

PLAN DE ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL 2022

CONTROL DE CAMBIOS

No. DE ACTA DE APROBACIÓN	FECHA	VERSIÓN	DESCRIPCIÓN
1	31-12-2022	1.0	Adopción del Plan

AUTORIZACIONES

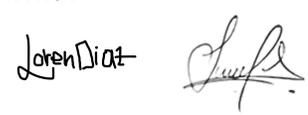
ELABORÓ:	REVISÓ	APROBÓ
ÁREA TÉCNICA	OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN	LÍDER DEL PROCESO
Nombre Luz Dary Forero Adriana Acevedo	Nombre: Loren Guisell Díaz Jimenez J. Sebastián Moreno S.	Nombre: Gotardo Antonio Yáñez Álvarez
Firma: 	Firma: 	Firma: 
Cargo: Contratistas Talento Humano- Subdirección de Gestión Corporativa	Cargo: Profesional Oficina Asesora de Planeación	Cargo: Subdirector Gestión Corporativa

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	4
DEFINICIONES.....	4
MARCO NORMATIVO.....	7
1. FORTALECIMIENTO EN LA GESTION INSTITUCIONAL.....	9
1.1. OBJETIVOS.....	9
1.1.1. OBJETIVO GENERAL.....	9
1.1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	9
1.2. ALCANCE.....	10
1.3 DESARROLLO DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL.....	10
1.3.1 Conformación del equipo de trabajo.....	10
1.3.2 Comité de seguridad vial.....	10
1.3.2.1 Objetivo del Comité de Seguridad Vial.....	11
1.3.2.2 Integrantes del Comité de Seguridad Vial.....	11
1.3.2.3 Estructura del Comité de Seguridad Vial.....	12
1.3.2.4 Frecuencia de reuniones del Comité de Seguridad Vial.....	13
1.4 Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial.....	13
1.5 Política de Seguridad Vial.....	13
1.6 Divulgación De La Política Vial.....	15
1.6.1 Caracterización del Instituto.....	15
1.6.2 Actividad económica.....	15
1.6.3 Vehículos Contratados por el Instituto.....	15
1.6.4 Tipo de transporte que realiza el Instituto.....	16
1.6.5. Conductores del Instituto.....	16
1.6.6. Ciudad de operación.....	16
1.7 DIAGNÓSTICO.....	16
1.7.1 Diagnóstico de riesgos viales.....	17
1.7.2 Definición de los riesgos viales.....	33
1.7.3 Valoración de los riesgos Viales.....	33
1.7.4 Matriz de Riesgos Viales.....	33
1.8 PLANES DE ACCIÓN DE RIESGOS VIALES.....	37
1.8.1 Viabilidad de los planes de acción.....	37
1.8.2 Implementación de los planes de acción.....	37
1.9 PRESUPUESTO PARA IMPLEMENTAR EL PESV.....	37
2. SEGUIMIENTO Y EVALUACION DE LOS PLANES DE ACCIÓN.....	37
2.1. Indicadores del PESV.....	37
2.2. Auditorias.....	37
3.COMPORTAMIENTO HUMANO.....	38
3.1. Procedimiento de selección de conductores.....	38

3.2. Prueba de ingreso de conductores.....	38
3.3 Pruebas de control preventivo	38
3.4 Capacitación en seguridad vial	38
3.5 Control documentos conductores.....	39
3.6 Información de los conductores.....	39
3.7 Reporte de comparendos.....	39
4. POLITICAS DE REGULACIÓN DE LA ENTIDAD.....	39
4.1 Política de control de alcohol y drogas.....	39
4.2 Regulación de horas de conducción y descanso	39
4.3 Velocidad	39
4.4 Política de uso del cinturón de seguridad	40
4.5 Política de uso de elementos de protección personal	40
4.6 Política de uso de equipos bidireccional	40
5. VEHICULOS SEGUROS	40
5.1 Mantenimiento preventivo	40
5.2 Hoja de vida de los vehículos.....	40
5.3 Información de los vehículos.....	41
5.3.1 Cronograma de intervención de los vehículos propios	41
5.3.2. Verificación de mantenimiento de los vehículos tercerizados.....	41
5.4 Idoneidad del personal que realiza los mantenimientos preventivos y correctivos.....	41
5.5. Mantenimiento Correctivo	41
5.6. Protocolo en caso de falla mecánica	42
5.7 Chequeo Pre-operacional	42
6. INFRAESTRUCTURA SEGURA	42
6.1. Infraestructura Interna.....	42
6.1.1. Revisión entorno físico	42
6.1.2. Desplazamientos en las zonas peatonales de las sedes.....	42
6.1.3. Zona de ingreso y salida de los vehículos	43
6.1.4 Parqueaderos	46
6.1.5. Mantenimiento de la señalización	49
6.1.6. Infraestructura Interna.....	49
7 ATENCIÓN A VICTIMAS.....	49
7.1 Protocolos.....	49
7.1.2. Divulgación de los protocolos.....	50
7.2. Investigación de accidentes.....	50
7.2.1 Lecciones aprendidas	50
7.2.2. Fuente de información	50
7.2.3. Indicadores	50

INTRODUCCIÓN

Teniendo en cuenta la alta tasa de accidentes de tránsito y su impacto en el ámbito humano, económico y social en el mundo, el gobierno ha definido como prioridad y política de Estado la Seguridad Vial, la cual se concreta en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2011-2021, que se estructura principalmente en la experiencia internacional y las recomendaciones y sugerencias que sobre el particular han establecido diversos organismos el cual tiene como finalidad reducir en un 50% las mortalidades derivadas de los accidentes de tránsito en el mundo, armonizada con el período estipulado en el Plan Decenal de Salud Pública 2012- 2021.

En concordancia con lo anterior, en el artículo 12 de la ley 1503 de 2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamiento y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones”, ordena a toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente ley. Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial, tal como está definido en el Artículo 1, Modifíquese el literal a) del artículo 2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015,) del Decreto 1252 del 12 de Octubre de 2021: es una “Herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de conformidad con el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos.

El Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal, es la primera entidad pública del Distrito Capital al servicio de los animales y la ciudadanía, por lo anterior y para dar cumplimiento a los objetivos para los cuales fue creado, cumple con la legislación vigente en cuanto a legislación en materia de tránsito y transporte como lo son el Código Nacional de Tránsito terrestre según la ley 769 de 2002, Resolución 1565 de 2014, ley 1503 de 2011, decreto 2831 de 2011 y demás que le apliquen.

En concordancia con lo anterior el Instituto implementara el Plan Estratégico de seguridad vial, brindando los recursos, físicos humanos y tecnológicos que sean necesarios, para el cumplimiento de este y la mejora continua.

DEFINICIONES.

Definiciones aplicables al Plan Estratégico de Seguridad Vial

A continuación, se presenta el significado de algunos de los términos que se van a trabajar dentro de la estructuración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

- **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 (CNTT, 2002).

- **Accidente de trabajo:** Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador. (Ley 1562 de 2012).
- **Acción correctiva:** acción tomada para eliminar la causa de una no conformidad detectada u otra situación no deseable.
- **Actividad no rutinaria:** actividad que no forma parte de la operación normal de entidad o actividad que la entidad no ha determinado como rutinaria “por su baja frecuencia de ejecución” (GTCS 45 de 2012, *Guía para la identificación de los peligros y la valoración y evaluación de los riesgos en seguridad y salud ocupacional*).
- **Actividad rutinaria:** actividad que forma parte de la actividad normal de la entidad, se ha planificado y es estandarizable, (GTCS 45 de 2012, *Guía para la identificación de los peligros y la valoración y evaluación de los riesgos en seguridad y salud ocupacional*).
- **Acompañante:** persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor. (Ley 769 de 2002 *Código Nacional de Tránsito y Transporte*).
- **Agente de Tránsito:** todo funcionario o persona civil identificada que esta investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales. (Ley 769 de 2002 *Código Nacional de Tránsito y Transporte*).
- **Alcoholemia:** cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre. (Ley 769 de 2002 *Código Nacional de Tránsito y Transporte*).
- **Alcoholimetría:** examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre. (Ley 769 de 2002 *Código Nacional de Tránsito y Transporte*).
- **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.
- **Amenaza:** Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.
- **Autopista:** vial de calzada separadas, cada uno con 2 o más carriles, control total de acceso
- **Capacitación:** Es toda actividad realizada en una empresa o institución autorizada, para responder a sus necesidades, con el objetivo de preparar el talento humano mediante un proceso en el cual el participante comprende, asimila, incorpora y aplica conocimientos, habilidades, destrezas que lo hacen competente para ejercer sus labores en el puesto de trabajo (Resolución 1409).
- **Calzada:** Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos

- **Ciclista:** Conductor de bicicleta o triciclo (CNTT, 2002).
- **Ciclo ruta:** Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.
- **Conductor:** Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTI, 2002).
- **Croquis:** Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente.
- **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.
- **HSEQ:** Es un sistema de gestión por medio de cual se garantiza el manejo responsable de todas las actividades de la organización, promoviendo y mejorando la salud del personal, garantizando un trabajo sin riesgo de lesiones a éste o a los demás, promoviendo la protección del medio ambiente y asegurando la calidad en los procesos.
- **Licencia de Conducción:** Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, que autoriza a una persona para la conducción de vehículos automotores con validez en todo el territorio nacional.
- **Mantenimientos:** Programación de inspecciones, tanto de funcionamiento como de seguridad, ajustes, reparaciones, análisis, limpieza, lubricación, calibración, que deben llevarse a cabo en forma periódica con base a un plan establecido. La característica principal del mantenimiento es la de inspeccionar los equipos y detectar las fallas en su fase inicial, y corregirlas en el momento oportuno.
- **Motociclista: Conductor** de motocicleta
- **Pasajero:** Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTI, 2002).
- **Peatón:** Persona que transita a pie por una vía (CNTI, 2002).
- **Plan de acción:** Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.
- **Riesgo:** Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.
- **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 los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.
- **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.

- **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.
- **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.
- **Tránsito:** Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada, abierta al público.
- **Transporte:** Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.
- **Tráfico:** Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un período determinado.
- **Vulnerabilidad:** Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.
- **Vía:** Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.
- **Visión:** Es un elemento de la planeación estratégica que enuncia un estado futuro de lo que desea alcanzar una organización en un tiempo determinado, expresado de manera realista y positiva en términos de objetivos.
- **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 (CNIT. 2002).
- **Vehículo de tracción animal:** Vehículo no motorizado halado o movido por un animal (CNIT. 2002).
- **Vehículo no automotor:** Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.

MARCO NORMATIVO.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial del Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal tendrá en cuenta la siguiente normativa legal vigente:

TIPO DE NORMA	NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN	TÍTULO DEL DOCUMENTO	CAPÍTULOS O ARTÍCULOS	FECHA EXPEDICIÓN (DD/MM/AAA)
ley	769	<i>Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones</i>	toda	06/08/2002
Ley	1383	<i>“Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002- Código Nacional de</i>	toda	16/03/2010

		<i>Tránsito, y se dictan otras disposiciones</i>		
Ley	1503	<i>“Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones”</i>	Toda	29/12/2011
Ley	1562	<i>“Por la cual se modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de salud ocupacional”</i>	Artículo 1-3	11/07/2012
Ley	1696	<i>“Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas”</i>	Toda	19/12/2012
Ley	1702	<i>“Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones”</i>	Toda	27/12/2013
Decreto Ley	019	<i>“Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la administración pública”</i>	ARTÍCULO 104-113-114-115-197-198-199-200-201-202-203-204-205-206	10/01/2012
Decreto	1072	<i>Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo”</i>	Capítulo 6	26/05/2015
Decreto	1906	<i>“Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1079 de 2015 en relación el Plan Estratégico de Seguridad Vial”</i>	Todo	22/09/2015

Decreto	1310	<i>“Por el cual se modifica el Decreto 1079 de 2015 en relación el Plan Estratégico de Seguridad Vial”</i>	Todo	10/08/2016
Resolución	2273	<i>“Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones</i>	Toda	06/08/2014
Resolución	1565	<i>“Por la cual se expide la Guía Metodológica para la Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial”</i>	Toda	06/06/2014
Resolución	2410	<i>“Por la cual se adopta el Programa Integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para el Tránsito de Motocicletas”</i>	Toda	17/07/2015
Resolución	1231	<i>“Por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial</i>	Toda	05/04/2016

1. FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

1.1. OBJETIVOS.

1.1.1. OBJETIVO GENERAL.

Contribuir en la generación de conductas y comportamientos seguros mediante la implementación de estrategias, lineamientos y acciones con el fin de prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito y minimizar los riesgos asociados a la seguridad vial, cuidando la integridad física, mental y social de los servidores, contratistas y colaboradores; definiendo los mecanismos de evaluación y seguimiento para cumplir con la normatividad legal vigente.

Para la implementación y ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial, el Instituto contará con los recursos humanos, financieros de infraestructura y tecnológicos, para el cumplimiento de los objetivos.

1.1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- Generar espacios y condiciones necesarias para el adecuado desarrollo, implementación y seguimiento del PESV del Instituto y de todas las acciones contenidas en este.

- Realizar acciones de capacitación en seguridad vial que desarrollen competencias y sensibilización; en los integrantes del Instituto en materia de uso de la vía pública y sus desplazamientos en medios motorizados o no motorizados.
- Generar estrategias que permitan verificar el alistamiento diario, preventivo, correctivo y condiciones de seguridad activa y pasiva de los vehículos del Instituto, así como aquellos que se contraten, administren o se pongan al servicio de la entidad.
- Definir los indicadores de seguridad vial y realizar el análisis estadístico de estos indicadores para tomarlos como punto de partida para el mejoramiento y prevención, minimizando los riesgos asociados a la seguridad vial.
- Generar conciencia en cada uno de los servidores, contratista y colaboradores que hacen parte del Instituto, que la seguridad vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas.

1.2. ALCANCE.

El alcance del presente Plan Estratégico de Seguridad Vial aplica para todos los servidores públicos, contratistas, que realicen desplazamientos en el desarrollo de sus actividades propias del cargo y/o en función del objeto social del Instituto.

1.3 DESARROLLO DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

1.3.1 Conformación del equipo de trabajo

El equipo de trabajo será definido por el director general del Instituto y se debe formalizar su participación mediante la creación de un comité de seguridad vial, siendo este el mecanismo de coordinación entre todos los involucrados y cuyo objetivo será plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en el instituto y la vida cotidiana de sus integrantes.

1.3.2 Comité de seguridad vial

El comité de seguridad vial se establece para diseñar, definir, programar, gestionar, etc., todos los aspectos necesarios para la puesta en marcha del PESV, a que hace relación la Ley 1503 de 2011 y el Decreto 2851 de 2013, este comité será un escenario estratégico en el proceso de participación para la planeación y ejecución las distintas fases del plan.

Serán funciones del Comité de Seguridad Vial del Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal las siguientes:

- Analizar los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y formular la hoja de ruta a seguir, conducente a reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de movilidad en el Instituto.
- Identificar los factores de riesgo y establecer un plan de acción personalizado para cada uno de ellos.
- Presentar, discutir y determinar las actividades de capacitación a desarrollar con los distintos actores.

- Adoptar un estándar de seguridad, que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito.
- Evaluar los requerimientos y la oferta disponible, frente a proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos de la entidad.
- Programar fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, equipos de trabajo y de más actores del Instituto.
- Determinar las acciones de control o auditorías viales que se consideren pertinentes.
- Presentar campañas educativas y acciones de acompañamiento (actividades) para desarrollar durante todo el año.
- Establecer los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hacer seguimiento de estas.
- Elaborar los informes periodísticos para la Dirección, Ministerio de Transporte, Organismos de Tránsito u otros interesados, que den cuenta de las acciones programadas, adelantadas y por ejecutar, analizando el impacto, costo-beneficio y aporten en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial del país.

Así mismo, el comité será el ente encargado de definir la visión, los objetivos y alcances del Plan Estratégico de Seguridad Vial para el Instituto, acorde con los mínimos establecidos por la autoridad correspondiente.

1.3.2.1 Objetivo del Comité de Seguridad Vial

El Comité de Seguridad Vial del Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal, tiene como objetivo: **“Plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr objetivos de seguridad vial en el instituto, a través del Plan Estratégico de Seguridad Vial”.**

1.3.2.2 Integrantes del Comité de Seguridad Vial

El Comité de Seguridad Vial del Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal, estará conformado como se muestra a continuación de acuerdo con la disposición de la Dirección:

INTEGRANTES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL		
Líneas de Acción	Principal	Suplente
Fortalecimiento de la gestión institucional	Director General	Asesor de la Dirección General
Comportamiento humano	Subdirector de Gestión Corporativa	Jefe Oficina Asesora Jurídica
Vehículos Seguros e Infraestructura Segura	Encargado de Recursos Físicos	Apoyo de Recursos Físicos
Atención a Víctimas y responsable del Plan de Seguridad Vial	Profesional Especializado de la SGC - TH	Técnico administrativo SGC - TH

Tabla 1. Integrantes del comité de seguridad vial

El director general del Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal o su suplente, será quien presida el Comité de Seguridad Vial de acuerdo con las líneas de acción establecidas en el Plan Estratégico.

