



SALA DE GOBIERNO

Bogotá D.C., 21 de abril de 2023

ACUERDO No. 043

“Por medio del cual se actualiza la Política de Seguridad Vial de la Universidad Católica de Colombia”

La Sala de Gobierno de la **UNIVERSIDAD CATÓLICA DE COLOMBIA**, en sesión del **21 de abril de 2023**, en uso de las atribuciones Constitucionales, en especial las que le confiere la Ley 30 de 1992 y de las establecidas en el artículo 21, especialmente las definidas en los numerales 1 y 2 del mencionado artículo de los Estatutos de la Universidad,

CONSIDERANDO:

1. Que la Constitución Política de Colombia, en su artículo 69 establece que *“se garantiza la autonomía universitaria”* y que *“las universidades podrán darse sus directivas y regirse por sus propios estatutos, de acuerdo con la ley”*.
2. Que la Ley 30 de 1992, en sus artículos 28 y 29, establece que el concepto de autonomía universitaria faculta a las universidades, entre otros aspectos, para *“darse y modificar sus estatutos, designar sus autoridades académicas y administrativas y para crear y desarrollar sus programas académicos”*
3. Que mediante la Ley 769 de 2002 se expidió el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, el cual fue modificado por la Ley 1383 de 2010.
4. Que el Ministerio de Transporte a través de la expedición de la Resolución 4101 de 2004 adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial.
5. Que la Ley 1503 de 2011, tuvo como objeto *“promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones”*, ley que fue reglamentada por el Decreto 2851 de 2013.
6. Que el Ministerio de Transporte expidió el Decreto 1079 de 2015 denominado Decreto Único del Sector Transporte, el cual fue modificado y adicionado por el Decreto 1906 de 2015 en lo atinente al Plan Estratégico de Seguridad Vial.
7. Que el Decreto ley 2106 de 2019 dispuso que toda entidad, organización y empresa del sector público o privado con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades o que contrate o administre personal de conductores deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST), y este no requerirá aval para su implementación.



8. Que la Sala de Gobierno, dando cumplimiento a la obligación legal y reglamentaria, adoptó la Política de Seguridad Vial de la Universidad Católica de Colombia a través del Acuerdo No. 003 de 2019.
9. Que mediante Oficio SDM-DSVCT-9499-19 del 22 de enero de 2019, emitido por la Secretaría de Movilidad de Bogotá D.C, se aprobó el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Universidad Católica de Colombia.
10. Que la Resolución 50595 de 2022, expedida por el Ministerio de Transporte, adoptó la nueva metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.
11. Que, con la finalidad de cumplir las obligaciones legales y reglamentarias, especialmente las consagradas en la Resolución 50595 de 2022, se requiere actualizar el Plan Estratégico de Seguridad Vial para la Universidad Católica de Colombia.

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: Aprobar la actualización de la Política de Seguridad Vial de la Universidad Católica de Colombia.

ARTÍCULO SEGUNDO: El texto de la Política de Seguridad Vial de la Universidad Católica de Colombia, se incorpora en documento anexo al presente acuerdo.

ARTÍCULO TERCERO: De conformidad con lo estipulado en el artículo veintiuno punto nueve (21.9) de los Estatutos Generales de la Universidad Católica de Colombia, la Sala de Gobierno ha determinado Delegar en el Vicepresidente la función de modificar hacia el futuro los temas relacionados con el Plan Estratégico de Seguridad Vial, el Comité de Seguridad Vial y lo atinente a su política.

ARTÍCULO CUARTO: El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su expedición y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Dado en Bogotá, D.C, a los veintiún (21) días del mes de abril del año dos mil veintitrés (2023)

Comuníquese y cúmplase,

FRANCISCO JOSÉ GÓMEZ ORTIZ
Vicepresidente

SERGIO MARTÍNEZ LONDOÑO
Secretario General

PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL - PESV

2023-2025

UNIVERSIDAD CATOLICA DE COLOMBIA



Bogotá D.C., enero de 2023

TABLA DE CONTENIDO

CONSIDERACIÓN INICIAL	3
INTRODUCCIÓN	3
CONCEPTOS Y DEFINICIONES	4
MARCO LEGAL Y REGLAMENTARIO	6
METODOLOGÍA PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PESV	7
FASE 1 Planificación del PESV	8
1. Líder del diseño e implementación del PESV	8
2. Comité de Seguridad Vial	9
3. Política de Seguridad Vial de la organización	12
4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directo.	12
5. Diagnóstico	12
6. Caracterización, evaluación y control de riesgos	16
7. Objetivos y metas del PESV	20
8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño.	20
FASE 2. IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PESV	32
9. Presupuesto y plan anual	32
10. Competencia y plan anual de formación	33
11. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales	38
12. Vías seguras administradas por la organización	38
13. Planificación de desplazamientos laborales	38
14. Inspección de vehículos y equipos	39
15. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos	41
FASE 3 SEGUIMIENTO POR LA ORGANIZACIÓN	44
16. Indicadores y reporte de autogestión PESV	44
17. Auditoría anual	44
FASE 4 MEJORA CONTINUA DEL PESV	45
18. Mejora Continua, Acciones Preventivas y Correctivas	45
19. Mecanismos de comunicación y participación	46

CONSIDERACIÓN INICIAL

El presente documento se desarrolla en estricto orden a los lineamientos definidos en la Resolución 7495 de 2020, en estrecha relación con las directrices de la Resolución No. 20223040040595 de 2022 "Por medio de la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones". Lo anterior con el ánimo de actualizar el contenido del presente Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Universidad Católica de Colombia.

Francisco José Gómez Ortiz

Representante Legal (S)

INTRODUCCIÓN

El presente documento plantea los parámetros a tener en cuenta para la actualización y puesta en marcha de un plan estratégico de seguridad vial con alcance a toda la población universitaria y contratista de la Universidad Católica de Colombia, el cual tiene su justificación en la intención de contribuir con la disminución de la ocurrencia de eventuales incidentes y accidentes de tránsito asociados a las actividades propias de la Universidad en desarrollo de su objeto social.

La implementación de un plan estratégico de seguridad vial, como programa de gestión, comprende procesos en los que se examinan factores favorables y adversos de un sistema, se identifican las amenazas, analizan y califican los riesgos y se plantean recomendaciones. De acuerdo con estadísticas del Fondo de Prevención Vial, cada 2.5 minutos ocurre un accidente de tránsito, cada 10 minutos se presenta un herido y cada 69 minutos, hay un muerto, lo cual significa que diariamente mueren 20 colombianos y 144 resultan heridos por causa de la inseguridad vial, superando ampliamente el número de víctimas que dejan los conflictos armados en el país, de acuerdo a lo manifestado en la celebración del Día de la Prevención de Accidentes de la Asociación Latinoamericana de Seguridad e Higiene en el Trabajo (Alaseht).

El plan estratégico de seguridad vial se basa en la propuesta de parámetros relacionados con la conducción de vehículos, bicicletas y motocicletas, así como el comportamiento de peatones en la vía y especialmente dirigidos a estructurar normas, procedimientos y medidas de seguridad para que sean socializadas a la comunidad universitaria y partes interesadas.

CONCEPTOS Y DEFINICIONES

Para la adecuada implementación e interpretación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de la Universidad, se establecen las siguientes definiciones acordes con el Código Nacional de Tránsito y Transporte Ley 769 de 2002.

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.

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).

RIESGO: Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.

AMENAZA: Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.

VULNERABILIDAD: Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.

PEATÓN: Persona que transita a pie por una vía (CNTI, 2002).

PASAJERO: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTI, 2002).

CONDUCTOR: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTI, 2002).

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.

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.

ESTRATEGIA: Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. En un proceso regulable, conjunto de reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento.

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 término de objetivos.

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.

ENTIDAD: Colectividad considerada como unidad. Especialmente, cualquier corporación, compañía, institución, etc. tomada como persona jurídica.

ORGANIZACIÓN: Asociación de personas regulada por un conjunto de normas en función de determinados fines.

EMPRESA: La empresa es la unidad económico-social en la que el capital, el trabajo y la dirección se coordinan para realizar una producción socialmente útil, de acuerdo con las exigencias del bien común. Los elementos necesarios para formar una empresa son: capital, trabajo y recursos materiales.

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 LEGAL Y REGLAMENTARIO

El Plan Estratégico de Seguridad Vial se enmarca en las disposiciones normativas - leyes, decretos y resoluciones – expedidas por las entidades competentes para la regulación, promoción y prevención de la accidentalidad vial en Colombia. Disposiciones que se presentan a continuación y que en nuestra Universidad se realiza la revisión y actualización permanente por parte de la Secretaría General.

Constitución Política de Colombia de 1991. Norma de Normas.

Ley 769 de 2002. Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Ley 1383 de 2010. Reforma al Código Nacional de Tránsito Terrestre.

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

Ley 2050. Por medio de la cual se modifica y adiciona la ley 503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.

Ley 1548 de 2012. Por la cual se modifica la Ley 769 del 2002 y la Ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia y se dictan otras disposiciones.

Decreto 2851 de 2013. Por la cual se reglamentan los artículos 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.

Resolución 4101 de 2004 del Ministerio de Transporte. Por el cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Resolución 315 de 2013 en el aparte de mantenimiento de vehículos

Decreto 1079 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021.

Decreto 1906 de 2015. "Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial".

Decreto 2106 de 2019. «Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública». **Artículo 110 – Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial**» que retiró el requisito de realizar la radicación ante la Superintendencia de Puertos y Transporte o Secretarías de Movilidad para recibir aval del PESV para su implementación.

Resolución 0312 de 2019. Art 32. Por el cual se definen los estándares mínimos del sistema de seguridad y salud en el trabajo. Plan Estratégico de Seguridad Vial. Todo empleador y contratante que se encuentre obligado a implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, deberá articularlo con el Sistema de Gestión de SST.

Decretos Covid

https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/listados/tematica2.jsp?subtema=34144&c_adena=

Decreto número 478 de 2021 “Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.

Resolución número 23385 de 2020 “Por la cual se establecen las condiciones mínimas de uso del casco protector para los conductores y acompañantes de vehículos tipa motocicletas, motociclos, moto triciclos, motocarros, cuatrimotor y se dictan otras disposiciones”

Circular 20201340085301 de 2020, por medio de la cual se establece la devolución sin aval del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Ley 2050 de 2020 “Por medio de la cual se modifica y adiciona la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito”

Resolución número 7495 de 2020 “Por la cual se deroga la Resolución 1231 de 2016 “Por la cual se adopta el Documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial” del Ministerio de Transporte”

Resolución No. 20223040040595 “Por medio de la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones”.

