
	GESTIÓN DE LA VELOCIDAD	Código: PG-SST-05
		Versión: 01
	PROGRAMA	Fecha: 30/05/2023
		Página: 1 de 12

GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO


PROGRAMA GESTIÓN DE LA VELOCIDAD SEGURA

MAYO DE 2023

	GESTIÓN DE LA VELOCIDAD	Código: PG-SST-05
		Versión: 01
	PROGRAMA	Fecha: 30/05/2023
		Página: 2 de 12

CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN	3
2.	OBJETIVO.....	3
3.	ALCANCE	3
4.	RESPONSABLE	3
5.	DEFINICIONES.....	4
6.	MARCO NORMATIVO	4
7.	GENERALIDADES.....	4
8.	CONTENIDO.....	5
8.1.	ZONAS DE DESPLAZAMIENTO	5
8.1.1.	Desplazamiento en las zonas peatonales dentro del campus	5
8.1.2.	Vías internas de circulación de los vehículos	6
8.2.	ORIENTACIONES PEDAGÓGICAS	7
8.2.1.	Educación vial desde una mirada ética.....	8
8.2.2.	Aprendizaje significativo y experiencial.....	8
8.2.3.	Prácticas innovadoras mediadas por la lúdica	8
8.2.4.	Participación y diálogo de saberes.....	8
8.3.	ACTIVIDADES DE SENSIBILIZACIÓN.....	9
8.3.1.	Actividades previas.....	9
8.3.2.	Sensibilizaciones	9
8.4.	CONTROL Y MONITOREO DE LA VELOCIDAD	11
8.4.1.	Conocimiento de los conductores de las directrices de velocidad.....	11
8.4.2.	Mecanismos de monitoreo y control de velocidad	11
8.4.3.	Sanciones a conductores infractores	12
9.	ANEXOS	12
10.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	12
11.	HISTORIA DE MODIFICACIONES.....	12
12.	CONTROL DE CAMBIOS	12

	GESTIÓN DE LA VELOCIDAD	Código: PG-SST-05
	PROGRAMA	Versión: 01
		Fecha: 30/05/2023
		Página: 3 de 12

1. INTRODUCCIÓN

El impacto de la velocidad en la siniestralidad vial obedece principalmente a la relación existente entre la velocidad y los tiempos de reacción requeridos para esquivar o frenar ante un obstáculo. Así mismo, la velocidad incide directamente en la facilidad o dificultad de recuperar el control del vehículo, así como de realizar maniobras en zonas de mayor riesgo como en curva o intersecciones. (Organización Panamericana de la Salud, 2017).

Por otra parte, a mayor velocidad de desplazamiento del vehículo, se reduce el campo visual del conductor, por lo que la capacidad de estar atento al entorno y de reacción ante imprevistos se limita. (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, 2006).

En Colombia, según cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), del total de siniestros registrados con hipótesis de causa probable en el país, entre el año 2017 y 2020 se registraron 13.249 siniestros viales asociados al exceso de velocidad. El 44,8% de estos siniestros tuvo al menos un herido y el 7,5% al menos un fallecido. fueron por exceso de velocidad.

Las cifras expuestas anteriormente, demuestran que la velocidad excesiva o inadecuada es un factor de riesgo en la seguridad vial debido a los efectos adversos que tiene, dado que incrementa la probabilidad de un siniestro vial y las consecuencias negativas como la severidad de los daños, la tasa de ocurrencia de los siniestros y la cantidad de fatalidades.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial contiene entre sus principales acciones la creación del Programa de Gestión de la Velocidad, pues la velocidad es un factor de riesgo clave en la siniestralidad vial. La velocidad aumenta la probabilidad de una colisión ya que disminuye la percepción del entorno, incrementa la distancia recorrida mientras el conductor reacciona y aumenta la distancia requerida para detener totalmente un vehículo. La velocidad también agudiza las consecuencias de un siniestro vial pues aumenta la fuerza del impacto, lo que intensifica la gravedad de las lesiones.