El Comité de Seguridad Vial podrá invitar a sus sesiones a quienes considere idóneos y tengan conocimiento en temas de seguridad vial cuando así, lo requiera, con el propósito de aportar comentarios u opiniones con base a la experiencia y conocimiento sobre los temas o asuntos a tratar en el Comité.

La Secretaría Técnica del Comité de Seguridad Vial será ejercida por el subdirector de Gestión Corporativa quien apoyará al Comité para su eficiente funcionamiento.

1.3.2.3 Estructura del Comité de Seguridad Vial

El comité de seguridad vial tendrá la estructura y funciones establecidas en la siguiente tabla:

Rol	Facultad	Funciones
Presidente (director general)	Voz y voto	<ul style="list-style-type: none"> Instruir al secretario para que convoque a las sesiones del Comité. Presidir las sesiones del Comité. Emitir voto de calidad en caso de empate. Proponer la integración de grupos de trabajo. Proponer la celebración de sesiones extraordinarias cuando el caso lo amerite. Dirigir y supervisar los trabajos del Comité.
Secretario (subdirector de Gestión Corporativa)	Voz y voto	<ul style="list-style-type: none"> Proponer el calendario anual de sesiones ordinarias del Comité para su aprobación en la última sesión ordinaria del año. Elaborar el orden del día de los asuntos a tratar en las sesiones considerando las propuestas presentadas por los miembros del Comité e integrar la documentación requerida para la realización de las sesiones. Convocar con base al calendario de sesiones autorizado y previa instrucción del presidente, a la celebración de sesiones ordinarias y extraordinarias según sea el caso. Proponer la celebración de sesiones extraordinarias cuando el caso lo amerite y presentar los elementos que considere necesarios como apoyo. Verificar el quórum requerido para poder sesionar. Levantar las actas y el registro de los acuerdos tomados en las sesiones, y recabar la firma de los asistentes. Dar seguimiento a los acuerdos e informar del grado de su cumplimiento en cada sesión. Promover la organización y participación del Organismo en cuanto a encuentros nacionales e internacionales relacionados a la seguridad vial. Proponer al presidente las medidas que considere convenientes para mejorar el funcionamiento del Comité
Vocales (los demás integrantes del Comité)	Voz y voto	<ul style="list-style-type: none"> Participar con voz y voto en las sesiones ordinarias y extraordinarias. Enviar al secretario los temas que sugiere tratar en las sesiones de Comité con al menos cinco días hábiles de anticipación para las sesiones ordinarias y dos días hábiles de anticipación para las extraordinarias. Proponer la celebración de sesiones extraordinarias cuando el caso lo amerite y presentar los elementos que considere necesarios como apoyo.

		<ul style="list-style-type: none"> • Contribuir al análisis de las estadísticas y de los diferentes asuntos relacionados con la seguridad vial. • Proponer estrategias de desarrollo y líneas de acción en el ámbito de su competencia para ser incorporadas en el Programa Integral de Seguridad Vial. • Cumplir con los acuerdos y las resoluciones que emita el Comité e informar con cinco días hábiles de anticipación a la celebración de la sesión al secretario sobre los avances en el cumplimiento de los acuerdos. • Emitir opinión fundada y motivada sobre los aspectos o temas que se presenten al Comité.
Asesores externos al comité de Seguridad Vial	Con derecho a voz, pero sin voto	<ul style="list-style-type: none"> • Proporcionar orientación relacionada con los asuntos que se traten en las sesiones del Comité, de acuerdo con las facultades que tengan conferidas en el ámbito de su competencia.
Invitados	Con derecho a voz, pero sin voto	<ul style="list-style-type: none"> • Aportar comentarios u opiniones con base en la experiencia y conocimientos sobre los temas o asuntos a tratar en el Comité.

Tabla 2. Funciones del comité vial

1.3.2.4 Frecuencia de reuniones del Comité de Seguridad Vial

El Comité de Seguridad Vial del Instituto se reunirá una vez cada cuatro (4) meses, y extraordinariamente por convocatoria de alguno de sus miembros, y estas podrán hacerse de manera virtual o presencial.

La citación de los miembros del Comité de Seguridad Vial a las reuniones ordinarias se hará mediante correo electrónico o memorando, por la Secretaría Técnica, con tres (3) días hábiles de antelación a la reunión con indicación del orden del día.

La citación para las reuniones extraordinarias se hará por cualquiera de sus miembros a través del correo electrónico institucional, por lo menos con cuarenta y ocho (48) horas de antelación a la reunión, con la indicación de la fecha, hora y objeto de la reunión.

1.4 Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial

El responsable asignado del Plan Estratégico de Seguridad Vial es el subdirector de Gestión Corporativa del Instituto de Protección y Bienestar Animal.

1.5 Política de Seguridad Vial

Teniendo en cuenta la alta tasa de accidentes de tránsito y su impacto en el ámbito humano, económico y social en el mundo, el gobierno ha definido como prioridad y política de Estado la Seguridad Vial, la cual se concreta en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2011-2021, que se estructura principalmente en la experiencia internacional y las recomendaciones y sugerencias que sobre el particular han establecido diversos organismos el cual tiene como finalidad reducir en un 50% las mortalidades derivadas de los accidentes de tránsito en el mundo, armonizada con el período estipulado en el Plan Decenal de Salud Pública 2012- 2021.

El Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal, es la primera entidad pública del Distrito Capital al servicio de los animales y la ciudadanía, por lo anterior y para dar cumplimiento a los objetivos para los cuales fue creado, cumple con la legislación vigente en cuanto a legislación en materia de tránsito y transporte como lo son el Código Nacional de Tránsito terrestre según la ley 769 de 2002, Resolución 1565 de 2014, ley 1503 de 2011, decreto 2831 de 2011 y demás que le apliquen.

Así mismo el instituto implementara acciones, con el fin de prevenir los accidentes de tránsito y minimizar los riesgos asociados a la seguridad vial, cuidando la integridad física, mental y social de los servidores, contratistas y subcontratistas; definiendo los mecanismos de evaluación y seguimiento para cumplir con la normatividad legal vigente y garantizando la mejora continua.

OBJETIVO GENERAL.

Implementar acciones, con el fin de prevenir los accidentes de tránsito y minimizar los riesgos asociados a la seguridad vial, cuidando la integridad física, mental y social de los servidores, contratistas y colaboradores; definiendo los mecanismos de evaluación y seguimiento para cumplir con la normatividad legal vigente.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- Generar espacios y condiciones necesarias para el adecuado desarrollo, implementación y seguimiento del PESV del Instituto y de todas las acciones contenidas en este.
- Realizar acciones de capacitación en seguridad vial que desarrollen competencias y sensibilización; en los funcionarios y contratistas del Instituto en materia de uso de la vía pública y sus desplazamientos en medios motorizados o no motorizados.
- Generar estrategias que permitan verificar el alistamiento diario, preventivo, correctivo y condiciones de seguridad activa y pasiva de los vehículos del Instituto, así como aquellos que se contraten, administren o se pongan al servicio de la entidad.
- Definir los indicadores de seguridad vial y realizar el análisis estadístico de estos indicadores para tomarlos como punto de partida para el mejoramiento y prevención, minimizando los riesgos asociados a la seguridad vial.
- Generar conciencia en cada uno de los servidores, contratistas y colaboradores que hacen parte del Instituto, que la seguridad vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas.

Como lineamientos de obligatorio cumplimiento el instituto define los siguientes:

- Cumplir con toda la reglamentación establecida en el código nacional de tránsito y transporte terrestre, como también con todo el marco legal aplicable, según su rol en la vía (peatón, conductor, pasajero y acompañante).
- Se prohíbe conducir bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas durante el desarrollo de las actividades laborales.
- Se prohíbe el uso del celular u otro medio de comunicación mientras está conduciendo.
- Utilizar el cinturón de seguridad siempre que esté conduciendo. Cuando viaje como pasajero y siempre que la normativa aplicable lo exija.
- Respetar los límites de velocidad en cada uno de los corredores viales urbanos o rurales, sean vehículos propios o de terceros.
- Cumplir con el uso adecuado de elementos de protección personal cuando se requieran, tales como chalecos reflectivos, conos y elementos de señalización entre otros.

- Los vehículos propios y contratados deben estar amparados por las pólizas de garantía necesarias para la prestación de los servicios.

Para dar cumplimiento a la anterior Política la alta dirección diseñará un Plan Estratégico de Seguridad Vial donde se asignarán los recursos financieros, humanos y técnicos necesarios para la implementación y ejecución de este.

1.6 Divulgación De La Política Vial

La divulgación se realizará por medio de correo electrónico masivo a todo el personal de funcionarios y contratistas del Instituto, así mismo se realizará la socialización en la inducción y reinducción del sistema general de Seguridad y salud del trabajo.

1.6.1 Caracterización del Instituto

Razón Social	Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal
NIT	901097324-6
Dirección	Cra. 10 #26-51, Torre Sur, Cra. 10, Piso 8
Barrio	Centro Internacional-localidad Santafé
Teléfono	6477117
Código Actividad Económica	1751201
Ciudad	Bogotá
Representante Legal	Adriana Estrada Estrada
Responsable del SG-SST	Profesional especializado
Administradora de Riesgos Laborales	Positiva ARL
Numero de servidores públicos	37
Numero de contratistas	XXXX
Clase de Riesgo	I, II, III, IV
Centros de Trabajo	Dos (2)

Tabla 3. Caracterización

1.6.2 Actividad económica

Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal, es una entidad pública dedicadas a actividades ejecutivas de la administración pública en general incluye ministerios, órganos, organismos y dependencias administrativas.

Vehículos Propios que utiliza la empresa para los desplazamientos

Tipo	Cantidad
Camioneta (Dirección)	1
Kangoo (Fauna)	2
Total	3

Tabla 4. Identificación vehículos propios

1.6.3 Vehículos Contratados por el Instituto

Placas	Tipo de vehículo/marca/Línea				Modelo (año)	Tipo de combustible
ESM877	RAGER	DOBLE CABINA	FORD	BLANCO ARTICO	2018	Diesel
WMM456	DMAX	DOBLE CABINA	CHEVROLET	BLANCO GALAXIA	2016	Diesel
GUX490	ALASKAN	DOBLE CABINA	RENAULT	BLANCO HIELO	2020	Diesel
GUX490	NIRO	WAGON	KIA	BLANCO	2021	Gasoelec
JTQ283	NIRO	WAGON	KIA	BLANCO	2021	Gasoelec
FST552	HFC1035KN	FURGON	JAC	BLANCO	2019	Diesel
GKP033	DUSTER	WAGON	RENAULT	BLANCO GLACIA	2020	Gasolina

Tabla 5. Identificación vehículos tercerizados

1.6.4 Tipo de transporte que realiza el Instituto

El transporte que realizan los vehículos propios y contratados del Instituto es un transporte misional en el cual se transportan personas y animales.

1.6.5. Conductores del Instituto

El instituto cuenta con 3 conductores los cuales están vinculados por medio de contrato de prestación de servicios.

1.6.6. Ciudad de operación

El instituto realiza sus operaciones en la ciudad de Bogotá

1.7 DIAGNÓSTICO

1. ¿Se cuenta con mantenimiento preventivo y correctivo?

El Instituto cuenta con el Plan de Mantenimiento, en el cual está incluido el mantenimiento de los vehículos, con una periodicidad; bimestral, trimestral y semestral.

2. ¿Se realizan los exámenes médicos pertinentes para los conductores? (audiometría, visiometría, Psicosencometría).

Los conductores se contratan por prestación de servicios y se solicita examen médico ocupacional con énfasis osteomuscular, no se tiene evidencia de solicitud de exámenes que se especifican en la resolución 1565 de 2014.

3. ¿Se tiene control sobre los documentos y vigencia de los vehículos?

El Instituto tiene un procedimiento de administración de vehículos propios, PA03-PR05; donde se indica la responsabilidad del profesional del almacén, de la verificación y actualización de cada carpeta.

4. ¿El instituto cuenta con un esquema de capacitación en seguridad vial y acciones preventivas?

El instituto tiene un plan de capacitación (PE02-PN-03), donde se contemplan todas las capacitaciones viables para los funcionarios y contratistas, pero se evidencia que no se tienen contempladas capacitaciones en seguridad vial.

5. ¿Se tiene implementado normas de seguridad, que indiquen las responsabilidades y restricciones?

Se cumple parcialmente con normas y responsabilidades, según la ley 1503 de 2011.

6. ¿La empresa cuenta con un procedimiento o guía para atender eventualidades con los vehículos en la vía?

El instituto no cuenta con este procedimiento, según lo establece el numeral 8.2 vehículos seguros, y 8.3 infraestructura segura de la resolución 1565 de 2014.

7. ¿Se tiene una lista de prechequeo preoperacional de los vehículos?

Se observa que el Instituto está incumpliendo con el numeral .8.2.4 de la resolución 1565 de 2014.

8. ¿Se tiene un registro de los incidentes y accidentes de tránsito ocurridos en el Instituto?

El instituto tiene un procedimiento de reporte de accidentes e incidentes de trabajo (PE02-OR05) donde también se deben realizar esta clase de accidentes de tránsito.

9. ¿Se informa los riesgos latentes al conducir tanto en labores en misión, como en los desplazamientos de la casa al trabajo?

Cumple parcialmente con este ítem, de acuerdo con el artículo 19, Requisitos para obtener la licencia de conducción, de la resolución 1383 de 2010 y el numeral 8.1.5 y 8.3 de la resolución 1565 de 2014.

1.7.1 Diagnóstico de riesgos viales

Se realiza encuesta diseñada por la guía práctica para la gestión empresarial de riesgos viales de la secretaria de Movilidad de Bogotá, esta encuesta se socializa por medio de correo electrónico a todo el personal, funcionarios y contratistas, se revisaron datos con una respuesta de 263 por parte de los funcionarios y contratistas.

ENCUESTA DE RIESGOS VIALES

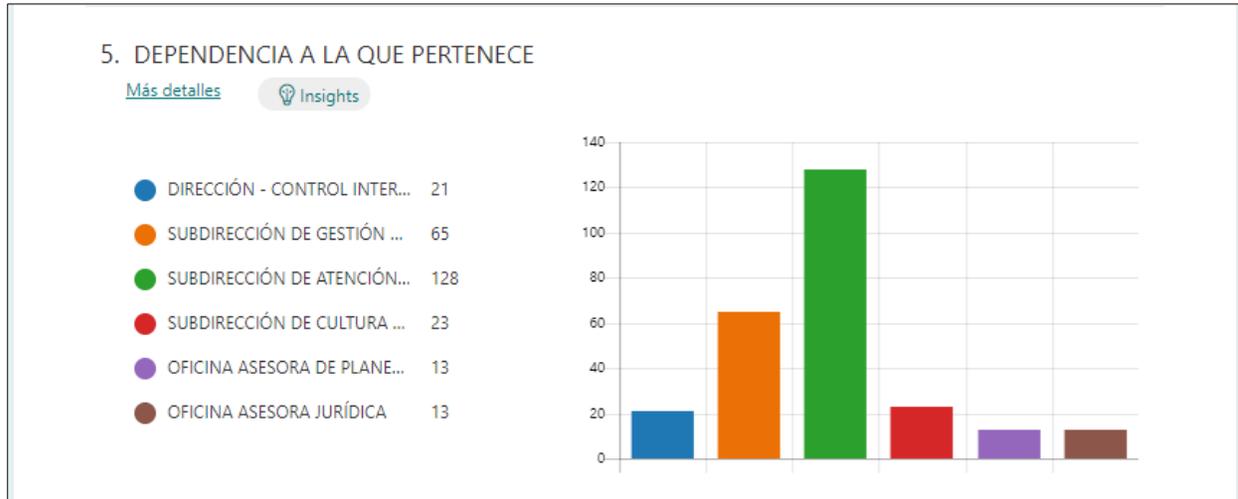
4 pregunta; Genero



Fuente: Encuesta de movilidad Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

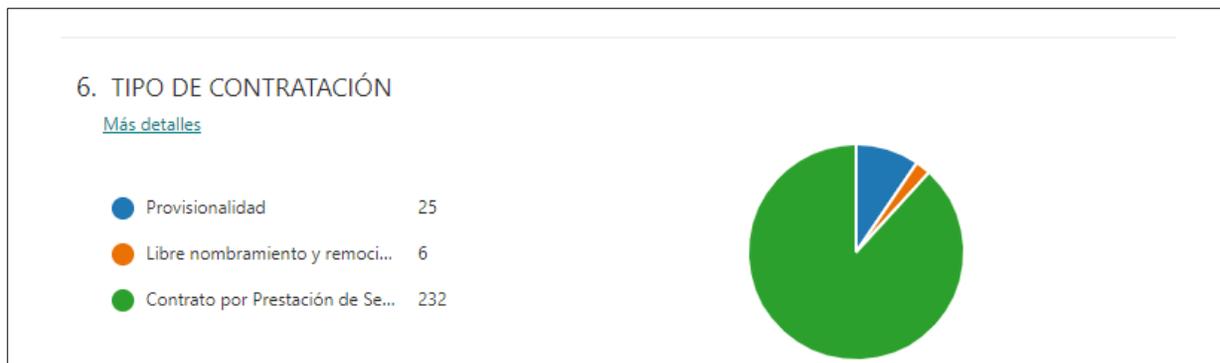
El 41,5% del personal es de género femenino