METODOLOGÍA PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PESV

Para el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV, la Universidad Católica de Colombia se ubica en el **nivel básico** de acuerdo a la misión y tamaño.

NIVEL DE DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PESV		MISIONALIDAD DE LA ORGANIZACIÓN	
		1. Empresas dedicadas a la prestación del servicio de Transporte Terrestre Automotor	2. Organizadores dedicados a actividad diferente al Transporte
TAMAÑO DE LA ORGANIZACIÓN	1. Básico	Entre 11 y 19 vehículos o entre 2 y 19 conductores,	Entre 11 y 49 vehículos o entre 2 y 49 conductores,
	2. Estándar	Entre 20 y 50 vehículos o entre 20 y 50 conductores,	Entre 50 y 100 vehículos o entre 50 y 100 conductores,
	3. Avanzado	Más de 50 vehículos o más de 50 conductores,	Más de 100 vehículos o más de 100 conductores,

Imagen 1: Resumen grupos en función de la misión y tamaño de la organización – Resolución 40595 de 2022

La metodología se encuentra establecida por medio de una serie de fases las cuales se realiza de manera sistemática bajo el ciclo PHVA, con el objetivo de obtener acciones de mejora en Seguridad Vial.

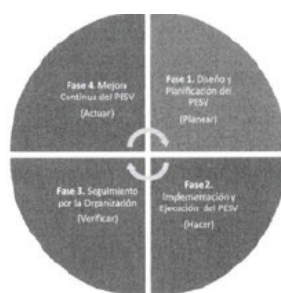


Imagen 2: Fases para el diseño e implementación del PESV – Resolución 40595 de 2022

FASE 1 Planificación del PESV

1. Líder del diseño e implementación del PESV

La Universidad Católica de Colombia formaliza mediante una Resolución la designación del Líder del Plan estratégico de seguridad vial, responsable de velar que se cumplan las fases de planificación, implementación, seguimiento y mejora del Plan. Igualmente, sus competencias para adelantar sus funciones, se establecen de acuerdo con el perfil relacionado y definido a continuación por la institución:

IDENTIFICACIÓN DEL CARGO		
CARGO: Líder del PESV	NIVEL: Administrativo	TIPO DEL PROCESO AL CUAL SE ASOCIA EL CARGO: Estratégico
PROPÓSITO PRINCIPAL: Planear, organizar, dirigir y controlar las actividades del Sistema de Gestión de Seguridad Vial bajo los estándares establecidos en la Norma Técnica Colombiana (NTC) ISO – 39001 de 2014 así como mantener y supervisar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de acuerdo a las disposiciones y principios emanados por los entes reguladores de la materia.		
EDUCACIÓN: Profesional de cualquier programa universitario.		
EXPERIENCIA: Mínimo un año en cargos administrativos en la Universidad Católica de Colombia		

FORMACIÓN: Inducción general y específica del cargo. Curso básico de Seguridad Vial de mínimo 120 horas.

FUNCIONES DEL CARGO

- Velar por el cumplimiento de las políticas, planes, procedimientos, normas y reglamentos frente a la seguridad vial.
- Revisar los sistemas establecidos para verificar el cumplimiento de los indicadores
- Verificar la utilización eficiente de los recursos.
- Captar la información necesaria para evaluar la funcionalidad, efectividad de los procesos que intervienen en la seguridad vial, funciones, sistemas utilizados y entrega de información.
- Diseñar e implementar el sistema de gestión de seguridad vial de la Universidad Católica de Colombia.
- Establecer, implementar y mantener los procesos necesarios para asegurar la seguridad vial conforme a la norma aplicable
- Divulgar los riesgos viales a todo el personal
- Coordinar la documentación por parte de los funcionarios de los distintos procesos y procedimientos que intervienen en la gestión de la seguridad vial.
- Coordinar la elaboración de los programas de capacitación de los funcionarios en la implementación del sistema de gestión de la seguridad vial.
- Coordinar y preparar los comités de seguridad vial.
- Proponer los diferentes cambios que se deben llevar a cabo para cumplir con la norma técnica que resulta aplicable en materia de Seguridad Vial.
- Coordinar y preparar las diferentes auditorías internas en seguridad vial.
- Realizar el seguimiento a las no conformidades detectadas en seguridad vial.
- Actualizar los documentos del Sistema de Gestión De La Seguridad Vial.
- Velar por el correcto archivo de los documentos del Sistema de Gestión De Seguridad Vial.
- Aplicar y tener seguimiento con la política del sistema de Seguridad Vial.
- Mantener, supervisar y actualizar el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Universidad Católica de Colombia.

Tabla 1: Perfil Líder del diseño e implementación del PESV – Universidad Católica de Colombia

2. Comité de Seguridad Vial

El Comité de seguridad vial será el mecanismo de planeación diseño, implementación y medición de las acciones que permitan crear hábitos y comportamientos seguros en todas los agentes viales

La Vicepresidencia de la Universidad Católica de Colombia, en uso de sus atribuciones legales y estatutarias, mediante resoluciones internas, crea el Comité de Seguridad Vial y asigna las funciones a este órgano colegiado, el cual se encuentra actualmente constituido por:

- Un responsable institucional del Plan de Seguridad Vial, quien hará las veces de presidente del Comité.
- Un representante de Servicios Generales
- Un conductor
- Un representante de Bienestar Universitario
- Un representante de la Secretaría General
- Un representante del Liceo de la Universidad Católica de Colombia
- Un representante de Seguridad y Salud en el Trabajo

Todos los miembros del Comité son nombrados por el Representante Legal de la Universidad para un período de dos años. De igual manera y con autorización del presidente del Comité, se pueden invitar los funcionarios, expertos o entidades que se consideren necesarias – bien sean temporales o permanentes.

Como secretario del Comité se designó al representante de la Secretaría General, quien tendrá a su cargo levantar y custodiar las actas de sesión que se celebren durante el periodo designado.

El comité de Seguridad vial se reunirá en sesiones ordinarias una vez en cada periodo académico o de ser necesario podrá citar a sesiones extraordinarias.

Para sesionar válidamente, el comité de seguridad vial requiere de la asistencia de por lo menos tres de los miembros.

a. Roles y Funciones de los integrantes del Comité de Seguridad Vial

Funciones Generales de Comité:

- a. Analizar los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y formular la hoja de ruta a seguir, conducente a reforzar los aspectos desfavorables, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de la movilidad en la Universidad.
- b. Identificar los factores de riesgo y establecer un plan de acción personalizado para cada uno de ellos.
- c. Considerar la adopción de un estándar de seguridad, que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito.
- d. Programar el plan de capacitación para conductores, mensajeros, estudiantes y demás actores de la vía. Determinar las acciones de control o auditorías viales que se consideren pertinentes.
- e. Presentar campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante cada año.
- f. Elaborar informes periódicos, que den cuenta de las acciones, programas adelantados y por ejecutar, analizando el impacto, costo-beneficio y aporte en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial del país.
- g. Apoyar el correspondiente proceso de inducción a los conductores habilitados para las operaciones, con el objetivo de garantizar el conocimiento del Plan estratégico de seguridad vial para el óptimo desarrollo de sus operaciones.
- h. Apoyar el proceso de inducción o reintroducción en los cargos que requieran la habilidad de conducción, con el objetivo de garantizar el conocimiento de la Política, Normas y Procedimientos propios a tener en cuenta para el óptimo desarrollo de sus operaciones al interior de la Universidad.
- i. Diseñar y apoyar la ejecución de campañas periódicas de seguridad vial, con el fin de realizar controles de cumplimiento a las normas y refuerzo de las políticas de la Universidad.

- j. Apoyar las validaciones al cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Universidad.
- k. Elaborar informes de avance e indicadores del Plan Estratégico De Seguridad Vial de la Universidad, con el fin de realizar los planes de acción que sean necesarios.
- l. Asegurar el cumplimiento de los requisitos relacionados con el PESV por parte de los contratistas, proveedores y visitantes.
- m. Velar por el cumplimiento de los requerimientos de competencias, experiencia y capacitación en la selección y contratación del personal que conduce vehículos dentro de la Universidad, según las exigencias del presente Plan Estratégico De Seguridad Vial.
- n. Definir los planes de capacitación para cubrir los requerimientos de competencia y capacitación del personal que conduce vehículos.
- o. Garantizar la asistencia de la población, en caso negativo tramitar los respectivos reportes a disciplina.
- p. Cada jefe de área será responsable de controlar el cumplimiento de las rutas y los tiempos de desplazamiento de los vehículos y eventuales sucesos.
- q. Vigilar el cumplimiento de los requisitos en Seguridad y salud en el Trabajo de los conductores contratados.
- r. Dar cumplimiento al Plan de movilidad en las instituciones educativas según la reglamentación de las secretarías de movilidad y transporte.
- s. Establecer los protocolos de seguimiento, vigilancia y control a la prestación del servicio de ruta que se contrata con externos.
- t. Llevar las actas, reportes e información del seguimiento que realizan a la prestación del servicio de ruta que se contrata con externos.

3. Política de Seguridad Vial de la organización

La Universidad Católica de Colombia emite el presente acuerdo de Sala de Gobierno en el cual se actualiza la Política Institucional de Seguridad Vial. Dicho acuerdo será divulgado bajo solicitud a la oficina de comunicaciones y mercadeo como el área encargada de la divulgación de la información institucional, involucrando a nuestra comunidad educativa con la finalidad de darlo a conocer, y aplicar su contenido. Los medios de Divulgación empleados por la institución son los siguientes:

Página WEB: <https://www.ucatolica.edu.co/portal/conoce-la-politica-de-seguridad-vial/>

Correo electrónico: Corresponde a los correos institucionales de toda nuestra comunidad académica, a los cuales les llega de manera directa las piezas publicitarias que se elaboren como complemento al Plan de Seguridad Vial, y de aquellas que ya han sido divulgadas anteriormente por la Universidad.

4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directo.

El PESV de la Universidad Católica de Colombia rige y aplica a todo el personal administrativo que desarrolla sus labores en virtud de un contrato de trabajo o de prestación de servicios, en especial de aquellos asociados de manera directa a la conducción y transporte (conductores que prestan sus servicios directa o indirectamente a la Universidad), a los docentes y estudiantes que generan desplazamientos vehiculares (público o privado) peatonales y diferentes formas de movilidad en las diferentes sedes de la institución.

Como evidencia del compromiso gerencial La Universidad Católica de Colombia cuenta con Resoluciones Internas emitidas por la Vicepresidencia, en la cual designa el Comité de Seguridad Vial y define las funciones de sus miembros.

