lesión de tránsito son los jóvenes de 15 a 29 años y las personas de 65 o más años (Massie DL, 2003)
También de acuerdo a los reportes evidenciados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencia Forenses, indican que este rango de edades son los que sufren mayores lesiones de tránsito.

Género: en términos generales, se podría afirmar que los hombres se accidentan con mayor frecuencia que las mujeres, si bien parte de este exceso se debe indudablemente a su mayor exposición (Chipman ML, 1992).

Niveles de salud: las capacidades físicas en torno al tema de salud (discapacidades).

FACTORES MECÁNICOS:

De acuerdo con lo descrito por (RW, 2001), los elementos de seguridad vial relacionados con el vehículo se suelen clasificar en dos grandes grupos:

Elementos de seguridad activa: aquellos que tratan de influir sobre la probabilidad de que se produzca una lesión de tránsito, pueden englobarse los neumáticos, los sistemas de frenado, tracción, suspensión, dirección.

Elementos de seguridad pasiva: cuyo objetivo es minimizar las consecuencias de un evento vial, una vez producido, sobre la salud de las personas involucradas en él, como por ejemplo los cinturones de seguridad u/o el airbag.

Es importante considerar que estos factores son mencionados para cualquier tipo de vehículo, el principal factor relacionado con su seguridad es el buen funcionamiento de todos sus elementos. Se habla entonces también para ciclas, motos y vehículos mayores a 4 ruedas.

FACTORES DEL ENTORNO FÍSICO

Condiciones meteorológicas (lluvia, niebla, etc): Tienen un impacto significativo en el número de hechos viales; la lluvia incrementa el riesgo. En algunos casos, el impacto de las condiciones meteorológicas podría generar mayor riesgo para el peatón.

Características de la vía: en cuanto a los factores dependientes de la vía, cabe considerar un conjunto de condicionantes entre los que se encuentran, por ejemplo, el tipo de vía, las características físicas como pavimentación, la existencia de una correcta señalización, estructura como puentes peatonales, entre otros.

Objetos al costado del camino: los objetos que se presentan en una vía o en un andén como objetos sólidos que se encuentran al costado del camino, tales como árboles, postes y señales de tránsito, constituyen un importante problema de seguridad vial.

FACTORES SOCIALES

Los usuarios de la vía pública responden a un comportamiento de falta de conciencia y sensibilización, frente al uso de elementos de protección, lo que hace que sean vulnerables a presentar un mayor impacto de eventos.

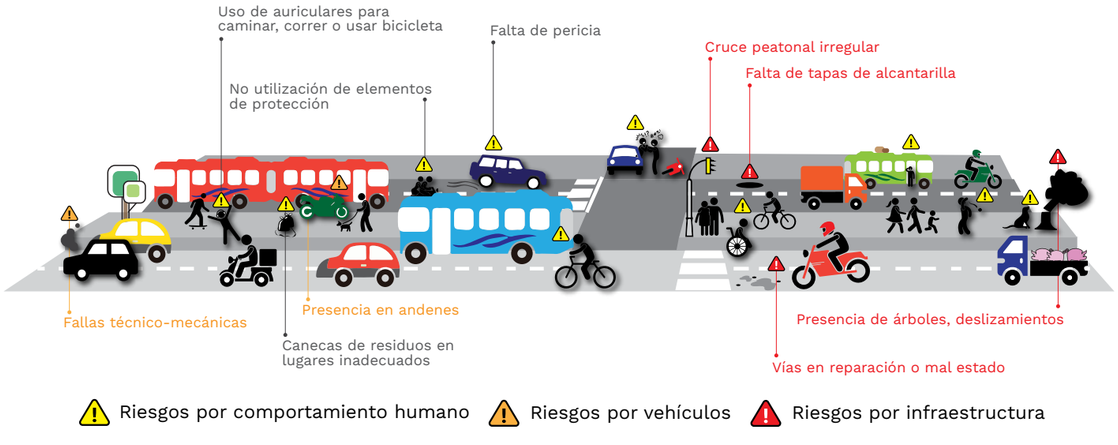
Distracciones: encender un cigarrillo, usar el móvil, encender la radio, atender las llamadas de un niño, discutir, escuchar música con auriculares, entre otros, se convierten en factores que probablemente contribuyen a la consecución de lesiones por tránsito.

A continuación, se presentan las gráficas donde se observa la representación del análisis de riesgos en los tres panoramas definidos:

◆ POSIBLES RIESGOS GENERADOS EN UN AMBIENTE DE VÍA PRINCIPAL URBANA.