5. Pregunta; Dependencia a la que pertenece



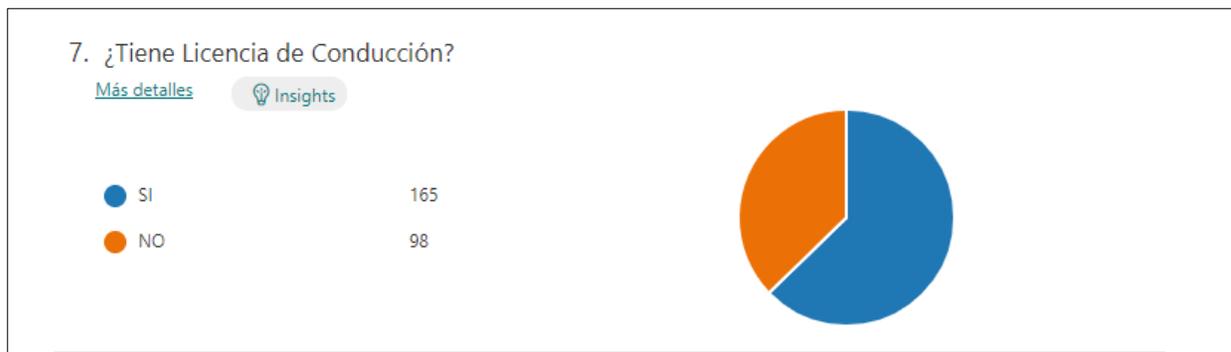
El 47% del personal pertenece a la Subdirección de Atención a la fauna

6. Tipo de Contratación



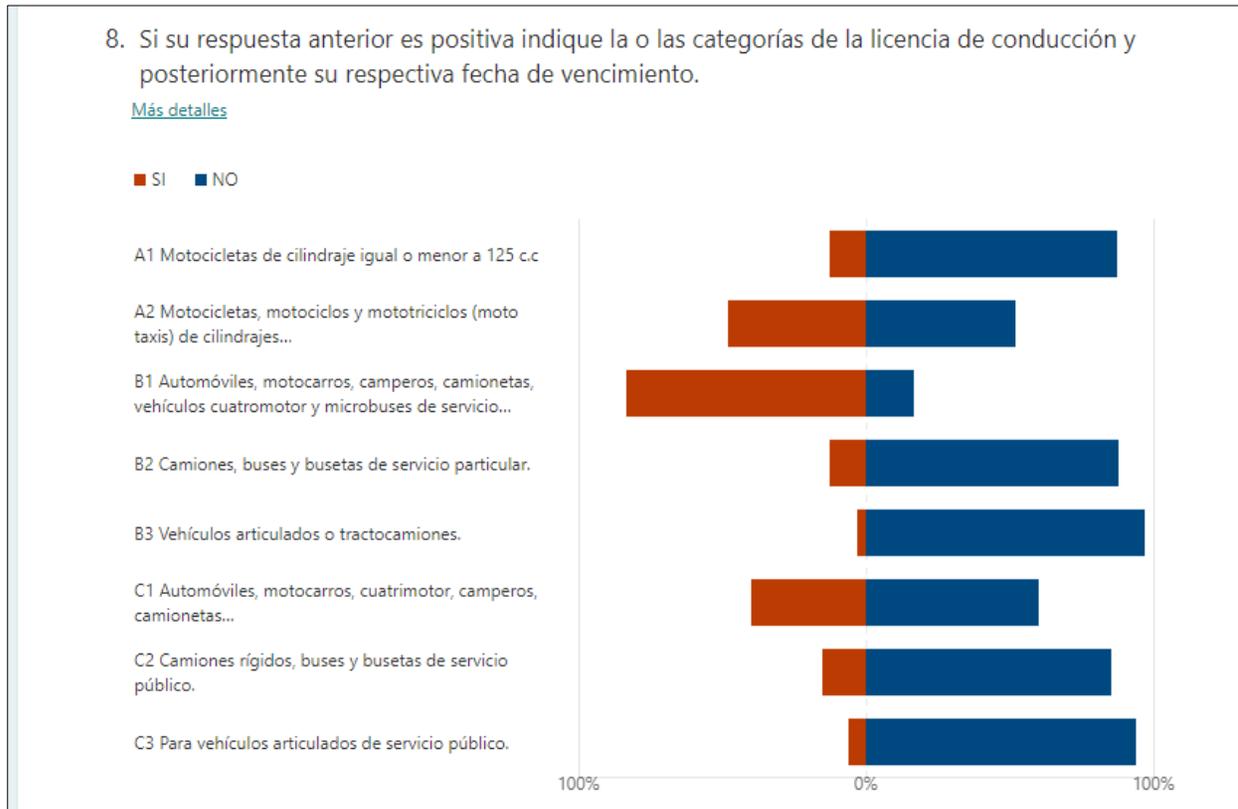
El 86,5% del personal está contratado por prestación de servicios.

7. ¿Tiene licencia de Conducción?



El 60,8% del personal cuenta con licencia de conducir, por lo cual tienen conocimientos de seguridad vial de acuerdo con el código nacional de tránsito y los requisitos para obtener la licencia de conducción en Colombia.

8. Si su respuesta anterior es positiva indique la o las categorías de la licencia de conducción y posteriormente su respectiva fecha de vencimiento.



Fuente: Encuesta de movilidad Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

El 5,22% del personal tiene licencia A1.
 El 17,16% del personal tiene licencia A2.
 El 46,26% del personal tiene licencia B1
 El 3,35% del personal tiene licencia B2
 El 0,74% del personal tiene licencia B3
 El 13,43% del personal tiene licencia C1
 El 4% del personal tiene licencia C2
 El 1,49% del personal tiene licencia C3

17. ¿Cuántos años de experiencia tiene en conducción?

17. ¿Cuántos años de experiencia tiene en conducción?

[Más detalles](#)

Insights

1 año	18
2 año	13
3 año	14
5 o más años	126
No Aplica	92



Fuente: Encuesta de movilidad Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

El 47% del personal tiene más de 5 años de experiencia en conducción, lo que hace que se tenga una mayor experiencia en movilidad.

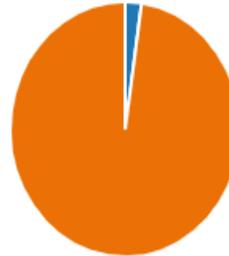
18. ¿Ha estado involucrado en un siniestro vial grave en los últimos 5 años?

18. ¿Ha estado involucrado en un siniestro vial grave en los últimos 5 años?

[Más detalles](#)

Insights

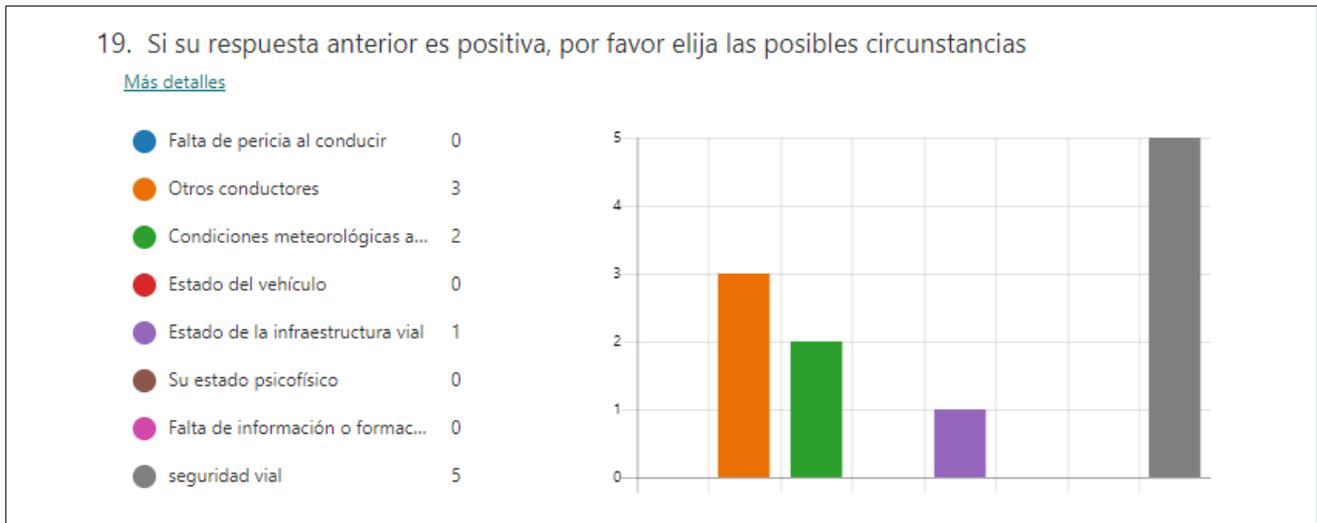
SI	6
NO	257



Fuente: Encuesta de movilidad Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

El 95% del personal **NO** ha estado involucrado en un siniestro vial, lo que refleja un buen diagnóstico en cuanto a la tasa de accidentalidad en el Instituto.

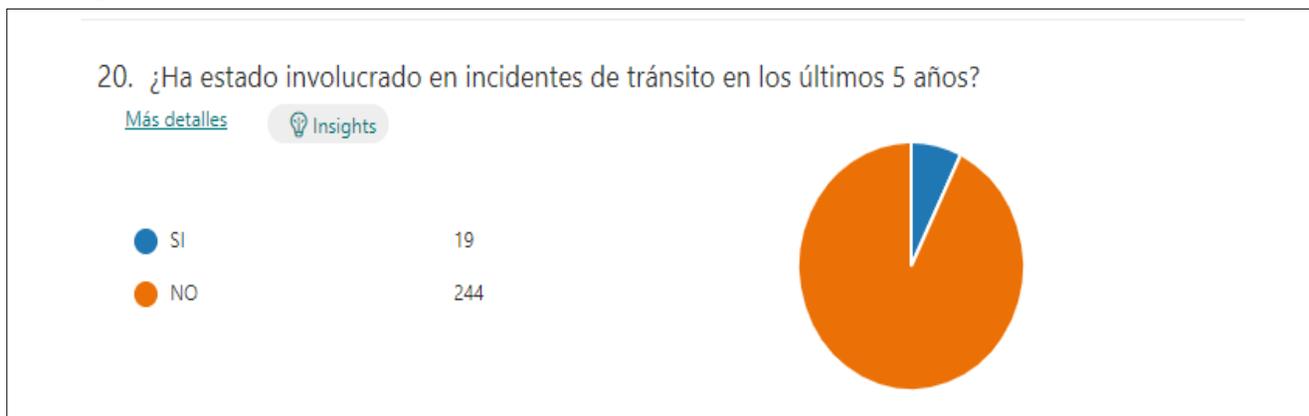
19. Si su respuesta anterior es positiva, por favor elija las posibles circunstancias



Fuente: Encuesta de movilidad Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

El 1,86% de las circunstancias es por seguridad vial, lo que indica que hace falta más capacitación y sensibilización en seguridad vial.

20. ¿Ha estado involucrado en incidentes de tránsito en los últimos 5 años?



Fuente: Encuesta de movilidad Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

El 7,8% del personal **SI** ha estado involucrado en un incidente de tránsito, lo que refleja un bajo porcentaje de accidentalidad, para lo cual se debe seguir reforzando la prevención y la sensibilización de comportamiento y conductas viales seguras.

21. ¿Con qué frecuencia realiza desplazamientos para el desarrollo de sus labores, es decir aquellos con fines misionales?



Fuente: Encuesta de movilidad Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

El 48,8% del personal realiza desplazamiento con fines misionales, lo que indica que está inmerso dentro de sus actividades el desplazamiento en vehículo, lo que aumenta el riesgo vial.

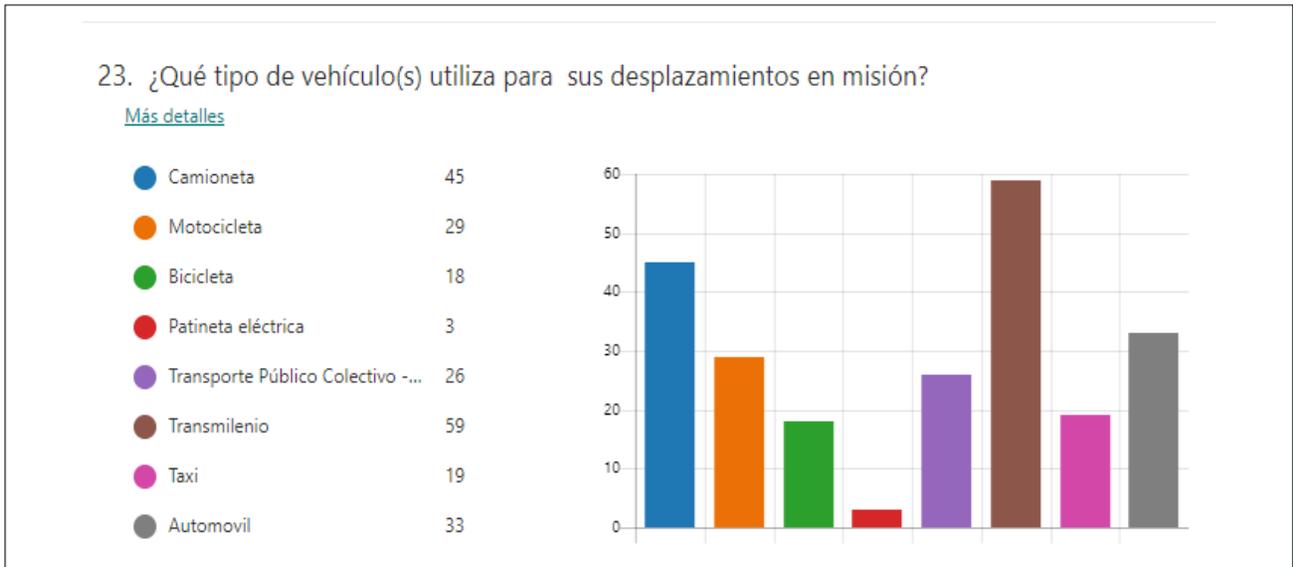
22. ¿Conduce su propio vehículo para los desplazamientos en misión?



Fuente: Encuesta de movilidad Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

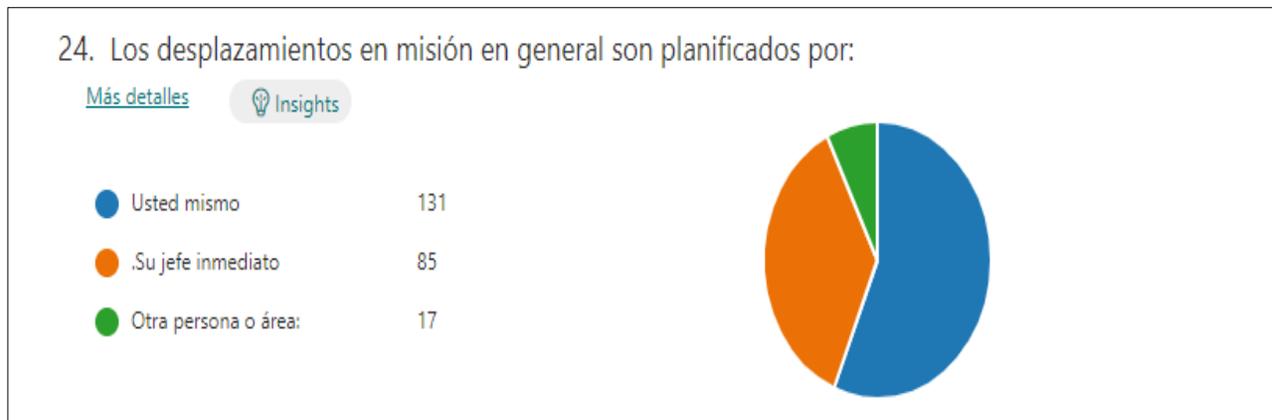
El 61,5% del personal que tiene un desplazamiento misional, se transporte en los vehículos propios del instituto o tercerizados, esto nos indica que el mayor enfoque en conductas y comportamiento seguro se debe hacer a los conductores del Instituto.

23. ¿Qué tipo de vehículo(s) utiliza para sus desplazamientos en misión?



El 22% del personal se transporta en Transmilenio, y el 19,79% indica que se transportan en los vehículos del Instituto.

24. Los desplazamientos en misión en general son planificados por:



El 48,82% realiza una propia planeación de los desplazamientos, lo que indica que se debe generar una planeación por parte de los supervisores con anterioridad para conocer las rutas más seguras tanto en infraestructura como en riesgo público.