5. Diagnóstico

a. Naturaleza de la Universidad:

La Universidad Católica de Colombia es una Institución de Educación Superior, de naturaleza jurídica fundación, de régimen privado y utilidad común, con nivel académico de universidad; reconocida por el Estado Colombiano según personería jurídica otorgada mediante Resolución Número 2271 de julio 7 de 1970 del Ministerio de Educación Nacional, que la habilita para prestar el servicio público educativo. Debidamente registrada en el Sistema Nacional de Información para la Educación Superior SNIES, de donde se da fe de la existencia y representación legal institucional.

En virtud de la personería jurídica otorgada y el registro en el SNIES, la Universidad está habilitada para prestar el servicio educativo en sus diferentes niveles, desde preescolar, pasando por la formación para el trabajo y desarrollo humano, hasta el ofrecimiento de doctorados – como máximo nivel formativo, como se evidencia en el Certificado de Existencia y Representación Legal que expide la Subdirección de Inspección y Vigilancia del Ministerio de Educación Nacional.

b. Contexto de la infraestructura:

La estructura física de la Universidad Católica de Colombia tiene diferentes orígenes como se reconoce en su historia, la cual fue constituida por casas y edificaciones compradas a entidades o personas naturales, algunas de las cuales fueron instalaciones de comunidades religiosas e instituciones de educación vocacional media. Dicha planta se encuentra regularizada por el Distrito Capital, quien aprobó el plan de manejo de planta física y los nuevos desarrollos de infraestructura, reconociéndose como un campus urbano.

La Universidad se encuentra localizada en dos sectores normativos:

Sector Chapinero: La zona oriente de la avenida Caracas hace parte de la UPZ 099 Chapinero (Sedes 1, 3 y 4).

Sector Teusaquillo: la zona occidente de la avenida Caracas hace parte de la UPZ 101 Teusaquillo (Sede 2).

El campus de la Universidad Católica de Colombia está compuesto por 5 Sedes y cuenta con 23 edificaciones y un Área total construida (m2) 62.867 que se encuentran distribuidos de la siguiente manera:

	EDIFICACIÓN	2022-2	TOTAL POR SEDE
SEDE 1	Bloque B	1	4
	Bloque C	1	
	Bloque D	1	
	Bloque G	1	
SEDE 3	Bloque H	1	4
	Bloque I	1	
	Bloque J	1	
	Bloque K	1	
SEDE 2	Bloque L	1	11
	Bloque M	1	
	Bloque O	1	
	Bloque O'	1	
	Bloque Q	1	
	Bloque R	1	
	Bloque S	1	
	Bloque T	1	
	Bloque U	1	
	Bloque V	1	
SEDE 4	Bloque Z	1	1
	Bloque AA	1	
TOTAL		20	20

Imagen 2. Distribución de edificaciones-Universidad Católica

Código Actividad Económica Decreto 1607/2002: 1805001

c. Procesos desarrollados:

Las actividades que implican la exposición a riesgo de seguridad vial por las tareas ejecutadas en la cotidianidad de los procesos son:

- Conductores de vehículos particulares de la Universidad (4 personas)
- Mensajeros a pie internos y externos (3 personas). La Universidad NO cuenta con mensajeros en moto ni directos ni indirectos
- Profesores, contratistas, estudiantes en práctica y/o administrativos que se trasladan a otras sedes (2.654 personas)
- Estudiantes Pregrado: 7403 posgrado 1887 Total 9290
- Estudiantes Primaria (85) Bachillerato (220) Docentes (28) Administrativos (5)

- Traslados de la comunidad Universitaria: Reportados en parqueaderos propios (Vehículos 120, Motos 20, Bicicletas 150). Contratistas: 74 personas
- Contratación de vehículos para traslado de estudiantes en actividades académicas (Uno o dos mensual en promedio)
- Contratación empresa Transportes especiales RUMBOS S.A.S para el transporte de los estudiantes del Liceo de la Universidad Católica de Colombia

d. Servicios que presta la Institución:

La Universidad Católica de Colombia, en los términos de la Constitución Nacional y la Ley, de acuerdo con sus propios Estatutos, presta el servicio público de educación, en cada uno de los niveles correspondientes.

Su oferta académica es la siguiente:

- Educación básica y media: un colegio (1)
- Educación para el trabajo y desarrollo humano: un instituto de idiomas (1)

Programas de pregrados Universitario: nueve (9)

- Programas de posgrado: diez y siete

(17) Programas de maestría: tres (3)

Programa de doctorado: dos (2)

- Población de personal que hace parte de la Institución (Incluye Universidad y Liceo) Administrativos, docentes, estudiantes.

e. Listado de vehículos automotores y no automotores propios

La institución posee una base de datos sobre los vehículos que se encuentran a nombre de la institución, y es actualizada trimestralmente por el presidente del PESV, allí se consignan la información requerida:

Placa, No. VIN, No. De motor, Kilometraje, Fecha de fabricación, Especificaciones técnicas del vehículo

Soat, Técnico mecánico, Reportes siniestros viales, Plan de mantenimiento preventivo, Control de acciones de mantenimiento, Tipos de vehículo, Promedio de Km recorridos el mes

f. Listas de rutas frecuentes de los desplazamientos laborales

La institución actualmente no tiene definidas rutas para los desplazamientos desarrollados en misión, ya que estos se dan sin planificación previa.

- g. Número de colaboradores capacitados en el plan de emergencias viales de la organización

La institución actualmente adelanta un plan de formación en emergencias viales donde involucra a toda la comunidad educativa.

Actualmente la población está descrita de la siguiente manera:

ITEMS	CANTIDAD
Personal Administrativo	464
Estudiantes en práctica	1326
Personal Docente	693
Personal Contratista	171

Tabla 2 Descripción de la Cantidad de personas Comunidad Universitaria

- h. Plan de Seguridad vial escolar:

El Liceo de la Universidad está alineado con el plan estratégico de seguridad vial de la Universidad por poseer el mismo NIT institucional.

A nivel de control al operador de las rutas escolares, el Liceo estableció un contrato con la empresa RUMBOS S.A.S, quien cuenta con el listado de vehículos para el transporte de estudiantes.

Adicionalmente, el Líder del PESV desarrolla el proceso de evaluación y control de todos los componentes del sistema, esta información se alimenta anualmente en el formato dispuesto por la institución y se caracteriza de acuerdo con: Listado ocasionales y permanentes, Flotas fidelizadas, Flotas ocasionales, Afiliado/ tercerizados / outsourcing

6. Caracterización, evaluación y control de riesgos

IDENTIFICACIÓN DEL RIESGO

- a. Encuesta Plan estratégico de Seguridad Vial:

Periódicamente se realiza la aplicación de una encuesta para la identificación de riesgos viales, la cual incluye

variables sociodemográficas definidas por la Resolución 40595 de 2020 tales como: Fecha de nacimiento, Genero, Cargo, Escolaridad, Estado civil, Vigencia de la licencia de conducción Si tiene, Capacitaciones, Evaluación de la competencia para la conducción de vehículos, Siniestros viales presentados, Cantidad tipo y estado de pago de infracciones, Medio de transporte para el desplazamiento hacia el trabajo, Rol de conductor para desplazamiento laboral, Tipo de vehículo automotor o no automotor y Fecha de ingreso.

Este instrumento es efectuado para actualizar el diagnóstico de situación actual, y tiene una cobertura de la población administrativa, docentes y estudiantes, con muestras estadísticamente significativas.

b. Consolidación y Análisis de la Información

Atendiendo las indicaciones de la Resolución No. 20223040040595 del 2022, se aplica la encuesta mediante envío de correo electrónico de la comunidad educativa y cuyos resultados son evaluados utilizando el método estadístico descriptivo. Estos métodos permiten conocer, representar y cuantificar el comportamiento de un conjunto de datos. Las variables analizadas son de dos tipos cuantitativas y cualitativa y los datos se actualizarán cada dos años, dada la baja accidentalidad y el control efectuado en todas las etapas del proceso

DEFINICIÓN DE LOS RIESGOS VIALES DEL PERSONAL

La matriz de valoración de riesgos de seguridad vial se valora bajo la metodología GTC 45:2010 “Guía para la identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud en el trabajo”. en las siguientes variables:

- a. Sede o centro de trabajo
- b. Grupo al que pertenece: Administrativo/Docente y Estudiantes
- c. Cargos expuestos
- d. Rol en la vía: Peatón, ciclista/motociclista, Conductor, pasajero
- e. Tipo de desplazamiento
- f. Tipo de peligro: la fuente generadora corresponde a:
 - Un hábito: Actitudes y conductas inseguras (Hablar por el celular, no uso del cinturón de seguridad, etc.), Falta de habilidades en la conducción, Falta de conocimientos e información, estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)
 - Al entorno: Infraestructura vial, obras en las vías, condiciones climáticas, distracción actores viales, congestión vial, públicos (robos, atracos, asaltos, atentados, de orden público, etc.)
 - Vehículos (incluye automotores (propio y público), bicicleta, moto o ciclo motor, etc): Seguridad

activa (Frenos ABS - ESP, suspensión y dirección, neumáticos, iluminación, etc.) o Seguridad pasiva (Sistema de absorción de impacto, cinturón de seguridad, casco, etc.)

g. Peligro

h. Consecuencia

i. La evaluación del riesgo se define de acuerdo a la resolución No. 20223040040595 de 2022 presentados en la matriz de riesgos viales:

1. Nivel de Deficiencia:

Nivel de Deficiencia	ND	Significado
Muy Alto (MA)	10	Se han detectado peligros que determinan como muy posible la generación de incidentes, o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes respecto al riesgo es nula o no existe o ambos.
Alto (A)	6	Se han detectado algunos peligros que pueden dar lugar a consecuencias significativas, o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes es baja, o ambos.
Medio (M)	2	Se han detectado peligros que pueden dar lugar a consecuencias poco significativas o de menor importancia, o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes es moderada, o ambos.
Bajo (B)	No se asigna valor	No se ha detectado anomalía destacable alguna, o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes es alta, o ambos. El riesgo está controlado.

2. Nivel de exposición:

Nivel de Exposición (NE)	NE	Significado
Continua (EC)	4	La situación de exposición se presenta sin interrupción o varias veces con tiempo prolongado durante la jornada laboral.
Frecuente (EF)	3	La situación de exposición se presenta varias veces durante la jornada laboral por tiempos cortos.
Ocasional (EO)	2	La situación de exposición se presenta alguna vez durante la jornada laboral y por un periodo de tiempo corto.
Esporádica (EE)	1	La situación de exposición se presenta de manera eventual.

3. Nivel de Probabilidad

Nivel de Probabilidad (NP)	NP	Significado
Muy Alto (MA)	Entre 40 y 24	Situación deficiente con exposición continua, o muy deficiente con exposición frecuente. Normalmente la materialización del riesgo ocurre con frecuencia.