El Instituto Superior de Educación – ISER ha definido los siguientes lineamientos que componen este documento, los cuales se forjan como la hoja de ruta que el Instituto debe seguir para gestionar la velocidad.

2. OBJETIVO


Definir las acciones y lineamientos que permitan adoptar a los actores viales del Instituto Superior de Educación Rural – ISER las conductas de velocidad adecuadas y prevenir los siniestros viales producto de su exceso.

3. ALCANCE

El presente programa determina las acciones de sensibilización a desarrollar con los actores viales del Instituto Superior de Educación Rural – ISER.

4. RESPONSABLE

Profesional Especializado adscrito al proceso de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo

	GESTIÓN DE LA VELOCIDAD	Código: PG-SST-05
		Versión: 01
	PROGRAMA	Fecha: 30/05/2023
		Página: 4 de 12

5. DEFINICIONES

5.1. ACTIVIDAD DE SENSIBILIZACIÓN: Proceso de formación que consiste en la realización de una actividad de corta duración que busca concienciar a las personas sobre una determinada situación, generando una emoción o un sentimiento que estimule una acción solidaria a través de la adquisición de conocimientos e información.

5.2. CHOQUE O COLISIÓN: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo. Ley 769 de 2002.

5.3. GESTIÓN DE LA VELOCIDAD: Conjunto de estrategias y medidas integradas e integrales destinadas a promover la conducción a velocidades adecuadas según el contexto, condiciones del entorno, uso y tipo de vía, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales.

5.4. VELOCIDAD ADECUADA: Es la velocidad a la cual se conduce un vehículo dentro de los límites definidos, de acuerdo con las condiciones que se presentan en la vía (climáticas, de infraestructura), el entorno (urbano, rural, pasos urbanos) y la interacción con los otros actores viales. En este sentido, la velocidad adecuada es segura para todos los usuarios de la vía, en la medida que considera el error humano, y, en consecuencia, mitiga el riesgo de ocurrencia de un siniestro o, en el caso de presentarse evita lesiones graves o fatalidades.

6. MARCO NORMATIVO

6.1. Ley 769 de 2002. Código Nacional de Tránsito Terrestre.

6.2. Ley 1503 de 2011, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

6.3. Ley 1702 de 2013, por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.


6.4. Resolución 20223040040595 de 2022, por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.

6.5. Resolución 348 del 02 mayo de 2023, por la cual se aprueba la Política Estratégica de Seguridad Vial del Instituto Superior de Educación Rural – ISER.

7. GENERALIDADES

7.1. El responsable de la programación y ejecución de las actividades de sensibilización definidas en el presente documento es el Profesional Especializado adscrito al proceso de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

7.2. El proceso de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo puede definir y ejecutar acciones de sensibilización diferentes a las descritas en el presente documento.

	GESTIÓN DE LA VELOCIDAD	Código: PG-SST-05
	PROGRAMA	Versión: 01
Fecha: 30/05/2023		
Página: 5 de 12		

7.3. Todos los actores viales del Instituto Superior de Educación Rural – ISER deben respetar los límites de velocidad establecidos por las autoridades viales y las acciones preventivas definidas por la institución.

7.4. Para todas las acciones de sensibilización adelantadas se debe diligenciar el formato **F-GTH-08 Registro de Asistencia a Capacitación**.

8. CONTENIDO

8.1. ZONAS DE DESPLAZAMIENTO

8.1.1. Desplazamiento en las zonas peatonales dentro del campus

La estructura de pavimento de los corredores es flexible, se encuentra en buen estado, la cual debe contar con señalización cuya restricción a la velocidad sea de 20 km/h máximo, privilegiando la circulación de peatones.



Imagen 1: Dron ISER, 2023

Todas las áreas destinadas a parqueaderos están debidamente señalizadas.



