PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL - PESV 2024-2025

Aprobó: Líder de proceso	Aprobó: Subdirección de Planeación
Patricia Lañas Romero	Sandra Patricia Peñuela Arias

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN 7

2. DEFINICIONES 9

3. MARCO NORMATIVO 21

4. ALCANCE 23

5. OBJETIVO GENERAL 23

5.1 Objetivos Específicos 23

6. PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL – PESV. NIVEL BASICO 24

6.1 Lineamiento de la alta dirección 24

6.2 Política de Seguridad Vial 24

6.3 Programas de gestión de riesgo 26

6.3.1 Programa de prevención de la fatiga 26

6.3.2 Programa para la protección de actores viales vulnerables 29

6.3.3 Programa gestión de la velocidad segura 31

6.3.4 PROGRAMA DE PREVENCION DE LA DISTRACCION 33

6.3.5 Programa de cero tolerancia a la conducción bajo de los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas 35

7. DIAGNÓSTICO Y CARACTERIZACIÓN 37

7.2 Función de la misionalidad y tamaño de la organización 38

7.3 Segmento al que pertenece 38

7.4 Ciudad de operación 39

7.5 Parque automotor 39

8. CARACTERIZACION, EVALUACION Y CONTROL DE RIESGOS VIALES 39

8.1 Encuesta para determinar el riesgo 39

8.2 Instrumento para determinar el riesgo vial 40

8.3 Consolidación y resultados 40

8.4 Caracterización de los empleados 41

8.4.1 Caracterización de los viajes 45

8.4.2 Caracterización de los desplazamientos habituales a lugares distintos por motivos laborales 51

8.4.3 Identificación de factores de riesgo en sus desplazamientos 56

9. DEFINICIÓN DE LOS RIESGOS VIALES DE LA ENTIDAD 67

9.1 Identificación del riesgo 68

9.2 Calificación del riesgo 68

9.2.1 Proceso Metodológico 68

9.2.2 Calificación por eje 70

10. PLAN DE ACCIÓN 72

10.1 Sensibilización en Seguridad Vial 72

11. PRESUPUESTO IMPLEMENTACIÓN PESV 72

12. INDICADORES 72

13. PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES 74

13.1 Perfil del Conductor 75

13.2 Pruebas de ingreso de Conductores 76

13.1.1 Prueba de Alcoholimetría 77

14. Control de Documentación de Conductores 77

14.1 Información de los Conductores 77

14.2 Reporte de Comparendos 78

15. CONTROL Y MANTENIMIENTO DE VEHICULOS 78

15.1 Mantenimiento Preventivo y Correctivo 80

15.2 Idoneidad del personal que realiza los mantenimientos 81

15.2 Hoja de Vida de los Vehículos 82

16. AUDITORÍAS 83

17. INFRAESTRUCTURA SEGURA 84

17.1 Rutas Internas - Vías internas en donde circulan los vehículos 84

17.1.1 Parqueaderos internos 89

17.2 Rutas Externas - Desplazamiento fuera del entorno físico de la empresa 90

17.3 Administración de rutas 95

18. PROTOCOLO DE ATENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRANSITO 96

18.1 Registro y análisis de accidente de transito 97

18.2 Investigación de Accidentes de Tránsito en Operación 98

19. ANEXOS 98

INDICE DE TABLAS

Tabla No.1 Función y tamaño de la organización……..……..……..…..…….38
Tabla No.2 Entrevista conductor 1……..……..……..63
Tabla No.3 Entrevista conductor 2……..……..……..64
Tabla No.4 Clasificación y calificación de riesgos viales – IDT…….....68
Tabla No.5 Identificación de la prioridad de los riesgos……..……..70
Tabla No.6 Acciones de mitigación……..……....71
Tabla No.7 Sensibilización en seguridad vial ……...72
Tabla No.8 Tabla de indicadores ……..…73

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Dependencias 41
Ilustración 2 Edad 42
Ilustración 3 Sexo 42
Ilustración 4 Relación contractual 43
Ilustración 5 Licencia de conducción 43
Ilustración 6 Categoría de la licencia 44
Ilustración 7 Formación seguridad vial 44
Ilustración 8 Años de experiencia 45
Ilustración 9 Horario de trabajo 46
Ilustración 10 Localidad de residencia 46
Ilustración 11 Localidad lugar de trabajo 47
Ilustración 12 Medio de transporte 48
Ilustración 13 Desplazamiento en minutos 48
Ilustración 14 Distancia recorrida residencia trabajo 49
Ilustración 15 Medio de transporte 50
Ilustración 16 Tiempo de viaje 50
Ilustración 17 Distancia recorrida trabajo residencia 51
Ilustración 18 Desplazamientos habituales laborales 52
Ilustración 19 Desplazamiento localidades 52
Ilustración 20 Frecuencia desplazamientos 53
Ilustración 21 Quien panea sus desplazamientos 53
Ilustración 22 Tiempo de información desplazamientos 54
Ilustración 23 Medio transporte motivos laborales 54
Ilustración 24 Minutos desplazamientos semanales 55
Ilustración 25 Kilómetros desplazamientos semanales 55
Ilustración 26 Factores de riesgo 56
Ilustración 27 Peatón 57
Ilustración 28 Conductor 57
Ilustración 29 Pasajero 58
Ilustración 30 Ciclista 58
Ilustración 31 Motociclista 59
Ilustración 32 Prioridad 60
Ilustración 33 Muertes y lesiones 60
Ilustración 34 % muertes actores viales 61
Ilustración 35 Rango de edad 61
Ilustración 36 Riesgos desplazamientos peatón 62
Ilustración 37 Riesgos en desplazamientos conductor 63
Ilustración 38 Riesgos desplazamiento ciclista 65
Ilustración 39 Riesgos desplazamiento motociclista 66
Ilustración 40 Riesgos desplazamiento pasajero 67
Ilustración 41 Plano semisótano 84