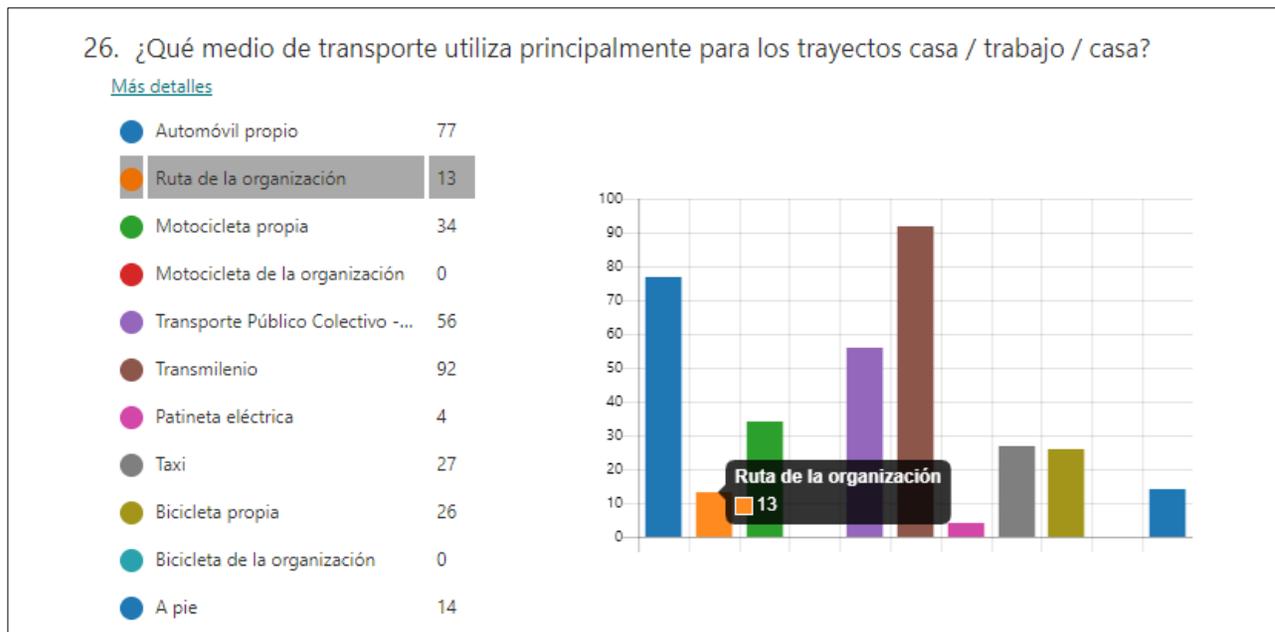
25. Con cuánto tiempo de antelación se suelen programar sus desplazamientos en misión?



Fuente: Encuesta de movilidad Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

El 30,59% del personal realiza programación de sus desplazamientos en misión una semana antes, esto es un buen indicador, pero se recomienda realizar esta programación con los conductores.

26. ¿Qué medio de transporte utiliza principalmente para los trayectos casa / trabajo / casa?



Fuente: Encuesta de movilidad Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

El 28,73% del personal se transporta en su vehículo propio y el 34,3% se transporta en Transmilenio, lo que indica que se deben reforzar comportamientos y conductas seguras viales, cualquiera que sea el rol del actor vial.

27. ¿Cuántos kilómetros recorre aproximadamente a diario en los recorridos in itinere?

27. ¿Cuántos kilómetros recorre aproximadamente a diario en los recorridos in itinere?

[Más detalles](#)

0 a 5 kilómetros	35
5 a 10 kilómetros	45
10 a 15 kilómetros	54
15 a 20 kilómetros	57
Más de 20 kilómetros	72



Fuente: Encuesta de movilidad Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

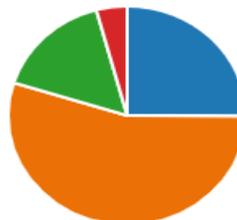
La encuesta nos muestra que el 29,86% del personal recorre más de 20 Kilómetros diarios del trayecto hacia su lugar de trabajo.

28. ¿Cuánto tiempo utiliza aproximadamente a diario en los recorridos in itinere?

28. ¿Cuánto tiempo utiliza aproximadamente a diario en los recorridos in itinere?

[Más detalles](#)

Menos de 1 hora	66
1 a 2 horas	144
2 a 3 horas	42
Más de 3 horas	11



Fuente: Encuesta de movilidad Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

El 53,73% del personal utiliza de su tiempo de una a dos horas, en los recorridos in itinere (recorrido desde su casa hacia su trabajo y viceversa), este es un largo tiempo que puede producir en el actor vial, estrés, cansancio, sueño, irritabilidad, etc.

29. Los principales factores y causas de riesgo presentes en los desplazamientos misionales e in itinere son:

29. Los principales factores y causas de riesgo presentes en los desplazamientos misionales e in itinere son:

[Más detalles](#)

Factor humano	174
Factor mecánico	58
Factor ambiental	70
Factor infraestructura vial	140
Factor social	88

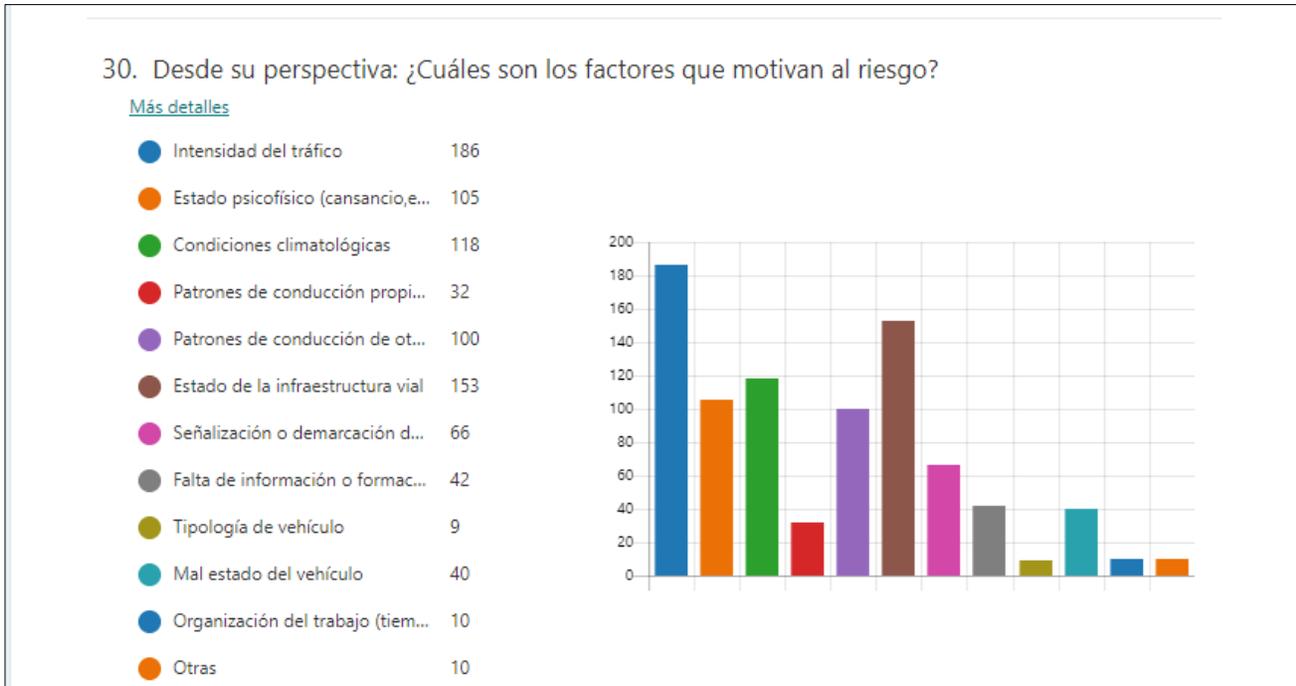


Fuente: Encuesta de movilidad Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

Este resultado refleja que el personal tiene la percepción que el factor humano es el principal riesgo presente en los desplazamientos, este factor humano puede ser ocasionado por la baja fluidez del

tránsito en Bogotá y sus alrededores, lo que genera en las personas cansancio, baja respuesta de reflejos y comportamientos seguros.

30. Desde su perspectiva: ¿Cuáles son los factores que motivan al riesgo



Fuente: Encuesta de movilidad Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

El 69% del personal tiene la percepción que los factores que motiva el riesgo son la intensidad del tráfico, y con un porcentaje del 57% indica que es por la infraestructura vial en la ciudad de Bogotá y sus alrededores.

31. Desde su perspectiva ¿Cuál de las siguientes opciones considera más importante para reducir el riesgo de siniestros viales?



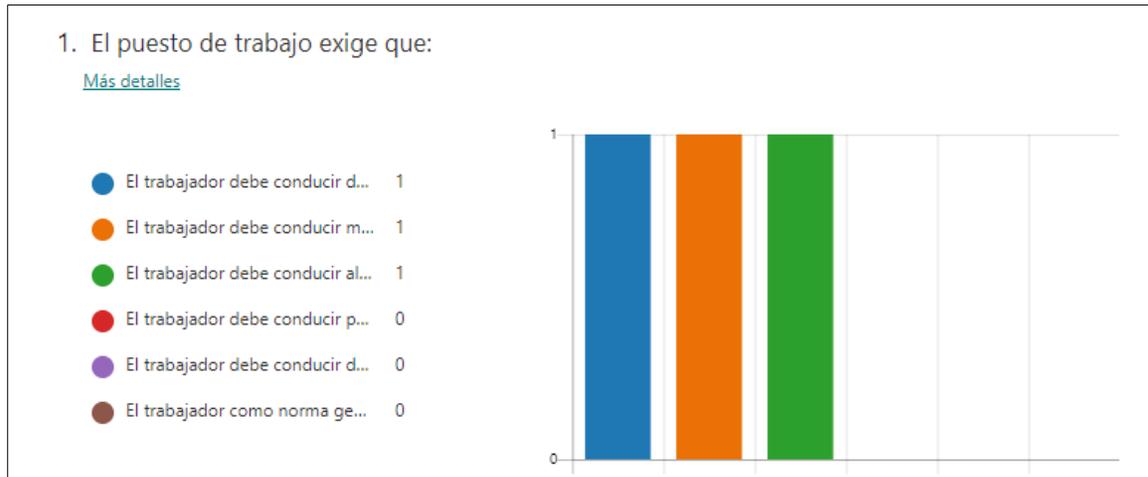
Fuente: Encuesta de movilidad Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

La Gran mayoría del personal considera que la mejora en la infraestructura es la opción más importante para reducir el riesgo de siniestralidad vial.

ENCUESTA DE RIESGOS VIALES A CONDUCTORES

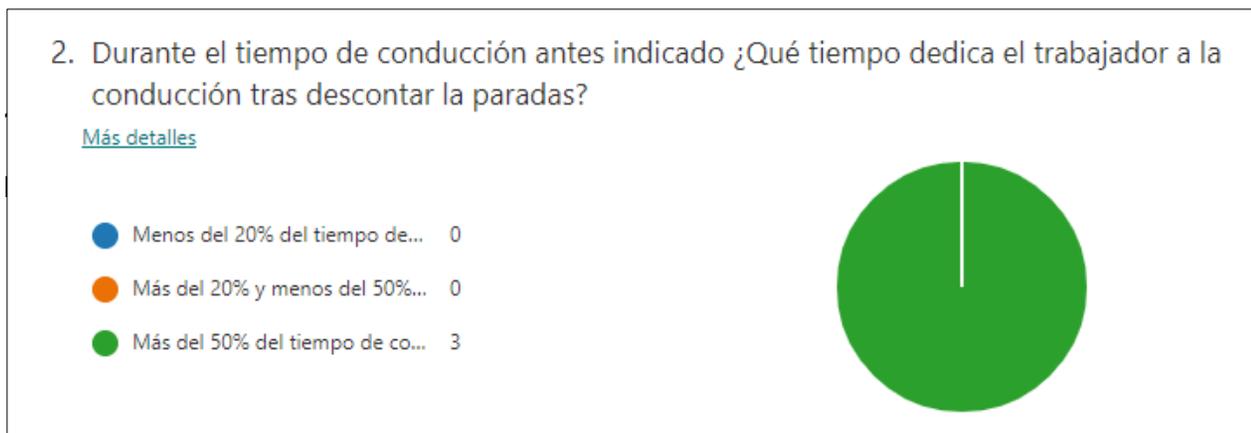
Se realizó encuesta a los conductores contratados por el instituto basada en el método William T. Fine, para determinar los riesgos a los que se exponen los conductores en la realización de sus actividades.

A continuación, se muestran los resultados obtenidos de la encuesta



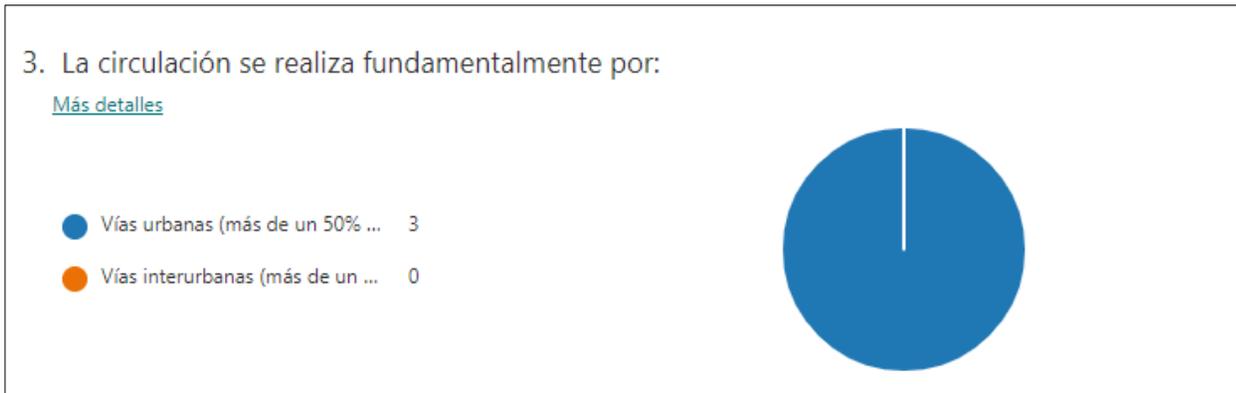
Fuente: Encuesta de riesgos viales conductores Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

La grafica muestra que los tres conductores del instituto conducen más de 8 horas al día en la realización de sus actividades.



Fuente: Encuesta de riesgos viales conductores Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

Los conductores dedican más del 50% de su tiempo a la conducción del vehículo



Fuente: Encuesta de riesgos viales conductores Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

Los trayectos que realizan los conductores en función a las actividades del Instituto se realizan por vías urbanas.



Fuente: Encuesta de riesgos viales conductores Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

El resultado evidencia que solo 1 vehículo cuenta con manos libres, esto puede ser un riesgo que tienen los conductores en el momento de poder recibir las llamadas, puede generar una distracción.



Fuente: Encuesta de riesgos viales conductores Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

Los trabajadores deben recibir llamadas relacionadas con el trabajo durante la jornada de trabajo, lo que incrementa el riesgo de distracción, si no cuenta con los manos libres en el vehículo.

6. ¿Puede el trabajador parar la conducción libremente al menos cada 2 horas?

[Más detalles](#)

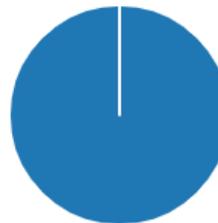


Fuente: Encuesta de riesgos viales conductores Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

Se evidencia que los conductores del instituto no pueden parar su actividad de conducción de forma libre para tener un descanso.

7. ¿Tiene el trabajador que realizar periodos de conducción superiores a 1 hora al finalizar su jornada de trabajo (como consecuencia de volver al centro de trabajo)?

[Más detalles](#)

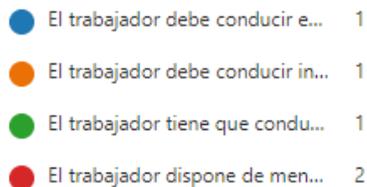


Fuente: Encuesta de riesgos viales conductores Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

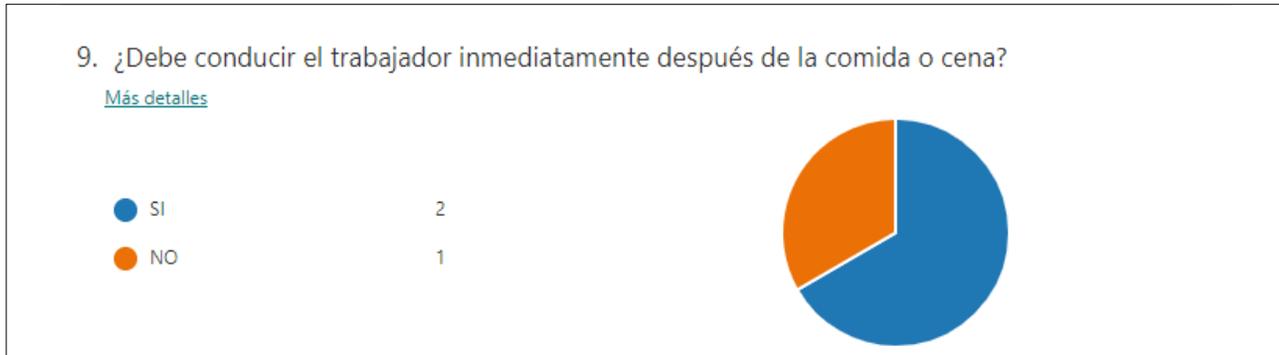
Los conductores tienen que conducir más de una hora adicional, para regresar el vehículo a las instalaciones del instituto.