Imagen 2: Dron ISER, 2023

8.1.2. Vías internas de circulación de los vehículos

La circulación vehicular al interior del campus se hace por dos tramos:

- I. Desde la puerta de acceso vehicular que conduce hasta los parqueadores del edificio Administrativo o hasta la cancha de fútbol del Instituto.
- II. Desde la puerta de acceso vehicular hasta los parqueaderos ubicados frente al Bloque de Sistemas.

Las vías internas de circulación de los vehículos se encuentran debidamente demarcadas y señalizadas. La velocidad máxima establecida para el tránsito por estas vías es de 20km/h.


	GESTIÓN DE LA VELOCIDAD	Código: PG-SST-05
	PROGRAMA	Versión: 01
		Fecha: 30/05/2023
		Página: 7 de 12



Imagen 3: Dron ISER, 2023


8.2. ORIENTACIONES PEDAGÓGICAS

En el 2014 el Ministerio de Educación Nacional publicó el documento No. 27 Saber Moverse el cual brinda orientaciones pedagógicas en movilidad segura desde un enfoque de educación vial. Este, entre otras cosas, plantea que el enfoque pedagógico para la educación vial debe trascender la enseñanza y conocimiento de señales de tránsito y direccionarse hacia un esquema de formación a partir de competencias en movilidad segura, pues desde esta perspectiva se reconoce que la educación “(...) No es solamente adquirir conocimientos, sino que implica disposiciones cognitivas, socio afectivas y psicomotoras (...)” Ministerio de Educación Nacional, 2014.

De acuerdo con el documento precitado, en materia de movilidad segura, se requiere que los actores viales se formen a partir de la enseñanza por competencias pues a través de estas es posible enfocar los problemas de forma interdisciplinaria de tal manera que se adquieran los conocimientos, habilidades y actitudes necesarias para formar ciudadanos que se desplacen de forma segura. Teniendo en cuenta lo anterior, estas competencias pueden ser de utilidad para el trabajo de la gestión de la velocidad toda vez que permiten fomentar en las personas la toma de decisiones, la valoración de riesgos y la resolución de problemas.

Dicho esto, las competencias en movilidad segura en concordancia a Saber Moverse son:

COMPETENCIAS PARA LA MOVILIDAD SEGURA (MEN, 2014)				
COMPRESIÓN DEL ENTORNO	MOVILIDAD IDÓNEA SEGÚN EL MODO	VALORAR EL RIESGO Y LA VULNERABILIDAD	ASUMIR LA AUTOREGULACIÓN	CORRESPONSABILIDAD

 Instituto Superior de Educación Rural ISER <small>Valle del Medio Occidente</small>	GESTIÓN DE LA VELOCIDAD	Código: PG-SST-05
		Versión: 01
PROGRAMA	Fecha: 30/05/2023	
	Página: 8 de 12	

Reconocer y apropiarse de las condiciones del espacio público y actuar de acuerdo con estas.	Comprender los diferentes modos de transitar, así como los conocimientos, comportamientos y habilidades propias de este.	Reconocer los factores y condiciones biológicas que ponen en riesgo la integridad humana durante la movilidad propia y del otro y actuar frente estas.	Comprender el sentido de la norma como acuerdo social, respetarlas de forma autónoma en el ejercicio de la libertad compartida en la movilidad.	Disminuir los comportamientos egoístas en la movilidad, donde se priorice el bienestar general, la cooperación y tolerancia.
--	--	--	---	--

En concordancia a las competencias de movilidad segura planteadas por el Ministerio de Educación Nacional, a partir de la experiencia pedagógica en vía y en los diferentes escenarios, la Agencia Nacional de Seguridad Vial comparte los siguientes fundamentos pedagógicos a través de los cuales junto a las competencias mencionadas se diseñaron las actividades de sensibilización.