Alto (A)	Entre 20 y 10	Situación deficiente con exposición frecuente u ocasional, o bien situación muy deficiente con exposición ocasional o esporádica. La materialización del riesgo es posible que suceda varias veces en la vida laboral.
Medio (M)	Entre 8 y 10	Situación deficiente con exposición esporádica, o bien situación mejorable con exposición continuada o frecuente. Es posible que suceda el daño alguna vez.
Bajo (B)	Entre 4 y 2	Situación mejorable con exposición ocasional o esporádica, o situación sin anomalía destacable con cualquier nivel de exposición. No es esperable que se materialice el riesgo, aunque puede ser concebible.

4. Nivel de consecuencias

Nivel de Consecuencias (NC)	NC	Significado Daños Personales
Mortal o catastrófico (M)	100	Muerte (s).
Muy Grave	60	Lesiones graves irreparables (incapacidad permanente parcial o invalidez).
Grave	25	Lesiones con incapacidad laboral temporal.
Leve	10	Lesiones que no requieren hospitalización.

5. Nivel de riesgo e Interpretación

Nivel de Riesgo y de intervención	NR	Significado
I	4000-600	Situación crítica. Suspender actividades hasta que el riesgo esté bajo control. Intervención urgente.
II	500-150	Corregir y adoptar medidas de control inmediato. Sin embargo, suspenda actividades si el nivel de consecuencia está por encima de 60.
III	120-40	Mejorar si es posible. Sería conveniente justificar la intervención y su rentabilidad.
IV	20	Mantener las medidas de control existentes, pero se deberían considerar soluciones o mejoras y se deben hacer comprobaciones periódicas para asegurar que el riesgo aún es aceptable

6. Valoración del riesgo:

Aceptabilidad:

Nivel de Riesgo (NR)	Significado	Explicación
I	No Aceptable	Situación crítica corrección urgente
II	No Aceptable o aceptable con controles específicos	Corregir o adoptar medidas de control
III	Mejorable	Mejorar el control existente
IV	Aceptable	No intervenir salvo que un análisis más específico lo justifique

7. Medidas de intervención

Estas medidas se establecen en las fases de:

- Planificación
- Ejecución
- Verificación
- Mejora

La jerarquía de controles es la siguiente:

- Eliminación: modificar un diseño para eliminar el peligro, por ejemplo, introducir dispositivos mecánicos de alzamiento para eliminar el peligro de manipulación manual.
- Sustitución: reemplazar por un material menos peligroso o reducir la energía del sistema (por ejemplo, reducir la fuerza, el amperaje, la presión, la temperatura, etc.).
- Controles de ingeniería: instalar sistemas de ventilación, protección para las máquinas, enclavamiento, cerramientos acústicos, etc.
- Controles administrativos, señalización, advertencias: instalación de alarmas, procedimientos de seguridad, inspecciones de los equipos, controles de acceso, capacitación del personal. Equipos / elementos de protección personal: gafas de seguridad, protección auditiva, máscaras faciales, sistemas de detención de caídas, respiradores y guantes.

7. Objetivos y metas del PESV

Objetivo General del PESV

Diseñar e implementar políticas, programas, acciones, estrategias y parámetros para ejecutar el Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV - que rija en la institución y beneficie a nuestros colaboradores y proveedores, a toda nuestra comunidad universitaria – estudiantes, docentes, de acuerdo al alcance y cumplimiento del objeto social de la Universidad Católica de Colombia. Lo anterior con el fin de minimizar el riesgo de accidentes de tránsito y generar una cultura de seguridad vial.

Objetivos Específicos del PESV

Definir a través del diagnóstico institucional, la hoja de ruta de intervención y priorización, conducente a reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para minimizar y controlar las pérdidas en personas y en la propiedad por cuenta de la accidentalidad vial.

Establecer parámetros que definan, desde el proceso de selección, el perfil de los conductores, evaluando

competencias técnicas, conductuales y cumplimiento de requisitos legales, para el desempeño efectivo de las labores.

Estructurar y divulgar los protocolos adecuados para atender las víctimas en casos de accidente de tránsito, dando cumplimiento a la normatividad vigente en nuestro país, en cuanto a normas de tránsito terrestre.

Dar cumplimiento a los requisitos previos a la contratación de terceros que prestan servicios de transporte a la Universidad.

Verificación del cumplimiento de requisitos de transporte escolar para el liceo de la Universidad Católica de Colombia.

8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño.

Programa De Gestión De La Velocidad Segura

El Plan Estratégico de Seguridad Vial, contiene entre sus principales acciones la creación del Programa de Gestión de la Velocidad (PGV) pues la velocidad es un factor de riesgo clave en la siniestralidad vial. La velocidad aumenta la probabilidad de una colisión ya que disminuye la percepción del entorno, incrementa la distancia recorrida mientras el conductor reacciona y aumenta la distancia requerida para detener totalmente un vehículo. La velocidad también agudiza las consecuencias de un siniestro vial pues aumenta la fuerza del impacto, lo que intensifica la gravedad de las lesiones; es especialmente perjudicial para los usuarios vulnerables. (Visión cero – Alcaldía de Bogotá, 2019).

Límites de velocidad

El límite de velocidad recomendado para zonas urbanas por la Organización Mundial de la Salud es de 50 km/h, excepto en lugares con altos volúmenes de peatones y ciclistas donde puedan existir conflictos entre vehículos motorizados y usuarios vulnerables; en este caso, el límite de velocidad recomendado es de 30 km/h. La Resolución 1384 de 2010 del Ministerio de Transporte, modifica el Código Nacional de Tránsito y establece un límite de 80 km/h como la velocidad máxima permitida en las ciudades del país; una velocidad elevada para un contexto urbano. Esta resolución también establece que el límite de velocidad para zonas escolares y residenciales es de 30 km/h e indica que la autoridad de tránsito debe «establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tránsito vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, la visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño y las características de operación de la vía». En el caso de Bogotá, en algunos tramos de vías arteriales, el contexto urbano y los usos del suelo, conllevan al establecimiento de límites de velocidad menores a los 60 km/h generando

cambios abruptos en cortas distancias. Uno de los puntos del PGV, y un reto para la ciudad, está en establecer límites de velocidad que sean claros y coherentes para los ciudadanos. (Visión cero – Alcaldía de Bogotá, 2019)

Alcance

El procedimiento para controlar la velocidad de los vehículos automotores aplica a los conductores propios con contratación directa por parte de la Universidad Católica de Colombia y promueve el cumplimiento de los límites de velocidad establecidos por el gobierno Nacional.

Periodicidad

La Resolución No. 20223040040595 del 12 de julio de 2022. Por medio de la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial y se dictan otras disposiciones establece un plazo de un año para su implementación, por tanto, la Universidad Católica de Colombia define el marco de aplicación por el periodo comprendido entre noviembre 2022 a noviembre 2023.

Línea de Base:

No de comparendos relacionados con la velocidad / No. De Conductores

2021-2022

Objetivos:

Informar, formar y sensibilizar a los conductores y otros usuarios de las vías sobre el riesgo del exceso de velocidad, las medidas de gestión de la velocidad y la necesidad de un cambio para proteger la vida.

Promover en los conductores conversaciones sobre el exceso de velocidad, sobre la velocidad como un factor de riesgo, que afecta a toda la ciudadanía e inducir en la autorregulación de conductas.

Meta:

Lograr una reducción de los comparendos impuestos a los conductores propios en el 80% para la vigencia del presente programa.

Responsables:

Conductores: la persona encargada de conducir un vehículo de motor para transportar a otras personas, es la directamente responsable de controlar los límites de velocidad definidos en la legislación vigente Nacional.

Pasajero: es todo ser humano transportado en un medio de transporte, exceptuando al conductor, es la persona encargada de vigilar el cumplimiento de los límites de velocidad establecidos en su vehículo

Comité de Seguridad Vial: Grupos de personas constituidas según Resolución 093 de 2021, quienes tendrán la responsabilidad de capacitar al equipo de conductores, así como recibir la notificación de los comparendos impuestos en el ejercicio de sus funciones a los conductores directamente contratados.

Indicadores:

Para prepararse con antelación, hay que conocer cómo era la situación anteriormente. Así, conocer el registro de accidentes producidos, el coste humano, las heridas, y el coste económico del accidente, entre otros, es fundamental, básicamente, para que no vuelvan a tener lugar

Nombre: Excesos límites de velocidad laboral #ELVL

#DLEV: Número diario de desplazamientos laborales con exceso de velocidad (casos en los que superó el límite definido por la organización) por mes

#TDL: No. Total, de desplazamientos por mes

$ELVL = \#DLEV / \#TDL * 100$

Nombre: No. De comparendos por exceso de velocidad

No de comparendos relacionados con la velocidad / No. De Conductores

Mecanismos de seguimiento:

La evaluación y el monitoreo son construidos dentro del programa desde el inicio.

Una etapa inicial importante implica la recopilación de datos de línea base para evaluar la situación actual antes de desarrollar e implementar el programa. En este caso, el objetivo principal es mantener las velocidades dentro del límite máximo determinado, y verificar si las medidas tienen el efecto deseado. Las mediciones pueden ser cualitativas y cuantitativas. Las cualitativas evalúan el cambio en la percepción de la seguridad vial en los conductores ante la intervención y las cuantitativas pretenden estimar impactos de las intervenciones, como cambios en velocidades o siniestralidad vial.

Factores de desempeño de la gestión de la velocidad segura:

Promover el cumplimiento de los límites de velocidad. Plan capacitación

Sustituir incentivos de pago que generan presión de velocidad en el recorrido. Pago multas

Auto observación del tacómetro, WASE, GPS

Programa de Prevención de la Fatiga

La alteración del estado de vigilia y de la capacidad para realizar tareas de forma segura como consecuencia de la falta de sueño, tareas con alta exigencia mental o física y alteraciones en horarios de descanso y trabajo. (Visión cero – Alcaldía de Bogotá, 2019)

Si un conductor se queda dormido tan solo dos segundos (Microsueño) a una velocidad de 60Km/h, el vehículo habrá avanzado 33 metros sin control, distancia similar a la de tres buses alineados.

Alcance

El procedimiento aplica para el control de la fatiga en los conductores propios con contratación directa por parte de la Universidad Católica de Colombia y promueve el cumplimiento de la jornada laboral del personal que conduce un vehículo para los desplazamientos de las Directivas de la Institución

Periodicidad

La Resolución No. 20223040040595 del 12 de julio de 2022. Por medio de la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial y se dictan otras disposiciones establece un plazo de un año para su implementación, por tanto, la Universidad Católica de Colombia define el marco de aplicación por el periodo comprendido entre noviembre 2022 a noviembre 2023.