8. ¿De las siguientes situaciones con cuales se identifica ?

[Más detalles](#)

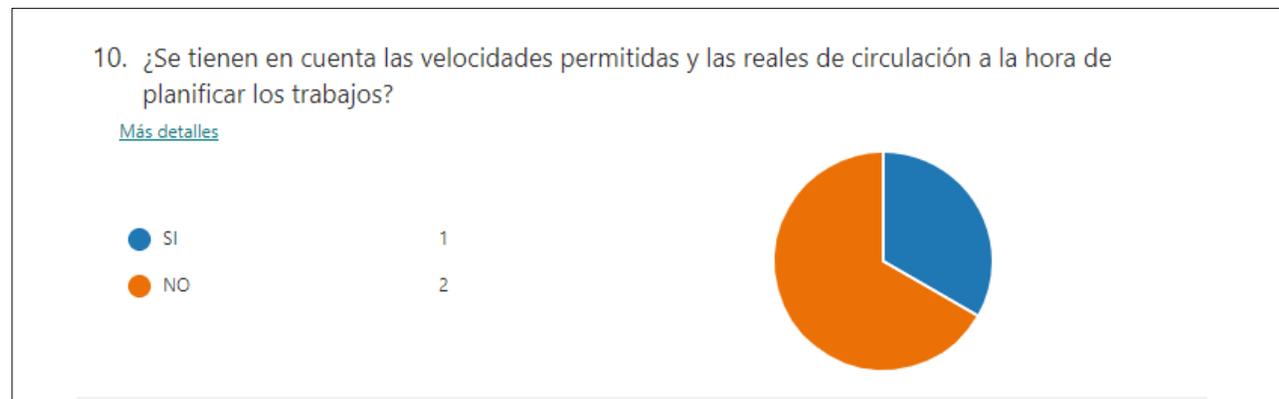


La respuesta evidencia que el trabajador realiza turnos de trabajo de más de 12 horas, y no tiene los descansos oportunos.



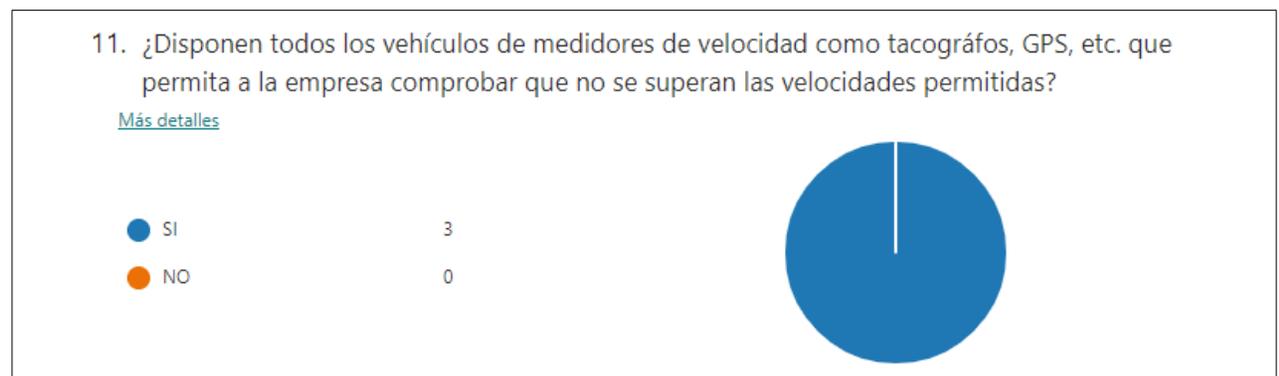
Fuente: Encuesta de riesgos viales conductores Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

Se evidencia que los conductores no cuentan con el tiempo necesario para tener su hora de almuerzo, lo cual un riesgo en la salud física y psicológica del conductor



Fuente: Encuesta de riesgos viales conductores Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

Se evidencia que, al momento de realizar la planeación de los recorridos, no se tiene en cuenta el tiempo para cada uno de los traslados conduciendo con los límites de velocidades permitidos.



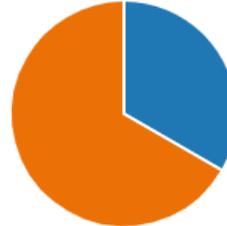
Fuente: Encuesta de riesgos viales conductores Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

Se evidencia que los carros del instituto cuentan con aditamentos para verificar la velocidad que alcanzan los vehículos en sus recorridos.

12. ¿El trabajador puede dejar libremente de realizar alguna de las actividades previstas para la jornada de trabajo, si como consecuencia de cualquier hecho para realizarlas tuviera que aumentar la velocidad por encima de la lógica o permitida para la circulación?

[Más detalles](#)

● SI	1
● NO	2



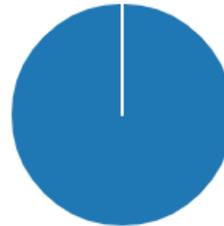
Fuente: Encuesta de riesgos viales conductores Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

Se evidencia que por las actividades que realizan, no se puede tomar las medidas de precaución necesarias en cuanto a límites de velocidad.

13. Indique cuantos meses al año los desplazamientos deben realizarse en condiciones climatológicas adversas (niebla, nieve, hielo, etc.)

[Más detalles](#)

● 1 - 4	3
● 5-8	0
● 9-12	0



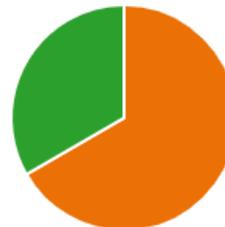
Fuente: Encuesta de riesgos viales conductores Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

Las condiciones climatológicas también son un factor que influye de manera negativa en la movilidad vial.

14. ¿Realiza la carga y descarga con ropa reflectante?

[Más detalles](#)

● SI	0
● NO	2
● N/A	1



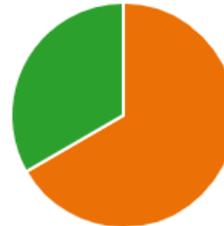
Fuente: Encuesta de riesgos viales conductores Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

Los conductores del Instituto no realizan transporte de carga, por lo tanto, no aplica.

15. ¿Si se realizan operaciones descarga y descarga de material, las zonas de carga y descarga (en el propio centro de trabajo o fuera de él) están especialmente diseñadas para la carga o descarga y no se realizan en la propia vía?

[Más detalles](#)

● SI	0
● NO	2
● N/A	1



Fuente: Encuesta de riesgos viales conductores Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

En el instituto no se realiza transporte de carga, sin embargo, se debe tener en cuenta el transporte de los caniles y animales.

16. ¿Si existen vehículos circulando por el centro de trabajo (se incluyen equipos para desplazar carga: carretillas, traspales, etc.), están de limitadas las zonas de circulación de estos o de peatones?

[Más detalles](#)

● SI	0
● NO	2
● N/A	1



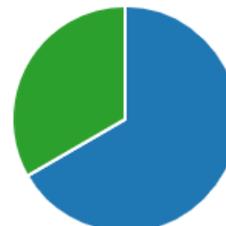
Fuente: Encuesta de riesgos viales conductores Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

Se debe realizar la respectiva señalización de circulación en las vías de la UCA

17. ¿Están señalizadas las zonas de paso de vehículos y las de peatones?

[Más detalles](#)

● SI	2
● NO	0
● N/A	1



Fuente: Encuesta de riesgos viales conductores Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal 2021

Aunque se cuenta con alguna señalización, esta se debe reforzar en movilidad peatonal

1.7.2 Definición de los riesgos viales

Son aquellos riesgos viales a los que están expuestos los funcionarios y contratistas según su rol en la vía, estos se clasifican por hábitos y entorno.

1.7.3 Valoración de los riesgos Viales

El instituto en cumplimiento a la resolución 1565 de 2014, la cual nos indica que se deben determinar los riesgos, clasificarlos, valorarlos y priorizarlos, aplica los conceptos de la guía la NTC 045 de 2012 Norma Colombiana para la determinación de riesgos, adaptando los riesgos a seguridad vial.

Nivel de riesgo	Significado Explicación	
I	NO ACEPTABLE	Situación crítica, corrección urgente
II	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO	Corregir o adaptar medidas de control
III	MEJORABLE	Mejorar el control existente
IV	ACEPTABLE	No intervenir, salvo que un análisis más preciso lo justifique

Tabla 6. Nivel de riesgo

1.7.4 Matriz de Riesgos Viales

El Instituto realizó la matriz de riesgos viales como evidencia del análisis y clasificación de los riesgos viales.

GRUPO	ROL EN LA VIA	TIPO DE RIESGO	Evaluación del riesgo	Valoración del riesgo
		RIESGOS POR HABITO	Interpretación del Nivel de Probabilidad	Aceptabilidad del riesgo
DESPLAZAMIENTO TRABAJO-CASA Y VICEVERSA	CONDUCTOR DE CARRO	RIESGOS POR HABITOS		
		ESCUCHAR MUSICA A ALTO VOLUMEN	BAJO	MEJORABLE
	DISTRACCIONES ADICIONALES	BAJO	MEJORABLE	
	VELOCIDAD	ALTO	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO	
	USO DE CELULAR	MEDIO	MEJORABLE	
	ALCOHOL Y OTRAS DROGAS	BAJO	MEJORABLE	
	NO USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD	BAJO	MEJORABLE	
	FATIGA	MEDIO	MEJORABLE	
	RIESGOS POR ENTORNO			
	OTROS CONDUCTORES	BAJO	MEJORABLE	

	ESTADO DE LA VIA	BAJO	MEJORABLE
	ANIMALES EN LA VIA	BAJO	ACEPTABLE
	SEÑALIZACION	BAJO	MEJORABLE
	MOTOCICLISTAS	BAJO	ACEPTABLE
	PEATONES	BAJO	MEJORABLE
	INTENSIDAD DEL TRAFICO	BAJO	MEJORABLE
	ESTADO DEL VEHICULO	BAJO	ACEPTABLE
	RIESGOS POR HABITOS		
MOTOCILCISTA	ESCUCHAR MUSICA A ALTO VOLUMEN	BAJO	ACEPTABLE
	DISTRACCIONES ADICIONALES	BAJO	ACEPTABLE
	VELOCIDAD	ALTO	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
	USO DE CELULAR	ALTO	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
	ALCOHOL Y OTRAS DROGAS	BAJO	ACEPTABLE
	NO USO DEL CASCO	ALTO	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
	FATIGA	BAJO	MEJORABLE
	INFRINGIR LAS NORMAS DE TRANSITO	MEDIO	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
	RIESGOS POR ENTORNO		
	CONDUCTORES IMPRUDENTES	MEDIO	MEJORABLE
	ESTADO DE LA VIA	ALTO	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
	SEÑALIZACION	BAJO	ACEPTABLE
	ESTADO DEL VEHICULO	BAJO	MEJORABLE
PEATONES	BAJO	ACEPTABLE	
CICLISTA	RIESGOS POR HABITOS		
	ESCUCHAR MUSICA A ALTO VOLUMEN	BAJO	ACEPTABLE
	DISTRACCIONES ADICIONALES	BAJO	ACEPTABLE
	USO DE CELULAR	MEDIO	MEJORABLE
	ALCOHOL Y OTRAS DROGAS	BAJO	MEJORABLE
	NO USO DEL CASCO	ALTO	MEJORABLE
	NO RESPETAR LAS SEÑALES DE TRANSITO	BAJO	MEJORABLE
	RIESGOS POR ENTORNO		
	CONDUCTORES IMPRUDENTES	BAJO	MEJORABLE
	ESTADOS DE LA VIA	BAJO	MEJORABLE
FACTORES DE LA CICLORUTA	BAJO	MEJORABLE	
PEATONES	BAJO	ACEPTABLE	
PASAJERO DE	RIESGOS POR HABITOS		
	NO USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD	BAJO	ACEPTABLE
	PROPIAS DE CONDUCCION	BAJO	MEJORABLE

		RIESGOS POR ENTORNO		
		OTROS CONDUCTORES	BAJO	ACEPTABLE
		ESTADO DE LA VIA	BAJO	ACEPTABLE
		SEÑALIZACION	BAJO	ACEPTABLE
		MOTOCICLISTAS	BAJO	ACEPTABLE
		PEATONES	BAJO	ACEPTABLE
		INTENSIDAD DEL TRAFICO	MEDIO	MEJORABLE
	PEATON	RIESGOS POR HABITOS		
		DISTRACCIONES ADICIONALES	BAJO	ACEPTABLE
		NO UTILIZAR LOS PUNTES PEATONALES, PASOS SEGUROS, SEMAFOROS	ALTO	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
		USO DE CELULAR	ALTO	MEJORABLE
		RIESGOS POR ENTORNO		
		VEHICULOS Y MOTOS	BAJO	ACEPTABLE
		FALTA DE PUNTES PEATONALES	BAJO	MEJORABLE
FALTA DE GESTIÓN VISUAL	MEDIO	MEJORABLE		
OBSTRUCCION ESPACIOS PÚBLICOS PEATONALES	MEDIO	MEJORABLE		
DESPLAZAMIENTOS MISIONALES	CONDUCTOR DE VEHÍCULO LIVIANO (CAMIONETA)	RIESGOS POR HABITOS		
		ESCUCHAR MUSICA A ALTO VOLUMEN	BAJO	MEJORABLE
		DISTRACCIONES ADICIONALES	BAJO	MEJORABLE
		VELOCIDAD	ALTO	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
		USO DE CELULAR	ALTO	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
		ALCOHOL Y OTRAS DROGAS	ALTO	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
		NO USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD	ALTO	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
		FATIGA	BAJO	ACEPTABLE
		INCUMPLIMIENTO EN LAS NORMAS DE TRANSITO	BAJO	MEJORABLE
		RIESGOS POR ENTORNO		
		OTROS CONDUCTORES	BAJO	ACEPTABLE
		ESTADO DE LA VIA	MEDIO	MEJORABLE
		MANTENIMIENTO DEL VEHICULO	BAJO	ACEPTABLE
	SEÑALIZACION	BAJO	ACEPTABLE	
ANIMALES EN LA VIA	BAJO	ACEPTABLE		
CICLISTA	RIESGOS POR HABITOS			

	ESCUCHAR MUSICA A ALTO VOLUMEN	BAJO	ACEPTABLE
	DISTRACCIONES ADICIONALES	BAJO	ACEPTABLE
	USO DE CELULAR	ALTO	MEJORABLE
	ALCOHOL Y OTRAS DROGAS	BAJO	MEJORABLE
	NO USO DEL CASCO	ALTO	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
	NO RESPETAR LAS SEÑALES DE TRANSITO	ALTO	MEJORABLE
	RIESGOS POR ENTORNO		
	CONDUCTORES IMPRUDENTES	BAJO	MEJORABLE
	ESTADOS DE LA VIA	BAJO	MEJORABLE
	FACTORES DE LA CICLORUTA	BAJO	MEJORABLE
MOTICICLISTA	RIESGOS POR HABITOS		
	ESCUCHAR MUSICA A ALTO VOLUMEN	BAJO	ACEPTABLE
	DISTRACCIONES ADICIONALES	BAJO	ACEPTABLE
	VELOCIDAD	ALTO	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
	USO DE CELULAR	ALTO	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
	ALCOHOL Y OTRAS DROGAS	BAJO	ACEPTABLE
	NO USO DEL CASCO	ALTO	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
	FATIGA	BAJO	MEJORABLE
	INFRINGIR LAS NORMAS DE TRANSITO	ALTO	MEJORABLE
	RIESGOS POR ENTORNO		
	CONDUCTORES IMPRUDENTES	MEDIO	MEJORABLE
	ANIMALES EN LA VIA	BAJO	ACEPTABLE
	ESTADO DE LA VIA	ALTO	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
	SEÑALIZACION	BAJO	ACEPTABLE
	PEATONES	BAJO	ACEPTABLE
PASAJERO TRASNPORTE PUBLICO	RIESGOS POR HABITOS		
	NO USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD	BAJO	ACEPTABLE
	PROPIAS DE CONDUCCION	ALTO	MEJORABLE
	RIESGOS POR ENTORNO		
	OTROS CONDUCTORES	ALTO	MEJORABLE
	ESTADO DE LA VIA	BAJO	ACEPTABLE
	SEÑALIZACION	BAJO	ACEPTABLE
	MOTOCICLISTAS	BAJO	ACEPTABLE
	PEATONES	BAJO	ACEPTABLE
	INTENSIDAD DEL TRAFICO	MEDIO	MEJORABLE

Tabla 7. Matriz de riesgos

1.8 PLANES DE ACCIÓN DE RIESGOS VIALES

Actividades	Viabilidad	Cronograma	Responsables	Presupuesto
Factor humano	SI	SI	Talento humano	SI
Vehículos seguros	SI	SI	SGC-recursos físicos	SI
Infraestructura segura	SI	SI	SGC-recursos físicos-talento humano	SI
Atención a víctimas	SI	SI	SGC- Talento Humano	SI

Tabla 8. Planes de acción

1.8.1 Viabilidad de los planes de acción

Los planes de acción son viables según su cronograma del plan de trabajo y el presupuesto asignado por el Instituto.