8.2.1. Educación vial desde una mirada ética

Sustentar y desarrollar acciones de educación vial en la perspectiva de la formación de valores ciudadanos y la dimensión ética reconoce como eje fundamental el cuidado y valor de la vida, haciendo del auto cuidado un principio en el desarrollo de estrategias y programas que favorezcan los comportamientos interdependientes para cuidar a otros con quienes se comparte la vía, así como procurar el bien para el mayor número de personas.

8.2.2. Aprendizaje significativo y experiencial


De acuerdo con la propuesta por competencias es coherente optar por el aprendizaje significativo y la enseñanza problémica en el proceso educativo para la movilidad segura, ya que integra las dimensiones cognitiva, emocional y motivacional de las personas reconociendo y explorando los aprendizajes previos para la construcción de nuevo conocimiento, promoviendo también la capacidad de observación, análisis y resolución de problemas del contexto con la experiencia, participación y creatividad de quienes hacen parte del proceso educativo.

8.2.3. Prácticas innovadoras mediadas por la lúdica

Los escenarios pedagógicos desde el aprendizaje significativo reconocen en la lúdica, como acción formativa, un potenciador de ambientes dinámicos, cooperativos, de disfrute del conocimiento y que facilitan el aprendizaje desde la participación, el diálogo, la concertación y la reflexión, más allá de lo teórico o conceptual, a fin de lograr desde la vivencia y experiencias la adquisición de las competencias y aptitudes requeridas para la idoneidad en la movilidad. Este componente lúdico marca la diferencia entre las diferentes formas de aprendizaje pues a partir de prácticas educativas innovadoras de enseñanza - aprendizaje, los partícipes dejan de ser sujetos pasivos en los procesos de formación y asumen de forma motivante, activa y protagónica la construcción y apropiación del conocimiento.

8.2.4. Participación y diálogo de saberes

El diálogo de saberes es clave para lograr participación y compromiso de la ciudadanía y las comunidades a través de la validación de los saberes de los otros, que conlleve a la comprensión de

	GESTIÓN DE LA VELOCIDAD	Código: PG-SST-05
		Versión: 01
	PROGRAMA	Fecha: 30/05/2023
		Página: 9 de 12

las problemáticas de movilidad y la seguridad vial, para así construir colectivamente los posibles caminos de solución, reconociendo los contextos, particularidades y la posibilidad que como sujetos sociales se tiene de transformar y mejorar la realidad, en este caso las prácticas de movilidad.

8.3. ACTIVIDADES DE SENSIBILIZACIÓN

8.3.1. Actividades previas

- ✓ Preparar el material pedagógico necesario para que se lleve a cabo de manera adecuada la actividad prevista.
- ✓ Identificar y disponer de un punto estratégico donde se realizará la sensibilización, bien sea un punto seguro u otro tipo de escenario. En caso de que la actividad se vaya a desarrollar con personas que van transitando por la vía, se aconseja realizarla en un sitio donde exista un flujo importante del actor vial al que va dirigida la actividad.
- ✓ Se sugiere que en caso de que las actividades se realicen en espacios abiertos, se disponga de elementos de protección ante condiciones atmosféricas adversas, tales como carpas y sillas que permitan el resguardo de las personas y la correcta ejecución de la actividad.
- ✓ Se sugiere contar con elementos de apoyo como sistema de sonido para que el coordinador de la actividad se comuniquen de manera más clara y cómoda en espacios abiertos.
- ✓ Se recomienda que para cada actividad se invite a mínimo 4 personas y máximo 20, esto en pro de conseguir una mejor interacción entre los participantes, de acuerdo con las condiciones y capacidad del sitio.
- ✓ En caso de que las actividades a realizar sean en vía, se recomienda solicitar acompañamiento de autoridades de tránsito o control de tal manera que estas apoyen invitando a los actores viales a unirse a la actividad.


8.3.2. Sensibilizaciones

Nombre de la actividad: ¿A ver qué sabes?

Objetivo: Reconocer los conocimientos previos de los participantes y afianzar en ellos información importante respecto a la velocidad adecuada.