Línea de Base:

No de accidentes viales por micro-sueño / No. De Conductores

Objetivos:

Informar, formar y sensibilizar a los conductores las medidas de gestión implementadas por la Universidad para controlar la jornada de trabajo, horas de conducción y descanso de los conductores que permita proteger su vida.

Promover en los conductores conversaciones sobre la fatiga, sobre su comodidad, control de horas de servicio y disminución del esfuerzo mecánico y visual como un factor de riesgo, que afecta su respuesta al conducir mediante la autorregulación de dichas conductas.

Meta:

Mantener en cero la accidentalidad de los conductores propios cuya causa sea micro sueño durante la vigencia del

presente programa.

Responsables:

Conductores: la persona encargada de conducir un vehículo de motor para transportar a otras personas, es la directamente responsable de regular sus estados de vigilia, prevención de la fatiga y la accidentalidad

Pasajero: es todo ser humano transportado en un medio de transporte, exceptuando al conductor, es la persona encargada de vigilar el cumplimiento del estado físico y de vigilia de su conductor

Comité de Seguridad Vial: Grupos de personas constituidas según Resolución 093 de 2021, quienes tendrán la responsabilidad de capacitar al equipo de conductores, así como recibir la notificación de los accidentes presentados a los conductores directamente contratados.

Indicadores:

Para prepararse con antelación, hay que conocer cómo era la situación anteriormente. Así, conocer el registro de accidentes producidos, el coste humano, las heridas, y el coste económico del accidente, entre otros, es fundamental, básicamente, para que no vuelvan a tener lugar.

Nombre: % exceso jornadas laborales conductores: %EJLC

#EJD: Número excesos de la jornada diaria de trabajo de los conductores han superado el tiempo máximo permitido en la legislación) por mes

#SDT: Sumatorio total de días trabajados por todos los conductores que realizan desplazamientos laborales por mes

$GVE = \#VIP/\#VDL * 100$

Nombre: No. Accidentes viales por microsueño

No de Accidentes viales por microsueño / No. De Conductores

Mecanismos de seguimiento

La evaluación y el monitoreo son construidos dentro del programa desde el inicio.

Una etapa inicial importante implica la recopilación de datos de línea base para evaluar la situación actual antes de desarrollar e implementar el programa. En este caso, el objetivo principal es mantener las horas máximas permitidas por la legislación dentro del límite máximo, y verificar si las medidas tienen el efecto deseado. Las mediciones pueden ser cualitativas y cuantitativas. Las cualitativas evalúan el cambio en la percepción de la seguridad vial en los conductores ante la intervención y las cuantitativas pretenden estimar impactos de las

intervenciones, como control a la siniestralidad vial.

Factores de desempeño de la gestión de prevención de la fatiga:

Promover el cumplimiento de la jornada laboral al personal que conduce un vehículo para el desplazamiento laboral de las Directivas de la Universidad. Plan capacitación

Estimular el control asociados al exceso de kilómetros recorridos diariamente.

Controlar la jornada entre turnos, los sitios y horarios de descanso durante la jornada laboral. Entrenamiento pausas autorreguladas

En caso de requerir exceder las horas de conducción se hará reemplazo del conductor por aquel que este en condición física.

Al término de la jornada laboral, se exigirá al conductor un periodo mínimo de descanso de 8 horas antes devolver a iniciar el proceso.

Establecer esquemas de seguimiento sobre el cumplimiento de los tiempos de reposo y pausas a los conductores que realicen actividad en recorridos largos.

No deben exceder máximo 10 horas de conducción diarias, deberán realizar descansos, hidratación y estiramiento muscular como medida preventiva por efectos de fatiga o cansancio acumulado.

Programa de cero tolerancias a la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas.

El consumo nocivo de bebidas alcohólicas ha sido definido por la Organización Mundial de la Salud – OMS como un problema a escala global que pone en peligro tanto el desarrollo individual como social de la población. Sus daños van más allá de la salud física y psíquica del bebedor, dado que contribuye al aumento de la violencia, lesiones, suicidios, enfermedades crónicas no transmisibles y a los trastornos de salud mental, entre otros. Min Salud 2013.

El alcohol es reportado como la tercera causa de la violencia de pareja, y los lugares de esparcimiento con expendio de alcohol aparecen como el cuarto escenario identificado en el que se presenta este tipo de violencia, entre cónyuges. Los accidentes de tránsito asociados al consumo de alcohol también contribuyen a empeorar la situación, dado que es la tercera causa de accidentes de tránsito en el país. Min Salud 2013

Alcance

El procedimiento aplica para los conductores propios con contratación directa por parte de la Universidad Católica de Colombia y promueve el cumplimiento la Resolución interna de Vicepresidencia 121 de 2022 para evitar que

se conduzca bajo los efectos del consumo de alcohol y sustancias psicoactivas en el ejercicio de sus funciones.

Periodicidad

La Resolución No. 20223040040595 del 12 de julio de 2022. Por medio de la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial y se dictan otras disposiciones establece un plazo de un año para su implementación, por tanto, la Universidad Católica de Colombia define el marco de aplicación por el periodo comprendido entre noviembre 2022 a noviembre 2023.

Línea de Base:

No de trabajadores con pruebas positivas de alcoholemia / No. De Conductores

Objetivos:

Informar, formar y sensibilizar a los conductores las medidas de gestión implementadas por la Universidad para evitar que se conduzca bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas y que permita proteger su vida.

Promover en los conductores conversaciones sobre estilos de vida y trabajo saludable, normatividad interna y externa sobre la prohibición del consumo de estas sustancias en el ejercicio de sus funciones como un factor de riesgo, que afecta su respuesta al conducir mediante la autorregulación de dichas conductas.

Meta:

Pruebas de control en sangre o aliento negativas durante la vigencia del presente programa.

Responsables:

Conductores: la persona encargada de conducir un vehículo de motor para transportar a otras personas, es la directamente responsable de eliminar el consumo de alcohol y sustancias psicoactivas durante el desarrollo de su función con el fin de prevenir la accidentalidad.

Pasajero: es todo ser humano transportado en un medio de transporte, exceptuando al conductor, es la persona encargada de vigilar el cumplimiento del estado de sobriedad y atención de su conductor

Comité de Seguridad Vial: Grupos de personas constituidas según Resolución 093 de 2021, quienes tendrán la responsabilidad de capacitar al equipo de conductores, así como recibir la notificación de los accidentes presentados a los conductores directamente contratados.

Implementar el plan de capacitación

Indicadores

Nombre: Cumplimiento del plan de formación en seguridad vial. CPF PESV

#CESV: Número de capacitaciones en seguridad vial ejecutadas por trimestre

#CPSV: Número total de capacitaciones en seguridad vial programadas por trimestre

$CPFSV = CEPF/CTPF * 100$

Nombre: Comparendos por conducción en estado de alicoramiento

No de Comparendos por conducción en estado de alicoramiento / No. De Conductores

Mecanismos de seguimiento

La evaluación y el monitoreo son contruidos dentro del programa desde el inicio.

Una etapa inicial importante implica la recopilación de datos de línea base para evaluar la situación actual antes de desarrollar e implementar el programa.

Las mediciones pueden ser cualitativas y cuantitativas. Las cualitativas evalúan el cambio en la percepción de la seguridad vial en los conductores ante la intervención y las cuantitativas pretenden estimar impactos de las intervenciones, como control a la siniestralidad vial.

Factores de desempeño de la gestión de cero tolerancias a la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas:

Promover estrategias para identificar posibles casos de conducción bajo el efecto del alcohol y sustancias psicoactivas de las personas que conducen un vehículo para el desplazamiento laboral de las Directivas de la Universidad. Plan capacitación.

Establecer acciones correctivas en caso de presentarse conducción bajo el influjo de los mismos.

Plantear mecanismos de comunicación de campañas de prevención vial en torno a cero tolerancias a la conducción bajo los efectos del consumo de alcohol y sustancias psicoactivas.

Programa para la protección de actores viales vulnerables

El peatón, el usuario de bicicleta y de motocicleta son considerados los tres actores vulnerables, dado el nivel de gravedad de sus lesiones en caso de un siniestro vial, debido a esto, registran el mayor número de víctimas fatales en accidentes de tránsito. Agencia Nacional de Seguridad vial (2021)

En Colombia los siniestros viales son la segunda causa de muerte por factor externo (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2021), afectando gravemente a toda la población y en especial a peatones,

ciclistas y motociclistas, actores viales que cuentan con mayor vulnerabilidad y que solo en los últimos cinco años (2016- 2020) han representado el 83,90% del total de las víctimas fatales a causa de siniestros viales en Colombia.

Alcance

El procedimiento aplica para los conductores propios con contratación directa por parte de la Universidad Católica de Colombia y promueve la protección de los actores viales vulnerables (peatones, pasajeros, ciclistas y motociclistas) en sus desplazamientos laborales en el ejercicio de sus funciones.

Periodicidad

La Resolución No. 20223040040595 del 12 de julio de 2022. Por medio de la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial y se dictan otras disposiciones establece un plazo de un año para su implementación, por tanto, la Universidad Católica de Colombia define el marco de aplicación por el periodo comprendido entre noviembre 2022 a noviembre 2023.

Línea de Base:

No de accidentes viales en el entorno educativo de miembros de la comunidad universitaria / No. miembros de la comunidad universitaria (Trabajadores-Estudiantes-actores viales)

Objetivos:

Informar, formar y sensibilizar a los integrantes de la comunidad universitaria sobre las medidas de gestión implementadas por la Universidad para generar hábitos, conductas y comportamientos seguros en la vía.

Meta:

Capacitar al 50% de los integrantes de la comunidad universitaria en lo relacionado con hábitos, conductas y comportamientos seguros en la vía, durante la vigencia del presente programa.

Responsables:

Conductores: la persona encargada de conducir un vehículo de motor para transportar a otras personas, es la directamente responsable de promover la protección de los actores viales vulnerables y prevenir la accidentalidad durante el desarrollo de su función

Pasajero: es todo ser humano transportado en un medio de transporte, exceptuando al conductor, es la persona encargada de vigilar la protección de los actores viales vulnerables por parte del conductor

Comité de Seguridad Vial: Grupos de personas constituidas según Resolución 093 de 2021, quienes tendrán la

responsabilidad de capacitar al equipo de conductores, así como recibir la notificación de los accidentes presentados a los conductores directamente contratados o la afectación a terceros.

Implementar el plan de capacitación

Actores Vulnerables. son aquellos que tienen una mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o incluso fallecer en caso de un siniestro vial, pues no tienen la protección de un vehículo con cabina o revestimiento exterior. Su responsabilidad es participar activamente en las capacitaciones programadas por el comité de seguridad vial

Indicadores:

Nombre: Tasa de siniestros viales por nivel de pérdida: TVS(n)

SV(tn): Número de siniestros viales por trimestre por nivel de pérdida: fatalidades, heridos graves con más de 30 días de incapacidad, heridos leves con hasta 30 días de incapacidad, choques simples.