1.8.2 Implementación de los planes de acción

Los planes de acción para la implementación del PESV, se encuentran plasmados en el cronograma del plan vigencia 2022.

Ver anexo Cronograma de trabajo PESV

1.9 PRESUPUESTO PARA IMPLEMENTAR EL PESV

El Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal, en su compromiso con la ejecución del Plan Estratégico de seguridad vial, destina los recursos físicos, humanos y financieros necesarios para la ejecución de las actividades asignadas en la implementación del PESV.

El recurso financiero de este plan se encuentra incluido en el rubro 13102020208 de salud ocupacional, mantenimiento de vehículos, infraestructura vial

2. SEGUIMIENTO Y EVALUACION DE LOS PLANES DE ACCIÓN

2.1. Indicadores del PESV

El instituto para la medición de los indicadores tomara como fuente de información, la lista de asistencia de capacitaciones, inspecciones preoperacionales, reportes de accidentes de tránsito, y el cumplimiento de las actividades programadas en el plan de trabajo.

Así mismo se estructura el formato de indicadores del PESV.

Ver anexo formato de indicadores

2.2. Auditorias

El instituto realizará una auditoria de forma anual a la ejecución de las actividades del PESV, donde se generarán las recomendaciones e informe pertinente, para tomar las medidas de acciones correctivas, a que den lugar, y así asegurar el cumplimiento y fortalecimiento y la mejora en la ejecución del PESV.

3.COMPORTAMIENTO HUMANO

3.1. Procedimiento de selección de conductores

Las personas que sean contratadas en el cargo de conductor para el Instituto Distrital de Bienestar y Protección animal deben cumplir con los siguientes requisitos:

- Ser mayor de 18 años
- Tener el título de bachiller
- Experiencia de 1 a 2 años en conducción con licencia C1(camionetas-camperos)
- Realizar los exámenes médicos ocupacionales
- Tener licencia de conducción C1
- Cumplir con la documentación exigida en la lista de chequeo de contratación

El instituto también cuenta con un contrato tercerizado de vehículos con la empresa Transportes CSC SAS.

3.2. Prueba de ingreso de conductores

- Examen médico ocupacional con énfasis osteomuscular
- Visiometría
- Audiometría
- Exámenes psicosenométricos

3.3 Pruebas de control preventivo

Las pruebas que se realizaran de forma periódica son las siguientes:

- Exámenes médicos periódicos cada año
- Exámenes psicosenométricos, cada vez que se requieran para la refrendación de la licencia de conducción.
- Prueba de alcoholimetría

3.4 Capacitación en seguridad vial

Dentro del cronograma de capacitaciones de Seguridad y Salud en el Trabajo, estarán inmersas las capacitaciones pertinentes del PESV, las cuales tendrán enfoque en:

- ✓ Normas de tránsito
- ✓ Manejo defensivo
- ✓ Técnicas en seguridad vial
- ✓ Reporte e investigación de accidentes
- ✓ Riesgo público

Estas capacitaciones tendrán la evaluación pertinente la cual debe tener un puntaje de 75 para poder ser aprobada.

Así mismo la empresa tercerizada para el contrato de prestación de servicios de transporte debe cumplir con el diseño e implementación del cronograma de capacitación en riesgos viales, el cual será validado de forma semestral por el Instituto.

3.5 Control documentos conductores

Las carpetas de contratación de los conductores se encuentran bajo custodia del área de contractual y la verificación de comparendos está a cargo del área de recursos físicos, el cual se realiza con una periodicidad de dos meses.

3.6 Información de los conductores

Los conductores son contratados por medio de un contrato de prestación de servicios, para la aprobación de estos contratos se debe realizar la verificación de la documentación por parte del área solicitante como parte del área contractual.

La carpeta de los conductores contiene la información según la lista de chequeo PA02-PR02-F01.

Para los conductores tercerizados, esta información reposa en el archivo de la empresa contratante y debe cumplir con los requisitos de contratación para conductores.

3.7 Reporte de comparendos

El instituto realiza esta verificación de forma bimensual, esta verificación está a cargo de un responsable del área de recursos físicos, así como el debido control del pago de las infracciones si a ello hubiera lugar.

Una vez se realice la verificación en las páginas oficiales para esta consulta, se procede a informar a los conductores que tengan algún comparendo, para que efectuarse su debido proceso y pago de este.

4. POLITICAS DE REGULACIÓN DE LA ENTIDAD.

4.1 Política de control de alcohol y drogas

El instituto dentro de su plan anual de trabajo de seguridad y salud en el trabajo 2022, tiene proyectado dar inicio al programa de prevención en el consumo de alcohol, tabaco y otras sustancias, en el cual se diseñará e implementará esta política de regulación.

Así mismo dentro de este plan se incluirá el procedimiento para la realización de pruebas de alcoholimetría.

4.2 Regulación de horas de conducción y descanso

De acuerdo con las características y misionalidad del Instituto, los conductores tienen jornadas extensas de conducción por lo cual; es necesario la implementación de la política de regulación de conducción y descanso, esto con el fin de prevenir accidentes de trabajo y enfermedades laborales. Esta se diseñará e implementará según cronograma de trabajo del año 2022.

4.3 Velocidad

El instituto dentro de su política de seguridad vial tiene inmerso respetar los límites de velocidad, en zonas urbanas y rurales, es por esto por lo que no es necesario generar una nueva política de velocidad.

Así mismo se realizarán las sensibilizaciones por medio de folletos en cuanto al riesgo que se presente al no respetar los límites de velocidad.

4.4 Política de uso del cinturón de seguridad

La obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad independientemente del rol que desempeñe en la vía aplica para todos los funcionarios y contratistas del Instituto, el cual se encuentra estipulado en la política de seguridad Vial, así mismo se proyectan las sensibilizaciones y capacitaciones frente al riesgo.

4.5 Política de uso de elementos de protección personal

De acuerdo con las funciones y misionalidad del Instituto los conductores no se exponen a un riesgo por el no uso de estos elementos de protección personal, sin embargo, dentro de la política de seguridad vial se estipula el uso de estos elementos de forma obligatoria en caso de ser necesario.

4.6 Política de uso de equipos bidireccional

Según los riesgos que se evaluaron en la matriz de riesgos viales, el uso del celular obtuvo una calificación alta en su valoración, es por esto por lo que el Instituto implementara la política de uso de equipos bidireccionales.

5. VEHICULOS SEGUROS

5.1 Mantenimiento preventivo

El área de recursos físicos de la subdirección de gestión corporativa es quien se encarga de realizar el cronograma de los mantenimientos preventivos, según la necesidad de cada vehículo.

Este cronograma se encuentra en el plan de mantenimiento institucional.

Así mismo el profesional encargado de seguridad y salud en el trabajo, realizar una revisión de forma semestral para verificar el cumplimiento de estos mantenimientos según el cronograma establecido.

El Instituto cuenta con el plan de mantenimiento Institucional, en el cual se encuentra inmersa la revisión preventiva, cada cierto tiempo o kilometraje, en todos aquellos elementos que componen la seguridad activa y pasiva del vehículo, entre ellos el sistema de frenos, sistema de refrigeración, sistema eléctrico, suspensión, y llantas. Así mismo el cumplimiento de este plan es responsabilidad del área de recursos físicos.

5.2 Hoja de vida de los vehículos

Los vehículos del Instituto cuentan con las hojas de vida cada vehículo de forma física, las cuales contienen la siguiente Información:

- Placa del vehículo
- Modelo
- Número del motor
- Color
- Conductor
- Solicitud de mantenimientos
- Informes de mantenimientos

5.6. Protocolo en caso de falla mecánica

El instituto implementará el protocolo en caso de falla mecánica, el cual será socializado con los conductores del Instituto.

5.7 Chequeo Pre-operacional

El Instituto diseñó el formato de inspecciones preoperacionales, el cual debe ser diligenciado por los conductores antes de iniciar la operación, así mismo debe informar cualquier novedad que se evidencie en la inspección preoperacional.

Ver formato anexo

6. INFRAESTRUCTURA SEGURA

6.1. Infraestructura Interna

6.1.1. Revisión entorno físico

Se realiza inspección realizada a las rutas de acceso peatonales vehiculares y estacionamientos a las instalaciones de la sede administrativa y UCA.

En la Unidad de Cuidado animal se deben señalar los estacionamientos y rutas de acceso peatonal, en la sede administrativa, el edificio cuenta con la señalización de rutas de acceso vehicular y peatonal.

6.1.2. Desplazamientos en las zonas peatonales de las sedes

Sede Administrativa

Áreas de desplazamiento peatonal en la sede administrativa son así:



Ilustración 2. Desplazamiento peatonal

reas de desplazamiento peatonal en la sede Unidad de cuidado Animal



Ilustración 3. demarcación desplazamiento peatonal

6.1.3. Zona de ingreso y salida de los vehículos

Sede administrativa



Ilustración 4: ingreso de bicicletas y Motocicletas

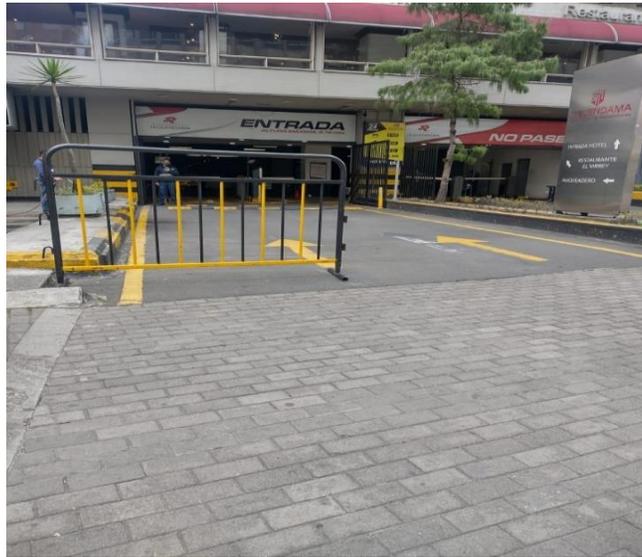


Ilustración 5. Ingreso de vehículos

Sede Unidad de ciudad animal



Ilustración 6: ingreso vehicular 1



Ilustración 7. Ingreso vehicular 2



Ilustración 8. Ingreso vehicular 3.

6.1.4 Parquederos

Sede Administrativa

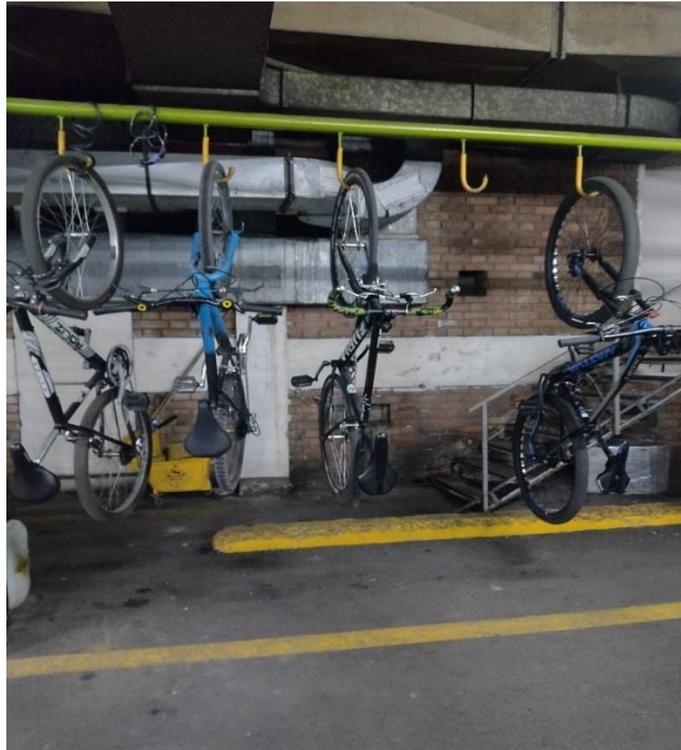


Ilustración 9: Parquadero bicicletas

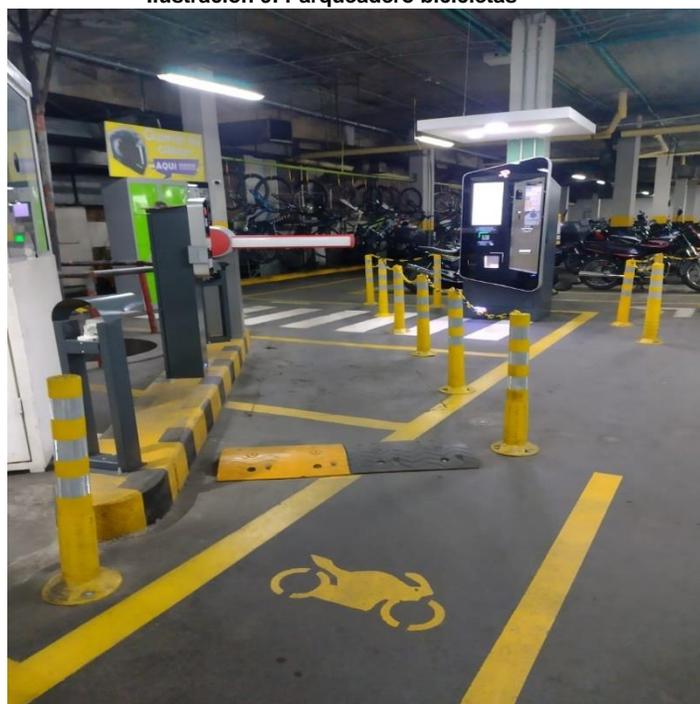


Ilustración 10: Parquadero motociclistas

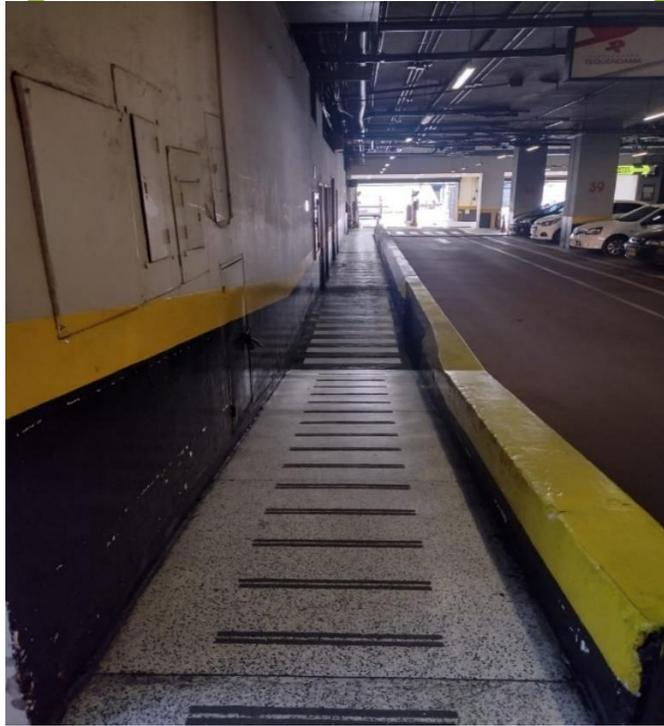


Ilustración 11. Movilidad peatonal

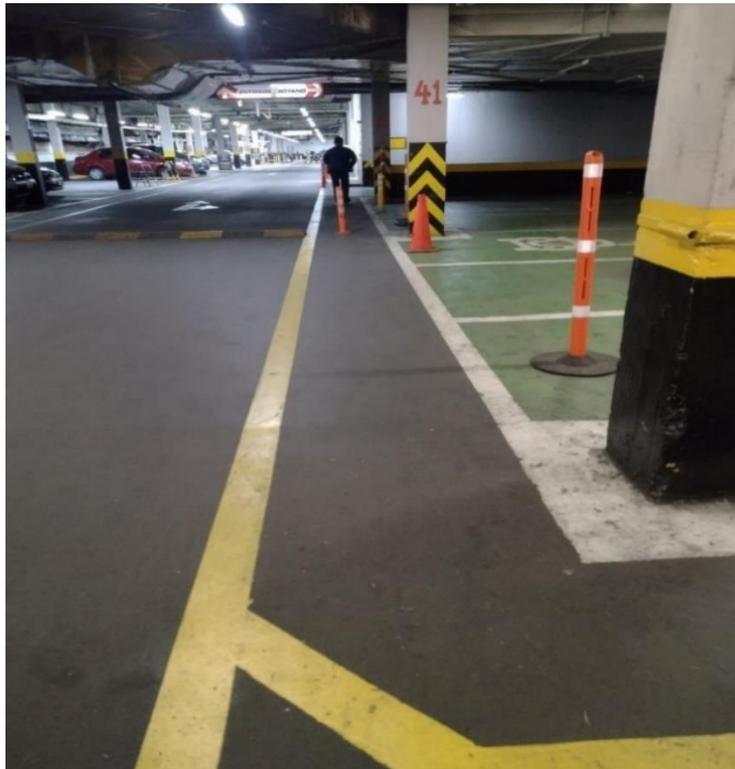


Ilustración 12. Movilidad peatonal

Sede Unidad de Cuidado Animal



Ilustración 13:parqueadero 1



Ilustración 14.Parqueadero bicicletas



Ilustración 15. Parqueadero 2

6.1.5. Mantenimiento de la señalización

El mantenimiento de la señalización de la sede administrativa está a cargo de la administración del edificio y se realizara la solicitud de los mantenimientos cada seis meses.