Descripción de la actividad

- I. Invitar a las personas a ubicarse en media luna, sin darse la espalda entre ellos, se realiza el saludo, y la explicación de que se encuentra en una sensibilización sobre velocidad segura y adecuada, así mismo que en este primer punto realizar un reconocimiento de los conocimientos previos de cada uno.
- II. A cada costado del espacio donde se esté realizando la actividad ubicar dos letreros, uno de estos tiene la palabra "Verdadero" y el otro la palabra "Falso", también puede proporcionar paletas a cada participante con estas opciones.
- III. Cuando las personas estén ubicadas en sus sillas realizar las preguntas de respuesta tipo "Verdadero" o "Falso". Los participantes pueden girarse hacia el lado que consideren es la respuesta correcta, señalar con sus manos la respuesta, o utilizar las paletas proporcionadas. El mediador debe mencionar cuál es la respuesta correcta después de cada pregunta y realizar una reflexión al respecto.

	GESTIÓN DE LA VELOCIDAD	Código: PG-SST-05
		Versión: 01
	PROGRAMA	Fecha: 30/05/2023
		Página: 10 de 12


- IV. De acuerdo con el tiempo con el que se cuente realizar 3 o más preguntas. Se debe procurar que esta actividad sea ágil, para que todas las personas puedan participar y se involucre la escucha y el movimiento.

Nombre de la actividad: La velocidad: Mi vida a los límites de mis ojos

Objetivo: Generar en los participantes una reflexión de como varía el cono de visión / percepción del entorno en función de la velocidad de conducción.

Descripción de la actividad

- I. Dividir el grupo por equipos y solicitar que pase un representante de cada uno.
- II. Pedir a cada representante que se ponga de pie en medio del espacio y entregarle dos hojas o cartulinas.
- III. Solicitar a los representantes que pongan las hojas que se les entregaron a lado y lado de su rostro.
- IV. Pedir en un primer momento que se mantengan las hojas junto a su rostro a una amplitud aproximada de 104°, que simularía si fuese a una velocidad de 35 km/h, luego a 70° que simularía si fuera a 65 km/h y así sucesivamente. Esto para asemejar la relación entre velocidad y cono de visión.
- V. Solicitar a algunos participantes que se ubiquen en los laterales, sosteniendo señales de tránsito.
- VI. Mientras se da la indicación del paso IV a los dos representantes, los otros participantes por equipos le van lanzando pelotas o las bombas hacia los pies, esperando que su representante pueda devolverla sin bajar la mirada. Este ejercicio se realiza con la intención de que las personas observen como al cerrarse el cono de visión la coordinación visopédica disminuye.
- VII. Cuando el representante haya llegado al punto de tener las hojas en una posición de 18° grados, finalizar la actividad y preguntar:
 - ✓ ¿Cómo se sintió realizando el ejercicio?
 - ✓ ¿Desde qué momento perdió la visibilidad de sus compañeros con las señales de tránsito?
 - ✓ ¿Fue fácil o difícil la coordinación para devolver la pelota mientras se iba cerrando su campo de visibilidad?
- VIII. A partir de las respuestas brindadas, realizar la reflexión en torno a la importancia de la velocidad adecuada, pues esta protege la vida propia y la de los demás, así mismo lo vital de respetar las señales de tránsito que nos indican la velocidad adecuada al entorno. También es importante realizar la reflexión sobre el efecto de la velocidad en el cono de visión del conductor y la disminución en la capacidad de reacción dependiendo de la percepción del entorno.
- IX. Si otros participantes desean realizar el ejercicio recordar que la participación en el espacio es totalmente voluntaria.

	GESTIÓN DE LA VELOCIDAD	Código: PG-SST-05
		Versión: 01
	PROGRAMA	Fecha: 30/05/2023
		Página: 11 de 12

Nombre de la actividad: Soy el actor principal de mi vida

Objetivo: Sensibilizar sobre el riesgo de la velocidad inadecuada y la importancia de la toma de decisiones en la vía.

