DISEÑO DE PROYECTOS SOCIALES

CÓDIGO: 400002A\_951

Tarea 2 - Análisis teórico y formulación de objetivos y metas

TUTOR: BRAYAN ANDRES LOPEZ

PRESENTADO POR:

GABRIEL FAJARDO BASTIDAS

DELSON ALEJANDO PULIDO

ANA MARIA TIBADUIZA

[ROBERT WILMER BENAVIDES](https://campus115.unad.edu.co/ecsah65/user/view.php?id=872246&course=59)

GRUPO: 400002\_89

Universidad Nacional Abierta y a Distancia

15 de marzo de 2021

**Tabla 1: Referente conceptual**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Problemática:** Incremento de accidentes a peatones con alto índice de letalidad en el sur de Bogotá Localidad Rafael Uribe | | |
| **Concepto principal** | Seguridad vial | Definición: La seguridad vial implica uno de los grandes retos de las sociedades pos modernas, que están marcadas por los desarrollos de las metrópolis, las ciudades y aún de los sectores rurales, y donde la incursión de los vehículos tiene primacía, incluso sobre las personas. La seguridad peatonal se concibe desde una mirada integral que involucra la educación vial, entendida esta como la adquisición de hábitos que le permiten al ciudadano acomodar su comportamiento a normas y principios del tránsito y la seguridad peatonal, como uno de sus objetivos. Se hace énfasis en que la seguridad vial debe ser entendida como un sistema social, donde todos los ciudadanos se ven involucrados.  Autor: María Eugenia Pico Merchán, Rosa Elena González Pérez y Olga Patricia Noreña Aristizábal  Fuente: <http://www.scielo.org.co/pdf/hpsal/v16n2/v16n2a14.pdf> |
| **Conceptos Vinculados** | Exceso de velocidad  Señalización  Imprudencia en la vía  Educación vial  Normas de transito |  |
| **Conceptos**  **priorizados** | Educación vial | Definición: Se entiende por educación vial a aquel tipo de educación que se basa en la enseñanza de hábitos y prácticas que tengan como bien final la protección y cuidado de los individuos que transitan por la vía pública. A instancias de la educación vial se enseñan las normas que regulan el correcto tránsito por las vías de una ciudad, caminos y las rutas, y el comportamiento responsable que deben desarrollar cada uno de sus actores principales, automovilistas, peatones, ciclistas, entre otros. El objetivo primordial es ordenar el tránsito y evitar la sucesión de accidentes que se cobren víctimas fatales. La misma abarca varios aspectos como ser la conducción de automóviles, el conocimiento de las señales viales, los elementos y dispositivos usados para proteger la vida, conocimiento de las infracciones que puede cometer y las sanciones previstas para las mismas, y lo que está prohibido hacer en la circulación por la vía pública, entre otras cuestiones.  Autor: Cecilia Bembibre  Fuente: <https://www.definicionabc.com/general/educacion-vial.php> |
| Infraestructura vial | Definición: La infraestructura vial es el conjunto de componentes físicos que interrelacionados entre sí de manera coherente y bajo cumplimiento de ciertas especificaciones técnicas de diseño y construcción, ofrecen condiciones cómodas y seguras para la circulación de los usuarios que hacen uso de ella. Las cuales son: Estructura de Pavimento (Calzada), separador central, isletas, glorietas, obras de arte o drenaje (Bordillos, Cunetas, Box-coulvert, etc.), muros de contención, puentes vehiculares y peatonales, rampas peatonales, ciclo-rutas (vías destinas de manera permanente a circulación de personas en bicicleta) y elementos de seguridad vial de apoyo (Señalización, alumbrado, barandas, acupuntura vial, dispositivos electrónicos, etc.)  Autor: Javier Montañez  Fuente: <https://www.slideshare.net/JavierMontaez6/infraestructura-vial-62481695> |

**Tabla 2: Articulación referente-objetivos**

|  |  |
| --- | --- |
| **Problemática:** Incremento de accidentes a peatones con alto índice de letalidad en el sur de Bogotá Localidad Rafael Uribe | |
| **Conceptos seleccionados** | **Objetivos** |
| **Concepto principal o**  **concepto guía:**  Seguridad vial | Promover cultura ciudadana de seguridad vial, creando hábitos comporta mentales e identificando puntos críticos con mayor frecuencia de accidentalidad en la ciudad de Bogotá Localidad Rafael Uribe. |
| **Concepto aportante 1:**  Educación vial | Especifico 1: Implementar un plan de educación vial, donde peatones, ciclistas y conductores de vehículos motorizados puedan auto cuidarse siguiendo todas las normas de seguridad que son necesarias en la vía, todo esto, realizando actividades junto con las autoridades de tránsito y transponte, en la ciudad de Bogotá Localidad Rafael Uribe. |
| **Concepto aportante 2:**  Infraestructura vial | Especifico 2: Identificar las zonas donde la infraestructura vial no esté siendo usada por los peatones, hablando específicamente de puentes y senderos peatonales. De esta forma será posible adelantar campañas de concientización del riesgo que se corre al no hacer uso de estos en la ciudad de Bogotá Localidad Rafael Uribe. |