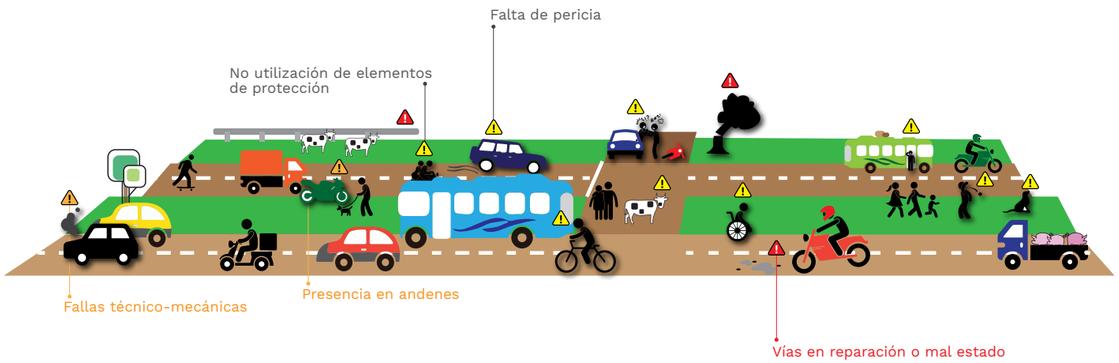
El objetivo primario de optimizar la movilidad segura en que puedan verse comprometidos los usuarios de una vía (ya que, sin usuarios, no genera inconvenientes y por lo tanto siempre será teóricamente segura), es establecer cuáles son los tipos de riesgos a considerar; entre los que encontramos principalmente:

Imagen 1. Posibles riesgos generados en un ambiente de vía principal urbana



Fuente: propuesta de Intervención Intersectorial de Movilidad Segura, 2014

Imagen 2. Posibles riesgos generados en un ambiente de Vía Principal Rural



Fuente: propuesta de Intervención Intersectorial de Movilidad Segura, 2014

Anexo 2:
Identificación de causas de incidentes viales

Causas	Consecuencias		Elementos que intervienen en un incidente vial	Comportamientos que pueden evitar un incidente vial
	Psicosociales	Politraumatismos		
• Exceso de velocidad • Distracciones • Fatiga física y mental • Alcohol y psicotrópicos • Afán por llegar al destino • Mal estado de las vías • Exceso de confianza • Falta de experiencia • Temporalidad	• Cambio en el estado de ánimo, irritabilidad • Ansiedad • Miedo • Sensación de que algo malo va a pasar • Culpa del sobreviviente • Recuerdos intrusivos del evento reviviendo lo que sucedió, durante el evento traumático. • Problemas interpersonales y laborales por falta de concentración • Trastornos del sueño, pesadillas • Evitación de eventos, lugares o situaciones que recuerdan el evento traumático • Sensación de distanciamiento de los demás y de las situaciones cotidianas.	Las lesiones que se producen con más frecuencia en un incidente de tránsito se localizan en: • La región craneoencefálica • Las extremidades inferiores • Las regiones torácicas y abdominales • Las extremidades superiores • La columna vertebral	**Factor Humano:** es uno de los elementos que intervienen con mayor frecuencia. El conductor es el responsable de actuar de forma adecuada, por lo tanto, debe, no solo cumplir con la normatividad vigente sino también adecuar sus condiciones personales a la conducción. **La vía y las condiciones ambientales:** el trazado de las vías puede intervenir en el incidente: rectas, curvas, estado del asfalto, señalización, etc. La densidad o fluidez de la circulación, las condiciones meteorológicas, la lluvia, el viento, el día o la noche, también inciden en la accidentalidad. **Factor mecánico:** la falta de mantenimiento del vehículo es en algunos casos, responsable directo del incidente, ya que puede enmascarar que el vehículo tenga alguna avería o que no responda adecuadamente.	**Ser responsable al volante:** no hablar por celular, no fumar ni ingerir drogas, alcohol o fármacos mientras se conduce. Respetar en todo momento los límites de velocidad que corresponden a cada tipo de vía. **Evitar conducir de forma agresiva:** no hacer uso del pito, gestos o comentarios exagerados, no adelantar sin guardar las distancias, y no realizar carreras con otros vehículos en un afán de superioridad. **Conducir de manera cívica y responsable:** indicar debidamente y con antelación los giros, detenciones y adelantamientos, hacer uso adecuado de las luces. **Mantener una posición correcta:** circular por el carril adecuado, ceder el paso, facilitar las incorporaciones y atender las señales de tránsito. **No conducir de forma descuidada:** no cortar la trayectoria a otros vehículos cuando se realice maniobras de desplazamiento y no hacer giros indebidos.