El mantenimiento de la sede Unidad de cuidado animal la realiza el Instituto por medio del área de recursos físicos con una periodicidad anual.

6.1.6. Infraestructura Interna

Las actividades que realiza la Institución no son de transporte, los vehículos son utilizados para el transporte de los funcionarios y contratistas para atender los requerimientos de la ciudadanía y el cumplimiento de la misionalidad de la institución, por lo cual este requerimiento no es aplicable. Así mismo la prevención de los riesgos en los desplazamientos por las zonas urbanas, serán socializados por medio de capacitaciones y folletos.

7 ATENCIÓN A VICTIMAS

7.1 Protocolos

El instituto con el fin de dar una oportuna y adecuada atención a las víctimas diseñará el protocolo de atención a víctimas, el cual será socializado a todo el personal del Instituto, así mismo los conductores del instituto recibirán las capacitaciones pertinentes del que se debe hacer en caso de emergencias de tránsito.

7.1.2. Divulgación de los protocolos

El instituto realizará esta divulgación por medio del área de comunicaciones con una pieza comunicativa, la cual será enviado por correo electrónico, así mismo se realizará capacitación a los conductores sobre el protocolo de atención a víctimas.

7.2. Investigación de accidentes

El equipo de seguridad y salud en el trabajo y el comité vial de acuerdo con el procedimiento de investigaciones de trabajo PE 02-PR05, y el formato PE02-PR05-F01 debe llevar a cabo la respectiva investigación del suceso ocurrido, así mismo se establecen las acciones preventivas o correctivas que permitan una mejora continua en materia de seguridad vial.

7.2.1 Lecciones aprendidas

El equipo de seguridad y salud realizara la pieza de lecciones aprendidas para ser socializada al personal.

7.2.2. Fuente de información

La información de los accidentes de tránsito que se ocasionen en cumplimiento de los desplazamientos en misión del Instituto se registra en la plataforma de SIDEAP en el indicador de accidentes de trabajo, sin embargo, se está diseñando la tabla de ausentismo donde también se incluirán estos eventos.

7.2.3. Indicadores

El indicador de accidentalidad está incluido en los indicadores del PESV

BOGOTÁ		MATRIZ DE IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS VIALES																								
SEDE		PROFESIONAL QUE REALIZÓ LA MATRIZ						DIRECCIÓN		TELÉFONO				FECHA		NÚMERO DE SERVIDORES Y CONYUNTAS										
Administrativa		Luz Dary Forero						Cra 10# 28-51		313247455				5/10/2021		263										
GRUPO	ROL EN LA VÍA	TIPO DE RIESGO		Sistema Control Actual				Evaluación del riesgo				Valoración del riesgo				Exposiciones				Medidas de intervención						
		Control en la Fuente	Control en el Medio	Control en el Individuo	Normas de tránsito	Políticas de seguridad	Normas de tránsito	Políticas de seguridad	Normas de tránsito	Políticas de seguridad	Normas de tránsito	Políticas de seguridad	Normas de tránsito	Políticas de seguridad	Normas de tránsito	Políticas de seguridad	Normas de tránsito	Políticas de seguridad	Normas de tránsito	Políticas de seguridad						
CONDUCTOR DE BICICLOTA		RIESGOS POR HABITO		RIESGOS POR HABITO				RIESGOS POR HABITO				RIESGOS POR HABITO				RIESGOS POR HABITO				RIESGOS POR HABITO						
CONDUCTOR DE BICICLOTA	CONDUCTOR DE BICICLOTA	ESCUCHAR MÚSICA A ALTO VOLUMEN	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	2	4	BAJO	10	40	8	MEJORABLE	15	42	57	4	Accidentes de tránsito	SI	No viable	No viable	No viable	Capacitación frente al riesgo	N/A		
		DESTRACCIONES ADICIONALES	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2	BAJO	25	50	8	MEJORABLE	15	42	57	4	Accidentes de tránsito	NO	No viable	No viable	No viable	Capacitación frente al riesgo	N/A		
		VELOCIDAD	Ninguna	Ninguna	Ninguna	6	2	12	ALTO	25	300	8	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO	15	42	57	4	Muertes	SI	No viable	No viable	Adaptación control de velocidad en los vehículos	Capacitación frente al riesgo	N/A		
		USO DE CELULAR	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	3	6	MEDIO	10	60	8	MEJORABLE	15	42	57	4	Accidentes de tránsito	SI	No viable	No viable	Bluetooth en los vehículos	Capacitación frente al riesgo	N/A		
		ALCOHOL Y OTRAS DRUGAS	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	2	4	BAJO	25	100	8	MEJORABLE	15	42	57	4	Muertes	SI	No viable	No viable	Toma de muestras de alcoholémia	Capacitación frente al riesgo	N/A		
		NO USAR DEL CASCO	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	2	4	BAJO	10	40	8	MEJORABLE	15	42	57	4	Lesiones, fracturas	SI	No viable	No viable	Monitoreo por parte de policía, capacitación frente al riesgo	Capacitación frente al riesgo	N/A		
		FATIGA	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	3	6	MEDIO	10	60	8	MEJORABLE	15	42	57	4	Accidentes de tránsito	NO	No viable	No viable	No viable	Capacitación frente al riesgo, organización del trabajo	N/A		
		RIESGOS POR ENTUBIDO	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	2	4	BAJO	10	40	8	MEJORABLE	15	42	57	6	Accidentes de tránsito	NO	No viable	No viable	No viable	Capacitación frente al riesgo, sensibilización y educación	N/A		
		ESTADO DE LA VÍA	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	2	4	BAJO	10	40	8	MEJORABLE	15	42	57	8	Accidentes de tránsito	SI	No viable	Establecer rutas alternativas	No viable	Ingresar a la plataforma de movilidad estatal para que los usuarios reporten problemas	N/A		
		ANIMALES EN LA VÍA	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2	BAJO	10	20	8	ACEPTABLE	15	42	57	8	Accidentes de tránsito	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización frente al riesgo	N/A		
		SEÑALIZACIÓN	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	2	4	BAJO	10	40	8	MEJORABLE	15	42	57	1	Accidentes de tránsito	SI	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en comportamientos seguros	N/A		
		MOTOCICLISTAS	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2	BAJO	10	20	8	ACEPTABLE	15	42	57	8	Accidentes de tránsito	SI	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en cumplimiento de normas de tránsito	N/A		
FEATONES	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	2	4	BAJO	10	40	8	MEJORABLE	15	42	57	8	Accidentes de tránsito	SI	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en ser prudente en la vía	N/A				
INTENSIDAD DEL TRÁFICO	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	2	4	BAJO	10	40	8	MEJORABLE	15	42	57	8	Estrés, fatiga	SI	No viable	No viable	No viable	Tomar rutas alternativas	N/A				
NO RESPETAR LAS SEÑALES DE TRÁFICO	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2	BAJO	10	20	8	ACEPTABLE	15	42	57	10	Accidentes de tránsito	SI	No viable	No viable	No viable	Monitoreo por parte de policía e inspecciones aduanales	N/A				
RIESGOS POR HABITO	ESCUCHAR MÚSICA A ALTO VOLUMEN	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2	BAJO	10	20	8	ACEPTABLE	3	10	13	4	Accidentes de tránsito	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en el riesgo	N/A			
MOTOCICLISTA	MOTOCICLISTA	DESTRACCIONES ADICIONALES	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2	BAJO	10	20	8	ACEPTABLE	3	10	13	4	Accidentes de tránsito	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en el riesgo	N/A		
		VELOCIDAD	Ninguna	Ninguna	Ninguna	6	2	12	ALTO	25	300	8	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO	3	10	13	4	Accidentes de tránsito	SI	No viable	No viable	No viable	Capacitación en el riesgo	N/A		
		USO DE CELULAR	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	3	6	MEDIO	10	60	8	MEJORABLE	3	10	13	4	Accidentes de tránsito	SI	No viable	No viable	No viable	Capacitación en el riesgo	N/A		
		ALCOHOL Y OTRAS DRUGAS	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	2	4	BAJO	10	20	8	ACEPTABLE	3	10	13	3	Accidentes de tránsito	SI	No viable	No viable	No viable	Establecer políticas de consumo de drogas y alcohol en el tránsito	N/A		
		NO USAR DEL CASCO	Ninguna	Ninguna	Ninguna	6	3	18	ALTO	25	450	8	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO	3	10	13	3	Accidentes de tránsito	SI	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en el riesgo	Casco que cumple la norma		
		FATIGA	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	2	4	BAJO	10	40	8	MEJORABLE	3	10	13	4	Accidentes de tránsito	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en el riesgo	N/A		
		NO RESPETAR LAS SEÑALES DE TRÁFICO	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2	BAJO	10	20	8	ACEPTABLE	3	10	13	4	Accidentes de tránsito	SI	No viable	No viable	No viable	Capacitación en el riesgo	N/A		
		RIESGOS POR ENTUBIDO	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	2	4	BAJO	10	40	8	MEJORABLE	3	10	13	4	Accidentes de tránsito	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en la prevención y la educación	N/A		
		ESTADO DE LA VÍA	Ninguna	Ninguna	Ninguna	6	2	12	ALTO	25	300	8	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO	3	10	13	4	Accidentes de tránsito	NO	No viable	No viable	No viable	Tomar rutas alternativas cuando mejor viable	N/A		
		SEÑALIZACIÓN	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2	BAJO	10	20	8	ACEPTABLE	3	10	13	4	Accidentes de tránsito	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en Preocupaciones precauciones, educación	N/A		
		MOTOCICLISTAS	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	2	4	BAJO	10	20	8	MEJORABLE	3	10	13	4	Accidentes de tránsito	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización frente al riesgo	N/A		
		FEATONES	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2	BAJO	10	20	8	ACEPTABLE	3	10	13	4	Accidentes de tránsito	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en Preocupaciones precauciones en la vía	N/A		
RIESGOS POR HABITO	ESCUCHAR MÚSICA A ALTO VOLUMEN	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2	BAJO	10	20	8	ACEPTABLE	1	17	18	2	Accidentes de tránsito	NO	No viable	No viable	No viable	Capacitación en el riesgo	N/A			
CICLISTA	CICLISTA	DESTRACCIONES ADICIONALES	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2	BAJO	10	20	8	ACEPTABLE	1	17	18	2	Accidentes de tránsito	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en el riesgo	N/A		
		VELOCIDAD	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	3	6	MEDIO	10	60	8	MEJORABLE	1	17	18	2	Accidentes de tránsito	SI	No viable	No viable	No viable	Capacitación en el riesgo	N/A		
		USO DE CELULAR	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	2	4	BAJO	10	40	8	MEJORABLE	1	17	18	2	Accidentes de tránsito	SI	No viable	No viable	No viable	Capacitación en el riesgo	N/A		
		ALCOHOL Y OTRAS DRUGAS	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	2	4	BAJO	10	40	8	MEJORABLE	1	17	18	2	Accidentes de tránsito	SI	No viable	No viable	No viable	Política de uso y consumo de drogas y alcohol en el tránsito	N/A		
		NO USAR DEL CASCO	Ninguna	Ninguna	Ninguna	6	3	18	ALTO	10	120	8	MEJORABLE	1	17	18	2	Accidentes de tránsito	SI	No viable	No viable	No viable	Política de seguridad del, sensibilización en el riesgo	N/A		
		FATIGA	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	2	4	BAJO	10	40	8	MEJORABLE	1	17	18	2	Accidentes de tránsito	SI	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en el riesgo	N/A		
		NO RESPETAR LAS SEÑALES DE TRÁFICO	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2	BAJO	10	20	8	ACEPTABLE	1	17	18	2	Accidentes de tránsito	SI	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en el riesgo	N/A		
		RIESGOS POR ENTUBIDO	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	2	4	BAJO	10	40	8	MEJORABLE	1	17	18	2	Accidentes de tránsito	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en el riesgo	N/A		
		ESTADOS DE LA VÍA	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	2	4	BAJO	10	40	8	MEJORABLE	1	17	18	2	Accidentes de tránsito	NO	No viable	No viable	No viable	Establecer rutas alternativas y buen estado	N/A		
		FACTORES DE LA ACCIDENTACIÓN	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	2	4	BAJO	10	40	8	MEJORABLE	1	17	18	2	Accidentes de tránsito	NO	No viable	No viable	No viable	Establecer rutas seguras, capacitación en riesgo público	N/A		
		FEATONES	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	2	4	BAJO	10	0	8	ACEPTABLE	1	17	18	2	Accidentes de tránsito	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en el riesgo	N/A		
		RIESGOS POR HABITO	NO USAR DEL CASCO	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2	BAJO	10	20	8	ACEPTABLE	10	54	104	3	Fracturas	SI	No viable	No viable	No viable	Sensibilización frente al riesgo	N/A	
PABAJERO DE TRANSPORTE PÚBLICO	PABAJERO DE TRANSPORTE PÚBLICO	PROPIAS DE SEGURIDAD	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	3	6	BAJO	10	40	8	MEJORABLE	10	54	104	3	Accidentes de tránsito	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización frente al riesgo	N/A		
		RIESGOS POR HABITO	ESCUCHAR MÚSICA A ALTO VOLUMEN	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2	BAJO	10	20	8	ACEPTABLE	10	54	104	3	Accidentes de tránsito	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización frente al riesgo	N/A	
		DESTRACCIONES ADICIONALES	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2	BAJO	10	20	8	ACEPTABLE	10	54	104	3	Fatiga, estrés, accidentes	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización frente al riesgo	N/A		
		VELOCIDAD	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2	BAJO	10	20	8	ACEPTABLE	10	54	104	3	Accidentes de tránsito	SI	No viable	No viable	No viable	Sensibilización frente al riesgo	N/A		
		SEÑALIZACIÓN	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2	BAJO	10	20	8	ACEPTABLE	10	54	104	3	Accidentes de tránsito	SI	No viable	No viable	No viable	Sensibilización frente al riesgo	N/A		
		MOTOCICLISTAS	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2	BAJO	10	20	8	ACEPTABLE	10	54	104	3	Accidentes de tránsito	SI	No viable	No viable	No viable	Sensibilización frente al riesgo	N/A		
		FEATONES	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2	BAJO	10	20	8	ACEPTABLE	10	54	104	3	Accidentes de tránsito	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización frente al riesgo	N/A		
		INTENSIDAD DEL TRÁFICO	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	3	6	MEDIO	10	60	8	MEJORABLE	10	54	104	3	Estrés, fatiga	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización frente al riesgo	N/A		
		RIESGOS POR HABITO	DESTRACCIONES ADICIONALES	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2	BAJO	10	20	8	ACEPTABLE	31	232	263	3	Accidentes	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización frente al riesgo	N/A	
		PABAJERO DE TRANSPORTE PÚBLICO	PABAJERO DE TRANSPORTE PÚBLICO	NO USAR LOS SEÑALES DE TRÁFICO	Ninguna	Ninguna	Ninguna	6	2	12	ALTO	25	300	8	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO	31	232	263	3	Accidentes	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización frente al riesgo	N/A
				USO DE CELULAR	Ninguna	Ninguna	Ninguna	6	2	12	ALTO	10	120	8	MEJORABLE	31	232	263	3	Accidentes	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización frente al riesgo	N/A
				RIESGOS POR HABITO	VEHICLOS Y MOTOS	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2	BAJO	10	20	8	ACEPTABLE	31	232	263	4	Accidentes	SI	No viable	No viable	No viable	Capacitación roles en el día
FALTA DE PUENTES	Ninguna			Ninguna	Ninguna	2	2	4	BAJO	10	40	8	MEJORABLE	31	232	263	4	Accidentes	NO	No viable	No viable	No viable	Capacitación roles en el día	N/A		
FALTA DE GESTIÓN	Ninguna			Ninguna	Ninguna	2	4	8	BAJO	10	80	8	MEJORABLE	31	232	263	4	Accidentes	NO	No viable	No viable	No viable	Capacitación roles en el día	N/A		
ESTRUCTURAS EN ESPACIOS PÚBLICOS	Ninguna			Ninguna	Ninguna	2	3	6	BAJO	10	60	8	MEJORABLE	31	232	263	4	Fatiga, estrés, accidentes	NO	No viable	No viable	No viable	Capacitación roles en el día	N/A		
RIESGOS POR HABITO	ESCUCHAR MÚSICA A ALTO VOLUMEN			Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	2	4	BAJO	10	40	8	MEJORABLE	10	38	48	8	Accidentes de tránsito	NO	No viable	No viable	No viable	Capacitación frente al riesgo, cumplimiento de la política de seguridad vial del tránsito, sensibilización en la vía	N/A	
DESTRACCIONES ADICIONALES	Ninguna			Ninguna	Ninguna	2	3	6	BAJO	10	40	8	MEJORABLE	10	38	48	8	Accidentes de tránsito	NO	No viable	No viable	No viable	Capacitación frente al riesgo	N/A		