**Tabla 3: Meta de impacto**

|  |  |
| --- | --- |
| **Problemática:** Incremento de accidentes a peatones con alto índice de letalidad en el sur de Bogotá Localidad Rafael Uribe | |
| **Indicador**  **problemático/**  **Año anterior** | En los nueve meses iniciales del año 2020 perdieron la vida 3.596 personas en siniestros viales, 1.165 menos en comparación con el mismo periodo de 2019, cuando se registraron 4.761 fallecidos.  En la localidad Rafael Uribe se registraron aproximadamente 1100 accidentados en el año 2020, siendo el sábado en el horario de 12 a 18 horas , el horario más común en donde ocurren los eventos. en relación al corredor vial, la avenida boyaca tuvo en total 3000 accidentados en el 2020 al ser un punto de intersección común  En 80% de los accidentes en el 2020 fueron choques y el 20% fueron atropellos. la causa menos común fue la incineración espontanea y el volcamiento  El 23 % de los casos se accidentes de transito se dan por desobedecer señales de transito  Fuente :  .[https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9066/colombia-registro-una-reduccion-del-245-en-las-muertes-por-siniestros-viales-entre-enero-y-septiembre-de-2020/#:~:text=Bogot%C3%A1%2C%20D.C.%2C%20octubre%2019%20de,5%25%20en%20las%20v%C3%ADctimas%20fatales](https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9066/colombia-registro-una-reduccion-del-245-en-las-muertes-por-siniestros-viales-entre-enero-y-septiembre-de-2020/" \l ":~:text=Bogotá%2C D.C.%2C octubre 19 de,5%25 en las víctimas fatales)  <https://revistas.udistrital.edu.co/index.php/azimut/article/view/5741/7212> |
| **Meta de impacto** | Reducir le porcentaje de mortalidad por siniestros en la carretera  Ampliar planes de contingencia para mitigar causas ( malas carreteras, malas vías de señalización , alcoholismo)  Ampliar vías y carreteras alternas para reducir la congestión vehicular |
| **Indicador de impacto** | Frecuencia de accidentes sobre el periodo de tiempo  Índice accidente / causa  Porcentaje de mortalidad por accidente de transito  Índice de mortalidad / causa por día |

**Tabla 4: verificación de estructura de los objetivos**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| verbo | Asunto teórico | contexto |
| Mejorar | Señalización vial | Sectores concurridos como la localidad Rafael Uribe e intersecciones como la avenida Boyacá tienen mala señalización. En Colombia , la mala señalización y la infracción de las mismas es la causa mas común para producir siniestros en carretera |
| Implementar | Campañas de concientización | La policía nacional de Colombia y la policía de transito deben concientizar a las personas a cerca de las buenas prácticas en conducción ( respetar limites de velocidad , de señalización , y realizar verificación de antecedentes judiciales y biológicos, tales como alcoholismo, transtorno limite de la personalidad o uso recreativo de drogas) |
| Mejorar | Controles médicos y legales | Personas con condiciones de salud no favorables, o antecedentes judiciales graves, no deben tener licencia de conducción. Las licencias especiales para transporte de carga pesada , deben ser entregadas después de un riguroso examen de conducción y locomoción |
| Construir | Carreteras alternas | Los sectores concurridos y peligrosos en Bogotá como la localidad Rafael Uribe deben tener vías alternas para evitar la congestión vehicular. Los diálogos mediados por alcaldía y superintendencia de transporte, podrían ser el inicio para mejorar infraestructura de la ciudad. Una ramificación y /o mantenimiento de las carreteras , mejoran la movilidad sustancialmente |

# Bibliografía

ABC, D. (s.f.). *Definición de Educación Vial*. Obtenido de https://www.definicionabc.com/general/educacion-vial.php

Bogotá, P. (2 de octubre de 2019). *La movilidad también está en tus manos: cada 5,6 minutos ocurre un accidente*. Obtenido de https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/analisis-de-accidentes-viales-en-bogota-en-2019

Montañez, J. (27 de MAYO de 2016). *Infraestructura Vial*. Obtenido de https://www.slideshare.net/JavierMontaez6/infraestructura-vial-62481695

Pico, M. E. (21 de septiembre de 2011). *SEGURIDAD VIAL Y PEATONAL Y PEATONAL*. Obtenido de http://www.scielo.org.co/pdf/hpsal/v16n2/v16n2a14.pdf

Villegas, A. F. (s.f.). *Accidentalidad y accidentología viales De la culpa al riesgo. Visión sistémica de la responsabilidad civil*. Obtenido de https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5212503.pdf