K: constante equivalente a 1000000 Km(t): No. De Km recorridos por trimestre de los vehículos de la Universidad

$$TSV8n) = SV(tn) *K / Km (t)$$

Mecanismos de seguimiento:

La evaluación y el monitoreo son contruidos dentro del programa desde el inicio, se evalúan de forma anual

Una etapa inicial importante implica la recopilación de datos de línea base para evaluar la situación actual antes de desarrollar e implementar el programa.

Las mediciones pueden ser cualitativas y cuantitativas. Las cualitativas evalúan el cambio en la percepción de la seguridad vial en los conductores ante la intervención y las cuantitativas pretenden estimar impactos de las intervenciones, como control a la siniestralidad vial.

Factores de desempeño de la gestión para la protección de actores viales vulnerables

Establecer procedimientos para identificar incumplimiento de las directrices y casos reiterativos de los conductores en el ejercicio del desplazamiento laboral de las Directivas de la Universidad. Plan capacitación.

Plantear mecanismos de comunicación de campañas de prevención vial en torno a la protección de los actores viales vulnerables.

Programa de prevención de la distracción:

Entre las distracciones más habituales está el hablar por el móvil mientras se conduce. Esta acción aumenta entre un 5 y un 10% la posibilidad de tener un accidente. Hay estudios que indican que la utilización del teléfono móvil

mientras se conduce impide percibir un 50% de la información que la carretera.

Otra de las distracciones más comunes es el hecho de encender y apagar el cigarrillo, además esto implica conducir con una sola mano, incluso el humo puede afectarnos en la visión, es decir un cúmulo de circunstancias que pueden acabar en un accidente. La media de tiempo que se utiliza para encender un cigarrillo se sitúa en unos 4 segundos, tiempo en el que se recorren 113 metros a una velocidad de 100km/h.

Alcance:

El procedimiento aplica para los conductores propios con contratación directa por parte de la Universidad Católica de Colombia y promueve el control y monitoreo de la distracción al conducir en sus desplazamientos laborales en el ejercicio de sus funciones.

Periodicidad:

La Resolución No. 20223040040595 del 12 de julio de 2022. Por medio de la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial y se dictan otras disposiciones establece un plazo de un año para su implementación, por tanto, la Universidad Católica de Colombia define el marco de aplicación por el periodo comprendido entre noviembre 2022 a noviembre 2023.

Línea de Base:

No de accidentes viales por distracción al conducir / No. De conductores

Objetivos:

Informar, formar y sensibilizar a los conductores las medidas de gestión implementadas por la Universidad para monitorear la distracción de los conductores durante la conducción.

Promover en los conductores conversaciones sobre medidas de autorregulación en el uso de teléfonos móviles y otros elementos distractores dentro del vehículo.

Meta:

Mantener el 0% los accidentes viales por uso de distractores al interior de los vehículos, durante la vigencia del presente programa.

Responsables:

Conductores: la persona encargada de conducir un vehículo de motor para transportar a otras personas, es la directamente responsable de minimizar y/o evitar el uso de celular y otros distractores al momento de conducir y durante el desarrollo de su función

Pasajero: es todo ser humano transportado en un medio de transporte, exceptuando al conductor, es la persona encargada monitorear la distracción del conductor.

Comité de Seguridad Vial: Grupos de personas constituidas según Resolución 093 de 2021, quienes tendrán la responsabilidad de capacitar al equipo de conductores, así como recibir la notificación de los accidentes presentados a los conductores directamente contratados o la afectación a terceros.

Indicadores:

Nombre: Tasa de siniestros viales por nivel de pérdida: TVS(n)

SV(tn): Número de siniestros viales por trimestre por nivel de pérdida: fatalidades, heridos graves con más de 30 días de incapacidad, heridos leves con hasta 30 días de incapacidad, choques simples.

K: constante equivalente a 1000000 Km(t): No. De Km recorridos por trimestre de los vehículos de la Universidad

$$TSV8n) = SV(tn) * K / Km (t)$$

Mecanismos de seguimiento

La evaluación y el monitoreo son construidos dentro del programa desde el inicio, se evalúan de forma anual

Una etapa inicial importante implica la recopilación de datos de línea base para evaluar la situación actual antes de desarrollar e implementar el programa.

Las mediciones pueden ser cualitativas y cuantitativas. Las cualitativas evalúan el cambio en la percepción de la seguridad vial en los conductores ante la intervención y las cuantitativas pretenden estimar impactos de las intervenciones, como control a la siniestralidad vial.

Factores de desempeño de la gestión para la prevención de la distracción:

Establecer procedimientos para identificar incumplimiento de las directrices y casos reiterativos de infracción de los conductores en el ejercicio del desplazamiento laboral de las Directivas de la Universidad. Plan de capacitación.

Plantear mecanismos de comunicación de campañas de prevención vial en torno a la prevención de la distracción.

FASE 2. IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PESV

9. Presupuesto y plan anual

PRESUPUESTO PROPUESTO PARA EL PESV						
Actividad	Proveedor	Unidad Encargada	Cantidad Conductores	Valor Unitario	Valor	Tiempo
Exámenes conductores	Evalúa salud	SST	4	72.800	291.200	Anual
Pruebas Teórica Prácticas	Autovillas	SST	4	150.000	600.000	Anual
Dotación botiquines de vehículos	Incolmedica	Presidente PESV	7	216.428	1.315.000	Anual
Recarga extintores vehículos		Rectoría	7	50.000	350.000	Anual
Estructura Física	-	Servicios Generales	8	250.000	2.000.000	Anual
Capacitación	ARL Bolívar	Presidente PESV	6			Anual
Campañas Sensibilización y actualización del Comité	-	Presidente Comité	-	-	2.000.000	Anual
					6.556.200	

Tabla 7 presupuesto asignado para el PESV – Universidad Católica

Presupuesto Adicional	Periodicidad	Costo
Comparendos por causa C29 Exceso de velocidad		15 SMLV

Tabla 8 presupuesto adicional para el PESV – Universidad Católica

10. Plan de Trabajo

PLAN ANUAL DE TRABAJO DEL PESV														
Tarea	Alcance	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	Total programadas	Total ejecutadas	% cumplimiento
1. Programa de gestión de velocidad segura														
Diligenciar formato preoperacional via WEB	Conductores	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	0	0%
Crear plan de mantenimiento preventivo por cada vehículo	Presidente Comité de Seguridad Vial			1								1	0	0%
Revisión oportuna de los riesgos de los preoperacionales que realizan los conductores	Presidente Comité de Seguridad Vial	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	0	0%
Revisión de comparendos y documentación de talleres autorizados	Presidente Comité de Seguridad Vial	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	0	0%
Límites de velocidad - correo Masivo	Comité de Seguridad Vial - SST	1										1	0	0%
2. Programa de Prevención de la fatiga														
Factores de desempeño de la prevención de la fatiga - Correo Masivo	Comité de Seguridad Vial - BU			1								1	0	0%
Actualización trimestral de indicadores del programa prevención de la fatiga	Comité de Seguridad Vial - BU		1			1			1		1	4	0	0%
Folleto y divulgación Pausas activas para conductores	Conductores y SST				1							1	0	0%
3. Programa de Prevención de la distracción														
Importancia del no uso del teléfono móvil durante la conducción - Correo masivo	Comité de Seguridad Vial - Serv. Grales				1							1	0	0%
Revisión de comparendos	Presidente Comité de Seguridad Vial					1						1	0	0%
Actualización trimestral de indicadores del programa prevención de la distracción	Comité de Seguridad Vial - Serv. Grales						1					1	0	0%
4. Programa de cero Tolerancia a la conducción bajo de los efectos del Alcohol y sustancias psicoactivas														
Cero Tolerancia a la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas - correo masivo	Comité de Seguridad Vial - Secretaria General					1						1	0	0%
Divulgación política alcohol y drogas	Comité de Seguridad Vial - Secretaria General					1						1	0	0%
Pruebas aleatorias de alcohol, drogas y sustancias psicoactivas	Comité de Seguridad Vial - Secretaria General								1			1	0	0%
Actualización trimestral de indicadores del programa cero Tolerancia a la conducción bajo de los efectos del Alcohol y sustancias psicoactivas	Comité de Seguridad Vial - Secretaria General						1					1	0	0%
5. Programa para la protección de actores viales vulnerables														
Campaña del Uso de elementos de protección para actores viales vulnerables - correo masivo	Comité de Seguridad Vial - Liceo						1					1	0	0%
Actualización trimestral de indicadores del programa para la protección de actores viales vulnerables	Comité de Seguridad Vial - Liceo		1		1		1		1		1	5	0	0%
6. Básico legal implementación PESV														
Actualización exámenes médicos de conductores	Comité de Seguridad Vial	1										1	0	0%
Actualización exámenes teórico prácticos de conductores	Comité de Seguridad Vial		1									1	0	0%
Elementos botiquines vehiculos	Comité de Seguridad Vial				1							1	0	0%
Comités de seguridad vial	Comité de Seguridad Vial	1			1		1		1		1	5	0	0%
Mantenimiento correctivos y preventivos de los vehículos					1				1			2	0	0%
Todos somos actores en la vía Actualización y divulgación de la Política de Seguridad Vial - correo masivo	Comité de Seguridad Vial	1										1	0	0%

Tabla 9 Plan de trabajo anual 2023 – Universidad Católica

11. Competencia y plan anual de formación

La Universidad Católica de Colombia ha definido los siguientes lineamientos generales de sensibilización y capacitación para promover en los colaboradores la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía de acuerdo a los siguientes roles:

IDENTIFICACIÓN **LÍDER DEL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN PESV**
DEL CARGO

NIVEL **Administrativo**

PROPÓSITO PRINCIPAL	Planear, organizar, dirigir y controlar las actividades del Sistema de Gestión de Seguridad Vial bajo los estándares establecidos en la Norma Técnica Colombiana (NTC) ISO – 39001 de 2014 así como mantener y supervisar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de acuerdo a las disposiciones y principios emanados por los entes reguladores de la materia.
EDUCACIÓN	Profesional de programas universitarios
FORMACIÓN CAPACITACIONES	- Inducción general y específica del cargo. Curso básico de Seguridad Vial de mínimo 120 horas.
EXPERIENCIA	Mínimo un año en cargos administrativos en la Universidad Católica de Colombia