CATEGORIA	RISGOS POR FACTORES	RISGOS POR FACTORES																						
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16							
MOTOCICLISTA	ESQUEJAR, BUSCAR A LOS PEATONES	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	1	2	BAJO	10	20	IV	ACEPTABLE	0	28	28	6	Accidentes de tránsito.	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en el riesgo. Cumplimiento de la política de seguridad vial.	N/A
	DISTRACCIONES POR CELULARES	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	1	2	BAJO	10	20	IV	ACEPTABLE	0	28	28	6	Accidentes de tránsito.	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en el riesgo. Cumplimiento de la política de seguridad vial.	N/A
	VELOCIDAD	Ninguna	Ninguna	Ninguna	6	2	12		ALTO	25	300	II	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO	0	28	28	6	Accidentes de tránsito, muerte.	SI	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en el riesgo. Cumplimiento de la política de seguridad vial.	N/A
	USO DE CELULAR	Normas de tránsito	Ninguna	Ninguna	6	2	12		ALTO	25	300	II	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO	0	28	28	4	Accidentes de tránsito, muerte.	SI	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en el riesgo. Cumplimiento de la política de seguridad vial.	N/A
	ALCOHOL, DROGAS	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2		BAJO	10	20	IV	ACEPTABLE	0	28	28	4	Accidentes de tránsito, muerte.	SI	No viable	No viable	No viable	Establecer la política de consumo de alcohol y drogas, sensibilización en el riesgo.	N/A
	NO USO DEL CASCO	Ninguna	Ninguna	Ninguna	6	2	12		ALTO	25	300	II	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO	0	28	28	3	Accidentes de tránsito.	SI	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en el riesgo. Cumplimiento de la política de seguridad vial.	Casos que cumplen la ley.
	FATIGA	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	2	4		BAJO	10	40	III	MEJORABLE	0	28	28	4	Accidentes de tránsito, enfrentamientos.	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en el riesgo.	N/A
	INFRINGIR LAS NORMAS DE TRÁNSITO	Ninguna	Ninguna	comparando	6	2	12		ALTO	10	120	II	MEJORABLE	0	28	28	4	Accidentes de tránsito.	SI	No viable	No viable	No viable	Capacitación en el riesgo.	N/A
	RISGOS POR ENTORNO																							
	PAJAJERO TURISMO EN PUBLICO	CONDUCTORES INEXPERIENCIAS	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	3	6		MEDIO	10	60	III	MEJORABLE	0	28	13	4	Accidentes de tránsito, accidentes de tránsito.	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en la prudencia y la educación.
AVANZAR EN LA VÍA		Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2		BAJO	10	20	IV	MEJORABLE	0	28	13	2	Accidentes de tránsito.	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en riesgo al avanzar.	N/A
ESTADO DE LA VÍA		Ninguna	Ninguna	Ninguna	6	2	12		ALTO	25	300	II	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO	0	28	13	4	Accidentes de tránsito.	NO	No viable	No viable	No viable	Tomar todas las medidas posibles para mejorar el estado de la vía.	N/A
SEÑALIZACIÓN		Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2		BAJO	10	20	IV	ACEPTABLE	0	28	13	4	Accidentes de tránsito.	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en Prevenciones.	N/A
PEATONES		Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2		BAJO	10	20	IV	ACEPTABLE	0	28	13	4	Accidentes de tránsito.	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización en Prevenciones y educación.	N/A
RISGOS POR OBSTACULOS																								
PAJAJERO TURISMO EN PUBLICO	NO USAR EL CINTURÓN DE SEGURIDAD	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2		BAJO	10	20	IV	ACEPTABLE	0	3	3	3	Fracturas.	SI	No viable	No viable	No viable	Sensibilización frente al riesgo.	N/A
	PROPIAS DE CONDUCTORES	Ninguna	Ninguna	Ninguna	6	2	12		ALTO	10	120	II	MEJORABLE	0	3	3	3	Accidentes de tránsito.	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización frente al riesgo.	N/A
	OTROS OBSTACULOS																							
	ESTADO DE LA VÍA	Ninguna	Ninguna	Ninguna	6	1	6		MEDIO	10	60	III	MEJORABLE	0	3	3	3	Accidentes de tránsito.	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización frente al riesgo.	N/A
	SEÑALIZACIÓN	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2		BAJO	10	20	IV	ACEPTABLE	0	3	3	3	Falta de señalización.	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización frente al riesgo.	N/A
	MOTOCICLISTAS	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2		BAJO	10	20	IV	ACEPTABLE	0	3	3	3	Accidentes.	SI	No viable	No viable	No viable	Sensibilización frente al riesgo.	N/A
	PEATONES	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	1	2		BAJO	10	20	IV	ACEPTABLE	0	3	3	3	Accidentes.	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización frente al riesgo.	N/A
	INTENSIDAD DEL TRÁNSITO	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	3	6		MEDIO	10	60	III	MEJORABLE	0	3	3	3	Estrés, légal.	NO	No viable	No viable	No viable	Sensibilización frente al riesgo.	N/A
	ESTRÉS	Ninguna	Ninguna	Ninguna	2	3	6		MEDIO	10	60	III	MEJORABLE	0	3	3	3	Estrés.	NO	No viable	No viable	No viable	Planificación frente al riesgo.	N/A



ANEXO INDICADOR PLAN DE TRABAJO



PROCESO :	TALENTO HUMANO	FUENTE NUMERADOR	No.Actividades ejecutadas en el periodo	META INDICADOR:	95
NOMBRE INDICADOR:	Nivel cumplimiento del plan de trabajo del PESV	FUENTE DENOMINADOR	No. Actividades programadas	UNIDAD DE MEDIDA:	%
OBJETIVO INDICADOR:	Verificar que se ejecuten las actividades del plan de trabajo del PESV	PERIODO EVALUADO:	Mensual	AÑO	2022



FÓRMULA	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
Numerador												
Denominador												
RESULTADO GENERAL	#;DIV/0!	#;DIV/0!	#;DIV/0!	#;DIV/0!								
META	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%

ANALISIS DE DATOS

ACCIONES PROPUESTAS

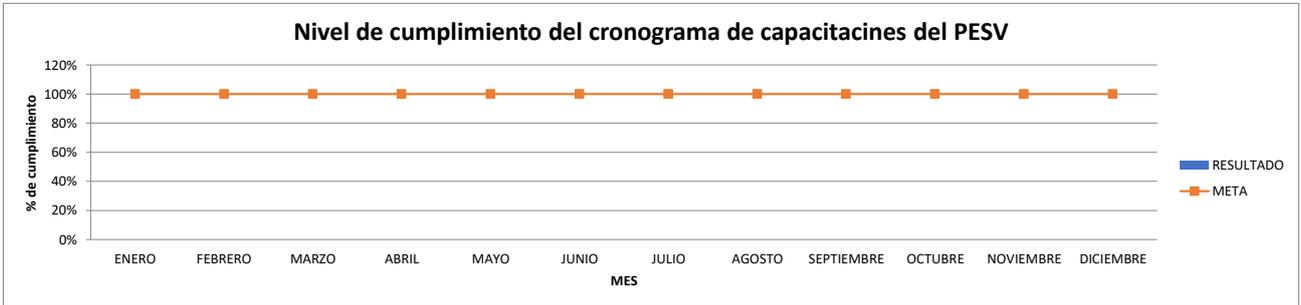
RESPONSABLE NOMBRE :		CARGO:		FECHA ELABORACIÓN:	
-----------------------------	--	---------------	--	---------------------------	--



INDICADOR CAPACITACIONES



PROCESO :	TALENTO HUMANO	FUENTE NUMERADOR	No.Capacitaciones realizadas	META INDICADOR:	100
NOMBRE INDICADOR:	Nivel cumplimiento de las capacitaciones	FUENTE DENOMINADOR	No. Capacitaciones programadas	UNIDAD DE MEDIDA:	%
OBJETIVO INDICADOR:	Verificar que se ejecuten las capacitaciones planteadas en el cronograma	PERIODO EVALUADO:	trimestral	AÑO	2022



FÓRMULA	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
Numerador												
Denominador												
RESULTADO GENERAL	#i/DIV/i!	#i/DIV/i!	#i/DIV/i!	#i/DIV/i!	#i/DIV/i!							
META	100%	100%	100%	100%	100%							

ANALISIS DE DATOS

ACCIONES PROPUESTAS

RESPONSABLE NOMBRE :		CARGO:		FECHA ELABORACIÓN:	
-----------------------------	--	---------------	--	---------------------------	--

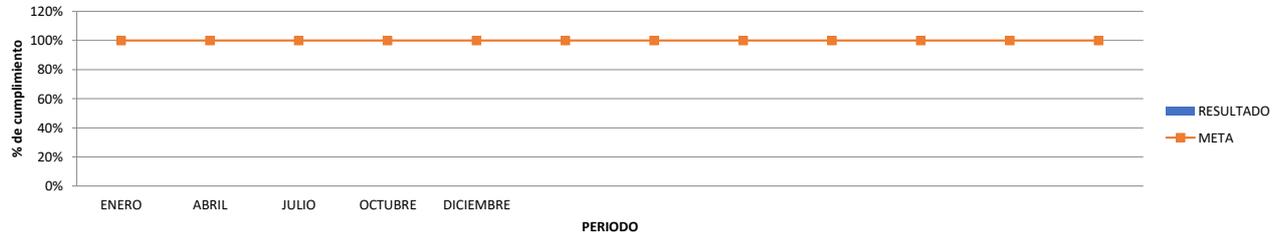


INDICADOR ACCIDENTES DE TRABAJO



PROCESO :	TALENTO HUMANO	FUENTE NUMERADOR	No. De accidentes de tránsito ocurridos	META INDICADOR:	0
NOMBRE INDICADOR:	Numero de accidentes de tránsito en el periodo	FUENTE DENOMINADOR	No. De accidentes ocurridos el mes anterior	UNIDAD DE MEDIDA:	%
OBJETIVO INDICADOR:	Prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito en el Instituto	PERIODO EVALUADO:	trimestral	AÑO	2022

Numero de accidentes de tránsito



FÓRMULA	ENERO	ABRIL	JULIO	OCTUBRE	DICIEMBRE						
Numerador	1										
Denominador	1										
RESULTADO GENERAL	100.00%	# ₁ DIV/01	# ₁ DIV/01	# ₁ DIV/01	# ₁ DIV/01						
META	100%	100%	100%	100%	100%						

ANALISIS DE DATOS

ACCIONES PROPUESTAS

RESPONSABLE NOMBRE :		CARGO:		FECHA ELABORACIÓN:	
-----------------------------	--	---------------	--	---------------------------	--



ANEXO
CRONOGRAMA DE TRABAJO PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL



FASE DEL PESV	OBJETIVOS DEL PESV	ACTIVIDAD	RECURSOS		P/E	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	PRODUCTOS	OBSERVACIONES		
			Financie PB	Personal Técnicos																	
FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSTITUCIONAL	OBJETIVO GENERAL	Socialización del PESV y Política de seguridad vial		X	P																
	Contribuir en la generación de conductas y comportamientos seguros mediante la implementación de estrategias, lineamientos y acciones con el fin de prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito y minimizar los riesgos asociados a la seguridad vial, cuidando la integridad física, mental y social de los servidores, contratistas y colaboradores, definiendo los mecanismos de evaluación y seguimiento para cumplir con la normatividad legal vigente.	Seguimiento a reuniones del comité vial	X		P																
		Revisión y actualización si es necesaria de la caracterización del PESV	X		P																
		Revisión y actualización de la matriz de riesgos viales (si es necesario)	X		P																
	Para la implementación y ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial, el Instituto contó con los recursos humanos, financieros de infraestructura y tecnológicos, para el cumplimiento de los objetivos.	Diseño y aprobación de los indicadores del PESV	X		P																
	OBJETIVOS ESPECÍFICOS:	Seguimiento a los indicadores	X		P																
	•Benerar espacios y condiciones necesarias para el adecuado desarrollo, implementación y seguimiento del PESV del Instituto y de todas las acciones contenidas en este.	Auditoria al cumplimiento del PESV	X		P																
	•Realizar acciones de capacitación en seguridad vial que desarrollen competencias y sensibilización; en los integrantes del Instituto en materia de uso de la vía pública y sus desplazamientos; en medios motorizados o no motorizados.	Seguimiento al plan de capacitación	X		P																
	•Benerar estrategias que permitan verificar el alistamiento diario, preventivo, correctivo y condiciones de seguridad activa y pasiva de los vehículos del Instituto, así como aquellos que se contratan, administran o se pogan al servicio de la entidad.	Diseño de la política de control de alcohol y drogas y política de uso de equipos bidireccionales	X		P																
	•Befinir los indicadores de seguridad vial y realizar el análisis estadístico de estos indicadores para tomarlos como punto de partida para el mejoramiento y prevención, minimizando los riesgos asociados a la seguridad vial.	Sensibilización seguridad vial	X		P																
COMPORTAMIENTO		Socialización de la política de control de alcohol y drogas	X		P																
		Diseño de la política de regulación de horas de conducción y descanso	X		P																
	•Benerar conciencia en cada uno de los servidores, contratista y colaboradores que hacen parte del Instituto, que la seguridad vial no se basa solo en el conocimiento	Socialización de la política de regulación de horas de conducción y descanso	X		P																
		Seguimiento a la verificación de comparendos	X		P																
		Verificación lista de chequeo preoperacionales	X		P																
		Verificación cronograma mantenimientos de los vehículos	X		P																
		Diseño del protocolo en caso de falla mecánica	X		P																
		Verificación del mantenimiento de señalización e infraestructura de vías de acceso vehicular y peatonal	X		P																
		Inspección a las rutas de acceso vehicular y peatonal de las sedes	X		P																
		Diseñar el protocolo de atención a víctimas	X		P																
VEHICULOS SEGUROS		Diseñar la pieza de lecciones aprendidas	X		P																
INFRAESTRUCTURA SEGURA																					
ATENCIÓN A VÍCTIMAS																					
SEGUIMIENTO AL CUMPLIMIENTO						2	8	5	3	3	6	2	2	2	3	2	6				
						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
						#(D)/V/(I)															



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
AGENCIA DE REGULACIÓN Y
CONTROL DE TRÁFICO Y
SEGURIDAD VIAL

ANEXO INSPECCIONES PREOPERACIONALES



OFICINA DE
PROTECCIÓN
Y BIENESTAR ANIMAL

MES		LUGAR DONDE SE REALIZA LA INSPECCIÓN	
------------	--	---	--

Nombre quien realiza la inspección

Datos del Vehículo																										
Marca		Tipo de Vehículo		Verificación Técnica		SI		NO																		
Placa		Conductor		Vigencia		SI		NO																		
Licencia No		Categoría		Vigencia																						
DOCUMENTOS	SEMANA								EQUIPOS DE EMERGENCIA	SEMANA								DOTACIÓN	SEMANA							
	1		2		3		4			1		2		3		4			1		2		3		4	
	C	NC	C	NC	C	NC	C	NC		C	NC	C	NC	C	NC	C	NC		C	NC	C	NC	C	NC	C	NC
Licencia de tránsito									Herramientas									Botas								
Revisión tecnico mecánica									Linterna con pilas									Chaleco fotolumincente								
Seguro obligatorio									Botiquin									Guantes								
Seguro terceros									Extintor									Radio teléfono, celular								
Licencia de conducción									Señalización									Tapabocas								
Planos, mapas rutas, gps.									Tacos									Hidratación								
Contactos de Emergencia									Gato																	

LUCES	SEMANA								HERRAMIENTAS	SEMANA								FLUIDOS	SEMANA							
	1		2		3		4			1		2		3		4			1		2		3		4	
	C	NC	C	NC	C	NC	C	NC		C	NC	C	NC	C	NC	C	NC		C	NC	C	NC	C	NC	C	NC
Luces de cabina									Triangulos Reflectores (2)									Nivel de aceite Motor								
Plenas									Gato									Nivel de combustible								
Direccionales									Caja de herramientas.									Nivel de aceite ATF								
Cocullos									Cruceta									Nivel de agua limpia brisas								
Reversa									Tacos									Nivel de refrigerante								
Anti-niebla									Llanta de repuesto									Nivel de aceite Embrague								
Luces de cabina									Cables de Arranque									Verificación fugas de fluidos Motor								
Emergencia.																		Correas de servicio								
Tercer Stop.																										

OTROS	SEMANA								FRENOS	SEMANA							
	1		2		3		4			1		2		3		4	
	C	NC	C	NC	C	NC	C	NC		C	NC	C	NC	C	NC	C	NC
Estado cojineria									Freno de Servicio								
Estado de las sillas									Freno de emergencia								
Estado de la tapiceria									Sistema de Dirección								
Aseo del vehículo.									Sistema de embrague								
Manijas puertas									Sistema de suspensión (amortiguadores, terminales, bujes, etc.)								
Chapas puertas									Llanta de repuesto								
Seguros puertas									Llantas delanteras								
Elevavidrios									Llantas traseras								
Ajuste de las puertas									Nivel de aceite Freno								
Bocina									Verificación fugas de fluidos Frenos								
Alarma reversa																	
Cinturones delanteros																	
Cinturones traseros																	
Mandos eléctricos																	
Tablero de controles																	
Aire acondicionado																	