En la siguiente tabla se nombran algunas causas que pueden influir en la generación de incidentes de tránsito

DISTRACCIONES	La atención es fundamental a la hora de conducir. La peligrosidad de las distracciones depende de 3 factores: la complejidad, la duración y la frecuencia. Al distraernos aumentamos el tiempo y la distancia de frenado, lo que supone mayor riesgo de colisión o pérdida de control	**Consecuencias**	• Dificultad para controlar la posición lateral • Deficiente control de la velocidad de conducción • Disminución de la distancia de seguridad • Reducción de prácticas de seguridad • Aumento de la carga cognitiva • Incremento del tiempo de reacción
		Factores externos que generan distracción	• Señalización incorrecta • Prestar atención al paisaje, a carteles luminosos de publicidad, buscar una dirección específica, etc • Confianza excesiva en una ruta o trayecto que se usa habitualmente • Cruce de peatones
		Actores personales	•Fatiga, ansiedad, sueño •Sintonizar música •Encender un cigarrillo • Buscar objetos dentro del vehículo • Colocarse el cinturón con el vehículo en marcha • Hablar por celular mientras se conduce • beber o comer mientras se conduce • Conducir bajo los efectos del alcohol, drogas o fármacos
FÁTIGA	La fatiga es una de las causas más relevantes en la generación de incidentes de tránsito	**Causas**	Conductor: Mala postura, cansancio físico y mental, sueño. Vehículo: ruido excesivo del motor, deficiente ventilación Externas: monotonía en la conducción, atascos, etc.
		Síntomas de fátiga	• Pesadez en los ojos • Parpadeo constante • Zumbidos en los oídos • Sensación de brazos y pies dormido • Necesidad de moverse dentro del vehículo.

ESTRÉS	Es un estado de tensión excesiva del organismo; que además disminuye la capacidad de reacción al volante	**Consecuencias**	• Problemas de visión para evaluar distancias y deslumbramiento por las noches • Sensación de miedo, falta de atención, dolor de cabeza, etc • Cansancio, preocupación, fatiga, nervios, inquietud, depresión e irritabilidad • Agresividad para interactuar con otros vehículos, pasajeros o peatones.
SUEÑO	El sueño afecta la percepción de las señales, las luces, etc. Se reduce la atención y la capacidad para reaccionar aumenta las distracciones, el mal humor, el nerviosismo y la agresividad	**Situaciones de riesgo**	• Disminución de la capacidad de reacción • Perdida de atención respecto a la trayectoria de la vía • Aumento de la distracción • Alteración de la percepción de las señales, luces, etc • Estado de tensión, nerviosismo y agresividad
		Variables que afectan el sueño	• Trastornos físicos o psíquicos • A más fatiga, mas sueño • El alcohol y algunos fármacos aumentan el sueño • Las vías largas y rectas provocan monotonía en la conducción • La falta de ventilación provoca estados de somnolencia
ALCOHOL	El conductor tras haber ingerido alcohol suele tener una falsa seguridad en sí mismo. Disminuye el sentido de responsabilidad y la prudencia, lo que conlleva a la producción de infracciones debido a que se captan peor todas las señales y marcas viales	**Efectos**	• Disminuye el campo visual • Afecta el sentido del equilibrio • Los movimientos se hacen menos precisos • Disminuye la resistencia física • Aumenta la fatiga • Afecta la visión, se dificulta la acomodación de la visión a los cambios de luz • Se calcula mal la distancia • Disminuyen los reflejos • Aumenta el tiempo de reacción

Bibliografía

Banco Interamericano de Desarrollo. (2015). Recuperado el 04 de 10 de 2016, de Panorama actual de la innovación social en Colombia: https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/6957/CTI_DP_Panorama_actual_de_la_innovacion_social.pdf?sequence=1

Departamento Nacional de Planeación. (2009). Recuperado el 04 de 10 de 2016, de CONPES 3582: http://www.colciencias.gov.co/sites/default/files/upload/reglamentacion/conpes-3582-2009.pdf

Departamento Nacional de Planeación. (2015). Recuperado el 04 de 10 de 2016, de Manual metodológico general para la identificación, preparación, programación y evaluación de proyectos: https://www.sgr.gov.co/LinkClick.aspx?fileticket=K2hGmAEBFg8%3D&tabid=186&mid=941

Espinosa, J. (2014). Estrategia de Movilidad Segura desde la Salud Ambiental. Sub-Dirección Ambiental MinSalud . Bogotá D.C.

Forensis. (2013). Comportamiento de lesiones de causa externa. Colombia.