IDENTIFICACIÓN DEL CARGO MIEMBROS DEL COMITÉ CAPACITADORES EN SEGURIDAD VIAL

NIVEL	Administrativo
PROPÓSITO PRINCIPAL	Analizar los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y formular la hoja de ruta a seguir, conducente a reforzar los aspectos desfavorables, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de la movilidad en la Universidad
EDUCACIÓN	Técnicos y/o profesionales de programas universitarios
FORMACIÓN CAPACITACIONES	- Inducción general y específica del cargo. Curso básico de Seguridad Vial de mínimo 6 horas
EXPERIENCIA	Mínimo seis meses en cargos administrativos en la Universidad Católica de Colombia

IDENTIFICACIÓN DEL CARGO PLANIFICADORES DE RUTAS O COORDINADORES DE RUTAS LABORALES

NIVEL	Administrativo
PROPÓSITO PRINCIPAL	La Universidad Católica de Colombia no cuenta con un protocolo para la planificación de desplazamientos laborales de los colaboradores ya que estos

	desplazamientos se dan de acuerdo a las necesidades del servicio, dificultando su planificación
EDUCACIÓN	No aplica
FORMACIÓN	- No aplica
CAPACITACIONES	
EXPERIENCIA	No aplica
IDENTIFICACIÓN DEL CARGO	COORDINADORES Y TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO DE VEHÍCULOS
NIVEL	Personal externo
PROPÓSITO PRINCIPAL	La Universidad Católica de Colombia no cuenta con coordinadores y técnicos de mantenimiento de vehículos ya que estos servicios se realizan cuando son requeridos, dificultando su planificación
EDUCACIÓN	No aplica
FORMACIÓN	- No aplica
CAPACITACIONES	
EXPERIENCIA	No aplica
IDENTIFICACIÓN DEL CARGO	AUDITORES DE SEGURIDAD VIAL
NIVEL	Personal externo
PROPÓSITO PRINCIPAL	Realizar el seguimiento a las actividades establecidas para el éxito en la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial
EDUCACIÓN	Profesional de programas universitarios
FORMACIÓN	- Inducción general y específica del cargo. Curso básico de auditor Interno ISO
CAPACITACIONES	39001:2012 Sistema de Gestión de la Seguridad Vial
EXPERIENCIA	Mínimo un año ejecutando auditorías a diversos procesos, en los cuales se incluya temas relacionados con seguridad vial

IDENTIFICACIÓN DEL CARGO **BRIGADISTA VIAL O CON CONOCIMIENTOS EN PRIMEROS AUXILIOS O RESCATE VEHICULAR O ATENCIÓN DE SINIESTROS**

NIVEL Administrativo

PROPÓSITO PRINCIPAL Brindar a la comunidad universitaria acciones de atención en primeros auxilios o rescate vehicular, evacuación, búsqueda, localización y rescate ante situaciones de emergencias en cooperación con las instituciones y organismos de primera respuesta o atención de siniestros

EDUCACIÓN Profesional de programas universitarios

FORMACIÓN CAPACITACIONES - Inducción general y específica del cargo. Curso básico en atención de accidentes viales, investigación de siniestros viales y similares.

EXPERIENCIA Mínimo seis meses en cargos administrativos en la Universidad Católica de Colombia.

IDENTIFICACIÓN DEL CARGO **COLABORADORES QUE CONDUCEN VEHÍCULOS**

NIVEL Administrativo

PROPÓSITO PRINCIPAL Operar vehículos propios de la institución para transportar personas hacia destinos específicos.

EDUCACIÓN Bachiller académico y/o certificado en educación media vocacional

FORMACIÓN CAPACITACIONES - Inducción general y específica del cargo. Curso teórico-práctico en materia de Seguridad Vial.

EXPERIENCIA Mínimo seis meses en conducción de vehículos con destinación al transporte de pasajeros.

IDENTIFICACIÓN DEL CARGO **CAPACITADORES EN SEGURIDAD VIAL**

NIVEL Administrativos y personal externo

PROPÓSITO PRINCIPAL Formar y promover conocimientos sobre la seguridad vial en nuestro país, permitiendo contribuir en la modificación de los procesos y procedimientos en

	educación vial; aplicando estrategias básicas de instrucción que les permita el manejo de las mismas
EDUCACIÓN	Profesional de programas universitarios
FORMACIÓN CAPACITACIONES	- Curso teórico-práctico en materia de Seguridad Vial de mínimo 12 horas. Curso básico en atención de accidentes viales, investigación de siniestros viales y similares.
EXPERIENCIA	Mínimo seis meses desarrollando capacitaciones en materia de seguridad vial .
IDENTIFICACIÓN DEL CARGO	INVESTIGADORES INTERNOS DE SINIESTROS VIALES
NIVEL	Administrativos
PROPÓSITO PRINCIPAL	Investigar la siniestralidad vial en la institución, permitiendo contribuir en la modificación de los procesos y procedimientos en educación vial.
EDUCACIÓN	Profesional de programas universitarios
FORMACIÓN CAPACITACIONES	- Curso teórico-práctico en materia de Seguridad Vial de mínimo 12 horas. Curso básico en atención de accidentes viales, investigación de siniestros viales y similares.
EXPERIENCIA	Mínimo seis meses desarrollando capacitaciones en materia de seguridad vial .

12. Plan de formación del PESV

PLAN ANUAL DE CAPACITACION DEL PESV																
Tarea	Alcance	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	Total programadas	Total ejecutadas			
1. Programa de gestión de velocidad segura																
Seguridad vial para conductores	Administrativos		1									1	0			
Seguridad vial para peatones	Administrativos			1								1	0			
Seguridad vial para motociclistas	Administrativos				1							1	0			
Seguridad vial para ciclistas	Administrativos					1						1	0			
Seguridad vial para pasajeros	Administrativos						1					1	0			
Seguridad vial para patinetas	Administrativos							1				1	0			
Convertirse en lider en la implementación del PESV	Comité seguridad vial											0	0			

Tabla 10 Plan de capacitación del PESV – Universidad Católica

13. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales

Aplica para todos los accidentes e incidentes de trabajo que hayan sido reportados por personal activo y contratista de la Universidad Católica de Colombia. Inicia con el reporte del accidente/incidente y finaliza con el seguimiento o divulgación de las lecciones aprendidas.

En el plan de emergencias establecido por la Universidad Católica, se anexa a los procedimientos en caso de accidentes viales, así mismo la formación de personal en caso de accidentes viales.

14. Vías seguras administradas por la organización

La Universidad Católica de Colombia no cuenta con un protocolo de operación y mantenimiento de las vías públicas y/o privadas ya que actualmente esta no tiene a cargo ni administra ni controla vías públicas o privadas.

15. Planificación de desplazamientos laborales

La Universidad Católica de Colombia no cuenta con un protocolo para la planificación de desplazamientos laborales de los colaboradores ya que estos desplazamientos se dan de acuerdo a las necesidades del servicio, dificultando su planificación.

16. Inspección de vehículos y equipos

Las actividades, responsables, tiempos, recursos e indicadores tendientes a promover el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos al interior de la Universidad y sus vehículos contratados de manera temporal se controlan por medio de los siguientes mecanismos:

a. Base de datos de vehículos

Información y especificaciones técnicas de los vehículos, incluyendo los sistemas de seguridad activa y pasiva.

Recomendaciones técnicas de mantenimiento y operación que hacen los fabricantes de los vehículos.

Sistemas de seguridad activa y pasiva que serán objeto del programa de mantenimiento.

Sistemas de seguridad activa y pasiva, que serán objeto del plan de mantenimiento preventivo, deben ser como mínimo, aquellos establecidos en la revisión técnico mecánica definida dentro de la ley.

Plan de mantenimiento, las operaciones específicas que deben de realizarse y los elementos requeridos por reemplazar (si aplica); así mismo el periodo para realizar las operaciones

Procedimiento de inspección diaria de vehículos

La aplicación periódica (pre-operacional aplicable de acuerdo al uso de los vehículos) de listas de chequeo permite hacer un seguimiento continuo al estado mecánico y de seguridad de los vehículos.

La información de los problemas críticos detectados con las listas de chequeo, se utiliza como insumo para el plan de mantenimiento en un período determinado.

Procedimientos de inspección diaria a vehículos, responsables y frecuencia:

La Universidad Católica de Colombia, ha establecido los protocolos de inspección diaria a los vehículos a su servicio, en donde antes de iniciar el servicio de transporte se revisan los elementos críticos de seguridad activa y pasiva, que se registran en el formato de Inspección diaria pre - operacional. Se ha definido que los conductores son los encargados de adelantar estas inspecciones a diario, en el formulario REVISIÓN PRE OPERACIONAL.

Imagen 3: Imagen formulario pre-operacional de vehículos

Diligenciamiento del formato

Los cuatro conductores que operan cualquier de los vehículos de la Universidad Católica de Colombia deben llenar el formato de chequeo pre operacional a diario, el cual contiene la siguiente información: Control de documentos, registro y mantenimiento de los vehículos: Placas del vehículo, Número VIN, Número de motor, Kilometraje – Fecha, Especificaciones técnicas del vehículo, Datos del propietario, Datos de la empresa afiliada, SOAT – Fecha de vigencia, Seguros – Fechas de vigencia, Revisión Técnico Mecánica, Reporte de comparendos, Reporte de incidentes – fecha, lugar, área rural/urbana, Reporte de accidentes – fecha, lugar, área rural/urbana, Plan de mantenimiento preventivo – fechas, Control de Acciones de Mantenimiento, Sistemas de seguridad activa, Sistemas de seguridad pasiva.

La institución posee una base de datos sobre los vehículos que se encuentran a su nombre, y está alimentada trimestralmente por el presidente del PESV, allí se consignan la información requerida.

Inspecciones semestrales de funcionamiento vehicular.

La Universidad Católica implementa un formulario semestral para evaluar el buen funcionamiento de los vehículos propios, su estado, los niveles aceptables de funcionamiento, la seguridad del vehículo y sus ocupantes.

17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos.

A. Plan de mantenimiento preventivo de los vehículos.

La Universidad Católica de Colombia, desarrolla un plan de mantenimiento preventivo de los vehículos, que

permite asegurar las condiciones óptimas de seguridad en la operación, para tal fin cada vehículo dispone de una hoja técnica la cual sirve de insumo para la programación y ejecución del plan de mantenimiento.

El plan de mantenimiento preventivo de los vehículos sufrirá algunos ajustes, teniendo en cuenta las siguientes características:

Especificaciones técnicas de los vehículos, incluyendo los sistemas de seguridad activa y pasiva. Respecto a las recomendaciones técnicas de mantenimiento y operación que hacen los fabricantes de los vehículos.

Estarán definidos los sistemas de seguridad activa y pasiva que serán objeto del programa de mantenimiento.