1. INTRODUCCIÓN

La seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito en la vía pública; mediante la utilización de conocimientos y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero o conductor, a fin de prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito.

Hoy, los accidentes de tránsito se identifican como una de las principales causas violentas de muerte en el mundo; en Colombia los accidentes de tránsito ocupan la segunda posición después de las muertes por homicidio culposos o dolosos dependiendo la conducta desplegada durante el accidente.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año fallecen cerca de 1,3 millones de personas en colisiones de tránsito (es decir, más de dos cada minuto), y más del 90% de estas defunciones ocurren en países de ingresos medianos y bajos. Estas colisiones son la principal causa de mortalidad infantil y juvenil en el mundo. Desde la invención del automóvil, más de 50 millones de personas se han dejado la vida en las carreteras, una cifra superior al número de muertos en la Primera Guerra Mundial o al ocasionado por algunas de las peores epidemias mundiales. *Tomado de https://www.who.int/es/news/item/30-06-2022-new-political-declaration-to-halve-road-traffic-deaths-and-injuries-by-2030-is-a-milestone-achievement*

El Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial publicado en 2023 por la OMS muestra que, desde 2010, las víctimas mortales por accidentes de tránsito han disminuido en un 5%, hasta los 1,19 millones anuales de este año. Sin embargo, estos accidentes siguen constituyendo una crisis sanitaria mundial que pone en riesgo la vida de peatones, ciclistas y otros usuarios vulnerables de la vía pública. El 53% de las víctimas mortales de accidentes de tránsito son usuarios vulnerables de la vía pública, con estos porcentajes: peatones (23%); conductores de vehículos de dos y tres ruedas, como motocicletas (21%); ciclistas (6%); y usuarios de dispositivos de micromovilidad, como los patinetes electrónicos (3%). Las víctimas mortales entre los ocupantes de automóviles y otros vehículos ligeros de cuatro ruedas descendieron ligeramente y ahora representan el 30% del total.
https://www.who.int/es/news/item/13-12-2023-despite-notable-progress-road-safety-remains-urgent-global-issue

Para el periodo enero - mayo del año 2023 los siniestros viales en Colombia han dejado 3.309 personas fallecidas y 11.602 valoraciones médico-legales a personas lesionas por siniestros viales. Esto muestra un aumento del 26.47% en el total de fallecidos y una disminución del -8.75% en el total de casos de personas valoradas, en comparación con el promedio de los últimos cinco años. Estas cifras, en relación con el total de la población de

Colombia, sitúan la tasa nacional de fallecidos por cada 100 mil habitantes hasta el mes de mayo en 6.34a, siendo los Usuario moto las víctimas más afectadas, representando un 62.7% del total de fallecidos y un 59.4% del total de casos de personas valoradas. A nivel regional se destacan por su elevada cifra de fallecidos los departamentos de Antioquia, Valle Del Cauca y Cundinamarca que representan el 12.9%, 10.7% y 7.7% del total de fallecidos respectivamente. En comparación con el promedio departamental de los últimos cinco años, los departamentos que tuvieron un mayor aumento en la cifra de fallecidos fueron Antioquia, Cundinamarca y Bogotá DC con 243, 150 y 134 fallecidos por encima del promedio. *(https://ansv.gov.co/sites/default/files/2023-07/Boletin_Nacional_Mayo_2023.pdf)*

De acuerdo con la información procesada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), en el periodo enero - mayo de 2023 se registraron un total de 3.309 personas fallecidas. Esta cifra muestra un aumento del 26.47% (692.6 víctimas) en el total de fallecidos en comparación con el promedio de los periodos enero - mayo de los años 2018-2022 y muestra un aumento del 3.5% respecto al año 2022. El promedio de los cinco años (2018- 2022) y el año 2023 para las distintas categorías de los usuarios de la vía, se puede apreciar que el usuario de la vía que mayor aumento tuvo frente al promedio de los cinco años fue usuario moto con un aumento de 40.66% en víctimas fatales. Por el contrario, el usuario de la vía que mayor reducción tuvo fue usuario otros con una reducción de 24.24% en víctimas fatales. Sin embargo, hay un % de los tipos de usuario sin determinar desde la fuente de datos en 2023.
(https://ansv.gov.co/sites/default/files/2023-07/Boletin_Nacional_Mayo_2023.pdf)