Forensis. (2014). Datos para la vida. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Bogotá D.C.

Jiménez Rosano, M. C. (2005). Recuperado el 09 de 10 de 2016, de El ensayo fotográfico como Diseño de Información. El uso de la fotografía en la investigación exploratoria de un fenómeno social.: http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/ldf/jimenez_r_mc/capitulo1.pdf

Ministerio de Educación Nacional . (2016). Recuperado el 29 de 10 de 2016, de Documento orientador Foro Educativo Nacional 2016 - Orientaciones generales y metodológicas: http://aprende.colombiaaprende.edu.co/ckfinder/userfiles/files/Documento%20Orientador%20Foro%20Educativo%202016.pdf

Ministerio de Educación Nacional. (1994). Recuperado el 04 de 10 de 2016, de Ley 115: http://www.mineducacion.gov.co/1621/articles-85906_archivo_pdf.pdf

Ministerio de Educación Nacional. (2006). Recuperado el 2016 de 04 de 15, de Ley 1064: http://www.mineducacion.gov.co/1621/articles-104704_archivo_pdf.pdf

Ministerio de Educación Nacional. (2009). Recuperado el 2016 de 04 de 15, de Decreto reglamentario 4904: http://www.mineducacion.gov.co/1621/articles-216551_archivo_pdf_decreto4904.pdf

Ministerio de Salud y Protección Social. (2015). Recuperado el 07 de 05 de 2016, de Resolución 518 de 2015: https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/DIJ/resolucion-0518-de-2015.pdf

Ministerio de Salud y Protección Social. (2016). Política de Atención Integral en Salud. Bogotá.

Ministerio de Salud y Protección Social; Ministerio de Educación Nacional; Ministerio de Transporte. (2013). Recuperado el 21 de 10 de 2016, de Decreto 2851: http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=55853#1

Ministerio de Salud y Protección Social; UNFPA. (2012). Recuperado el 18 de 10 de 2016, de CONPES 147. Instrumentos para la intersectorialidad a nivel local: https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VS/PP/AJ-Conpes-147-DefinicionesTeoricas.pdf

Minsalud. (2014). Documento tecnico tematica de movilidad segura. Obtenido de Elaboración de una propuesta de intervención intersectorial ambiental para la movilidad segura, en el marco de entornos saludables.

MinSalud. (2015). Analisis de Movilidad Segura. Bogotá.

MinSalud. (Julio de 2016). Anexo Técnico de acciones de Movilidad segura hacia la Movilidad Saludable, Segura y Sostenible en Colombia Convenio 519/2015. Bogotá.

Minsalud. (s.f.). Lineamientos Nacionales de Entorno Saludables.

OMS. (2010). Injuries And Violence The Facts. Encuesta Nacional de Factores de Riesgo.

OPS. (Septiembre de 2008). Departamento De Epidemiología Hospital Escuela. Epidemiológica De Lesiones De Causa Externa. Honduras.

Organización Panamericana de la Salud. (2006). Herramientas de comunicación para el desarrollo de entornos saludables. Washington.

Organización Panamericana de la Salud. (2010). Determinantes ambientales y sociales de la salud. (L. A. Galvão, J. Finkelman, & S. Henao, Edits.) Washington : McGraw-Hill.

Universidad Santo Tomás. (s.f.). Recuperado el 09 de 10 de 2016, de Formación integral: http://soda.ustadistancia.edu.co/enlinea/3momento_filosofiainstitucional_trinidadorozco/formacin_humana_integral.html

Velázquez, R., & Esquinca, H. (2015). Recuperado el 25 de 10 de 2016, de Los stakeholders y la construcción de un modelo de gestión para la universidad virtual del siglo XXI: un modelo cuantitativo para medir las relaciones de poder: http://acceso.virtualeduca.red/documentos/ponencias/puerto-rico/756-9760.pdf

Links de interés

Estrategia de Movilidad Saludable, Segura y Sostenible.

Metodología de Implementación Estrategia de Movilidad Saludable, Segura y Sostenible.

Observatorio Agencia Nacional de Seguridad Vial
https://ansv.gov.co/observatorio/

Plan Nacional de Seguridad Vial
https://ansv.gov.co/public/documentos/PLAN%20NACIONAL%20DE%20SEGURIDAD%20VIAL.compressed.pdf

GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY 2018
https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=14855:road-safety-in-the-region-of-the-americas-key-facts&Itemid=39873&lang=es

Infografia Movilidad Segura
https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/Infographic-ES.pdf?ua=1

El futuro
es de todos
Gobierno
de Colombia