Los sistemas de seguridad activa y pasiva, que serán objeto del plan de mantenimiento preventivo, son aquellos establecidos en la revisión técnico mecánica definida dentro de la ley.

Cada sistema dentro del plan de mantenimiento, tiene descritas las operaciones específicas que se realizarán. A cada sistema definido dentro del plan de mantenimiento, se le estableció un periodo para realizar las operaciones.

b. Si el vehículo es nuevo:

Deberá contar con un buen respaldo para consecución de repuestos y personal calificado para mantenimiento.

La relación entre el rendimiento del vehículo y los costos de producción (gasto de combustible, de llantas y sistema de suspensión).

Deberá ser acorde con la modalidad de transporte para la que se requiere.

Tendrá elementos básicos de seguridad como: Cinturón de tres puntos, protector de cabeza, vidrios de seguridad en el parabrisas y ventanas, bolsa de aire, seguros en las puertas, que las luces y espejos retrovisores no distorsionen las imágenes

c. Si es vehículo usado:

Se tomarán las medidas necesarias para prevenir futuros problemas por embargos, pignoraciones, reserva de dominio o juicios en trámite. Se debe investigar: Procedencia.

Organismo de Tránsito donde esté matriculado.
Historial judicial.

Estado mecánico básicamente del motor, la caja de transmisión y el sistema de suspensión.

Estado general de la carrocería.

Para realizar este procedimiento se deberá respetar la siguiente guía:

ÍTEM	MILES DE KILOMETROS											
	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120
Calibración de válvulas												x
Bujías				x				x				x
Revisión y Calibración de frenos	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Revisión y Calibración de frenos	Cada 5.000 km si es aceite mineral o cada 10.000km si es aceite sintético											
Filtros de aceite	Cada cambio de aceite o por lo menos una vez al año (ver recomendación del fabricante)											
Refrigerante				x				x				x
Filtro de combustible				x				x				x
Filtro de aire del motor	Revisión cada 10.000km cambio máximo cada 30.000km											
Revisar tuberías, mangueras y conexiones de frenos	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Líquido de frenos				x				x				x
Funcionamiento de la dirección		x		x		x		x		x		x
Aceite de transmisión Manual				x				x				x
Aceite de transmisión automática										x		
Funcionamiento del sistema eléctrico	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Estado de la carrocería			x			x			x			x
La inspección pre operacional del vehículo se debe realizar una vez por semana y deberá dejarse el registro según el formato												

Tabla 11 Guía plan de mantenimiento para vehículos usados

B. Base de datos de vehículos.

El Plan de Mantenimiento preventivo estará estructurado para cada vehículo de acuerdo con las características técnico-mecánicas de modo que la periodicidad de intervención en los vehículos corresponde a las especificaciones del fabricante.

Para esto se llevará una base de datos que hará parte del Plan Estratégico de Seguridad Vial, en la que se tiene establecida la programación de los mantenimientos a los vehículos y el tipo de intervención a realizar según los tiempos definidos. La información con la que cuenta la base de datos en cuanto a vehículos es la siguiente:

Placas del vehículo

Número de motor

Número VIN

Kilometraje – Fecha

Especificaciones técnicas del vehículo

Datos del propietario

SOAT – Fecha de vigencia

Seguros - Fechas de vigencia

Revisión Técnico Mecánica

Reporte de comparendos

1. Reporte de hechos de tránsito – fecha, lugar,
2. Plan de mantenimiento preventivo – fechas o Control de Acciones de Mantenimiento
3. Sistemas de seguridad activa
4. Sistemas de seguridad pasiva

C. Protocolo en caso de avería o falla técnica

Las reparaciones de cada vehículo deberán ser autorizadas por la Universidad Católica de Colombia y en caso de tratarse de un accidente de tránsito, el conductor realizará una comunicación interna con una descripción detallada del accidente adjuntando el croquis realizado por la autoridad correspondiente y fotografías de este.

D. Mantenimiento de Vehículos Propios

Mantenimiento Preventivo: El control de mantenimiento de los vehículos está a cargo de la alta Dirección de la Universidad como propietaria de los vehículos, quien lleva su cronograma de mantenimiento preventivo para cada uno.

Se realiza inspección pre operacional en la cual se identifican condiciones inseguras en el vehículo, esta inspección pre operacional la realizan los conductores propios.

Mantenimiento correctivo: La evidencia de los registros de los mantenimientos correctivos realizados a los vehículos, se realizará una vez se dé inicio a la verificación de los mantenimientos realizados a los vehículos propios.

Evidencia del Protocolo de Atención a los vehículos de la Institución en caso de presentarse fallas mecánicas.

E. Mantenimiento de Vehículos No Propios

La empresa contratistas deben contar con un programa de mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor que contempla aspectos como:

Medidas de trabajo seguro para los contratistas

Mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos.

Infraestructura para mantenimiento vehicular.

Medidas de seguridad para estacionamiento de vehículos al interior de la Universidad.

Es por ello que, en el Liceo de la Universidad Católica de Colombia, Se han establecido los procedimientos para verificar el cumplimiento de la empresa contratada para el servicio de transporte escolar.

Adicionalmente, al momento de hacer uso de vehículos tercerizados para el transporte de desplazamientos de la comunidad educativa en el marco de actividades extracurriculares, se realiza la Verificación de Mantenimiento para Vehículos Tercerizados, a través de la Revisión técnico mecánica vigente, y una inspección visual antes de iniciar el recorrido.

FASE 3 SEGUIMIENTO POR LA ORGANIZACIÓN

18. Indicadores y reporte de autogestión PESV

La Universidad tiene definidos los indicadores para la implementación de las acciones del PESV según la tabla de indicadores, en el cual se definen los responsables en la Universidad para la medición de los indicadores planteados, las fuentes y fórmulas para el cálculo de los indicadores, las metas de los mismos, la periodicidad de medición, los índices de frecuencia, mortalidad y severidad de los accidentes de tránsito.

19. Auditoría anual

La auditoría es una herramienta que permite realizar seguimiento a las actividades establecidas para el éxito en la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Durante la auditoría, el auditor sigue la lista de verificación propuesta por el Ministerio de Transporte y diligencia en su totalidad los ítems evaluados según el nivel de la empresa, profundizando en temas débiles y rastreando no conformidades que aparezcan.

Para su desarrollo el auditor debe tener en cuenta los siguientes aspectos:

Entrevistar a personas de diferentes niveles y funciones que participen en el proceso.

Realizar la entrevista durante el horario normal de trabajo y en el lugar donde el auditado desarrolla sus actividades.

El auditor debe esforzarse para que el auditado se sienta a gusto antes de iniciar la entrevista, explicarle que no se están evaluando personas sino el desarrollo de los procesos del sistema de gestión.

Explicar la razón de la entrevista y el registro de las notas, no todo lo que se escribe es una no conformidad.

Reunión de cierre: Al finalizar la auditoría, el auditor líder y su equipo de auditores se reúnen con los auditados o líderes de proceso para presentar oficialmente la conclusión de la auditoría con énfasis en las fortalezas, aspectos para mejorar y no conformidades, confirmando el compromiso de la fecha máxima para el cierre de las mismas.

Cualquier opinión divergente entre los asistentes a la reunión debe ser discutida y resuelta.

Informe de la auditoría: El auditor es el responsable de elaborar el informe de auditoría. Este informe debe

incluir hallazgos (Fortalezas, No Conformidades, Observaciones).

Dicho informe debe proporcionar un registro exacto de los resultados, las conclusiones e indicar lo siguiente:

Nivel de conformidad del sistema de gestión con los criterios de la auditoría.

Efectividad de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial por medio de la evaluación de los logros alcanzados.

Redactar de manera objetiva las no conformidades, citando las evidencias pertinentes de forma que facilite aplicar la acción correctiva necesaria, relacionando el requisito de las normas y requisitos legales o contractuales.

Seguimiento de las auditorías: El Comité de seguridad vial es responsable de realizar seguimiento al cierre de las no conformidades. El seguimiento puede ser realizado a través de archivos electrónicos o documentación física donde se relacione el detalle de cada hallazgo de auditoría, el avance de las acciones correctivas y preventivas y los documentos soportes de cierre.

Auditoría a terceros

Las auditorías a los transportadores contratados por la Universidad bajo la modalidad de Orden de servicio se acogen al procedimiento establecido por la institución relacionado con la verificación de cumplimiento de SST en contratistas.

FASE 4 MEJORA CONTINUA DEL PESV

20. Mejora Continua, Acciones Preventivas y Correctivas

Lecciones Aprendidas

Se cuenta con una herramienta que le permite a la Universidad recoger información que identifique las lecciones aprendidas en los temas de movilidad.

 UNIVERSIDAD CATÓLICA de Colombia Vigilada Mineducación		
Coordinación Seguridad y Salud en el Trabajo	Lección aprendida	
	a N°	
Tipo de accidente:		
Lugar del accidente:		
Descripción del accidente:		
CROQUIS	Peligro: _____ Acto: _____ Situación: _____	Fuente: _____
Consecuencias:		
En el trabajador:		
Lección aprendida		
Recomendaciones:		
En la fuente		
En el medio		
? Mantener las superficies de desplazamiento debidamente señalizadas, al igual que en un estado óptimo para evitar resbalones o tropiezos en las mismas.		
Trabajador		

Imagen 4: Formato Lecciones aprendidas viales

Adicionalmente, teniendo en cuenta que a la fecha la institución no ha reportado incidentes o accidentes viales se toman como base estudios de diversas lecciones aprendidas de otras instituciones para emplearlas como insumos para las capacitaciones del PESV, y en caso de presentarse incidentes o accidentes se consolidara la información con el objetivo de definir las acciones.

21. Mecanismos de comunicación y participación

La estrategia de la Comunicación interna de la Universidad Católica de Colombia tiene como objetivo generar una pedagogía al interior de la Universidad, sistematizando y estructurando la información de forma clara y eficaz sobre el PESV, incentivando así, a toda la comunidad universitaria hacerse partícipes del PESV, de tal forma que se realicen periódicamente. La información que se publicará será revisada por la oficina de Comunicaciones de la institución a fin de respetar los protocolos de manejo de datos personales de la institución, y para ello se emplean los siguientes medios:

Pantallas Digitales

Es un medio de comunicación interna que tiene como fin informar a la comunidad universitaria sobre las actividades, novedades, noticias, de la Universidad Católica de Colombia.

Las pantallas digitales es otro método de comunicación que tiene como objetivo que el público interno tenga la oportunidad de conocer las diferentes actividades y eventos que se están desarrollando interna y externamente en la Entidad, mediante fotografías, videos, entre otros.

Página web

La administración de contenidos de la página Web de Universidad Católica de Colombia está a cargo del Equipo de Comunicaciones.