Descripción de la actividad

- I. Compartir a los participantes las siguientes situaciones de siniestros viales donde está involucrado el exceso de velocidad e invitarlos a cuestionar el porqué de esta situación.

Situaciones:

- ✓ El choque con objeto fijo (árboles, postes, entre otros) es una de las causas principales de siniestros fatales en el país, tanto de usuarios de motocicleta como automóvil ¿Por qué se presentará esto?
- ✓ Se han presentado casos de siniestros viales mortales en zonas en las cuales la velocidad limite es de 30 km/h (zonas 30), que involucran vehículos de 2, 4 o más ruedas contra rutas escolares o peatones ¿A qué consideran se debe dicha situación?
- ✓ Los peatones son el segundo actor vial que más fallece en Colombia, principalmente por atropellamiento, siendo los adultos mayores la principal víctima. ¿Cuál cree que sea la razón de esto?

Preguntar a los participantes si conocen casos de personas que hayan sido víctimas de siniestros viales por conducción a velocidad inadecuada o si se han visto involucrados ellos mismos.

La conversación de esta actividad se debe dirigir hacia la reflexión de los participantes acerca de las razones por las cuales se transita a una velocidad inadecuada, si estas son justificables o no, y lo vital de conducir a una velocidad adecuada de acuerdo con el contexto y que la ocurrencia o no de los siniestros viales dependen en gran medida de las acciones y decisiones de los actores viales, resaltando la responsabilidad propia en el cuidado de la vida de sí mismo, sus acompañantes y de los demás.


8.4. CONTROL Y MONITOREO DE LA VELOCIDAD

8.4.1. Conocimiento de los conductores de las directrices de velocidad

Los conductores del Instituto Superior de Educación Rural – ISER deben conocer todas las directrices de velocidad fijadas por las autoridades viales y por el Instituto en su campus y, su responsabilidad de cumplimiento al respecto; esta directriz debe estar explícita en el contrato firmado por cada uno de los conductores definidos, donde se deben comprometer, adicionalmente, al cumplimiento de estos índices determinados por las autoridades viales correspondientes.

8.4.2. Mecanismos de monitoreo y control de velocidad

El proceso de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo en concordancia con el proceso de Gestión de Recursos Físicos y Medios Educativos han definido que dentro del campus ISER no se deben superar los 20 km de velocidad por parte de los conductores autorizados; El proceso de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo realizar frecuentemente un monitoreo y regulación de este índice

 <p>Instituto Superior de Educación Rural ISER Vigilado por el Ministerio de Educación</p>	GESTIÓN DE LA VELOCIDAD	Código: PG-SST-05
		Versión: 01
	PROGRAMA	Fecha: 30/05/2023
		Página: 12 de 12

de velocidad, adicionalmente, se debe aplicar una encuesta a los actores viales donde se evalúa la regulación de la velocidad.

8.4.3. Sanciones a conductores infractores

Para el caso de que un conductor incurra en un comparendo por exceso de velocidad, se debe informar al conductor infractor, quién es responsable del pago de la multa generada por esta infracción. Adicionalmente, se debe proceder con la aplicación de un llamado de atención por parte del jefe inmediato.

9. ANEXOS

No aplica.

10. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Documento No. 27 Saber Moverse, Ministerio de Educación Nacional

Control de la velocidad - Organización Mundial de la Salud:
<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/255305/WHO-NMH-NVI-17.7-spa.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

11. HISTORIA DE MODIFICACIONES

FECHA	VERSIÓN	DESCRIPCIÓN DEL CAMBIO
30/05/2023	01	Creación del programa en cumplimiento de las disposiciones normativas vigentes aplicables.

12. CONTROL DE CAMBIOS

Elaboró

Aprobó

Rafael Eduardo Villamizar Carrillo

Mónica Enith Salanueva Abril

Profesional Especializado adscrito al proceso de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo

Profesional Especializado adscrito al proceso de Direccionamiento Estratégico