Distintos organismos a nivel mundial están trabajando de manera conjunta para hacer de la movilidad una experiencia menos riesgosa, construyendo políticas y programas encaminados a la prevención, control oportuno e intervención de este tipo de riesgo que hace parte una problemática social generalizada. El estado colombiano ha definido como de alta prioridad la intervención en los asuntos de la seguridad vial y para ello, a través de la Ley 1503 de 2011 y el decreto reglamentario 2851 de diciembre de 2013 ha querido regular el orden vial y procurar la seguridad e integridad de las personas, así como controlar y prevenir toda acción que atenten contra los derechos que todas las personas poseen.

El Plan estratégico de Seguridad Vial PESV, no es solo una respuesta al cumplimiento de las normas, sino un instrumento que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que se deben adoptar de manera obligatoria para evitar y reducir la accidentalidad de los integrantes en la conducción y comportamiento en las vías, promoviendo valores esenciales para asumir una cultura de movilidad más segura.

El Instituto Distrital de Turismo diseñó y elaboró el Plan Estratégico de Seguridad Vial con el fin de implementar las buenas prácticas de movilidad, enfatizado en el conocimiento y percepción del riesgo al transitar.

2. DEFINICIONES

Las definiciones relacionadas a continuación han sido tomadas de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito y Transporte, Decreto 1072 de 2015, y Resolución No.20223040040595.

Acera o andén: Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta.

Accesibilidad: Condición esencial de los servicios públicos que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior el fácil disfrute de dicho servicio por parte de toda la población.

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).**

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.

Acompañante: Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor.

Adelantamiento: Maniobra mediante la cual un vehículo se pone delante de otro vehículo que lo antecede en el mismo carril de una calzada.

Agente de tránsito: Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.

Alcoholemia: Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre.

Alcoholimetría: Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.

Alcoholuría: Examen o prueba de laboratorio, o por otro medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la orina.

Alcohosensor: Sistema para determinar alcohol en aire exhalado.

Alta Dirección: Persona o grupo de personas que dirigen y controlan una empresa.

Año del modelo: Año que asigna el fabricante o ensamblador al modelo del vehículo, de acuerdo con la declaración de despacho para consumo.

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

Aprendiz: Persona que recibe de un instructor, técnicas de conducción de vehículos automotores y motocicletas.

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.

Automóvil antiguo: Automotor que haya cumplido 35 años y que conserve sus especificaciones y características originales de fábrica, presentación y funcionamiento.

Automóvil clásico: Automotor que haya cumplido 50 años y que además de conservar sus especificaciones y características originales de fábrica, presentación y funcionamiento, corresponda a marcas, series y modelos catalogados internacionalmente como tales.

Autopista: Vía de calzadas separadas, cada una con dos (2) o más carriles, control total de acceso y salida, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y salidas directas a otras carreteras y con control de velocidades mínimas y máximas por carril.

Bahía de estacionamiento: Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos.

Barrera para control vehicular: Dispositivo dotado de punzones ponchallantas para uso en retenes y puesto de control de las fuerzas militares, la Policía Nacional, las autoridades de tránsito y transporte.

Berma: Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia.

Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.

Bocacalle: Embocadura de una calle en una intersección.

Bus: Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.

Buseta: Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros.

Cabina: Recinto separado de la carrocería de un vehículo destinado al conductor.

Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos.

Carreteable: Vía sin pavimentar destinada a la circulación de vehículos.

Camión: Vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga.

Camioneta picó: Vehículo automotor destinado al transporte de personas en la cabina y de carga en el platón.

Camión tractor: Vehículo automotor destinado a arrastrar uno o varios semirremolques o remolques, equipado con acople adecuado para tal fin.

Capacidad de pasajeros: Es el número de personas autorizado para ser transportados en un vehículo.

Capacidad de carga: Es el máximo tonelaje autorizado en un vehículo, de tal forma que el peso bruto vehicular no exceda los límites establecidos.

Carretera: vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.

Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.

Carrocería: Estructura del vehículo instalada sobre un chasis, destinada al transporte de personas o de carga.

Casco: Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de las normas Icontec 4533 "Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos", o la norma que la modifique o sustituya.

Centro de Diagnóstico Automotor (CDA): Ente estatal o privado destinado al examen técnico-mecánico de vehículos automotores y a la revisión del control ecológico conforme a las normas ambientales.

Centro de enseñanza para conductores: Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta que tenga como actividad permanente la capacitación de personas que aspiran a conducir vehículos automotores y motocicletas.

Centro de enseñanza para formación de instructores: Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la formación de instructores en técnicas de conducción de vehículos automotores y motocicletas.

Centro integral de atención: Establecimiento donde se prestará el servicio de escuela y c asa cárcel para la rehabilitación de los infractores a las normas del Código de Tránsito. Podrá ser operado por el Estado o por entes privados que, a través del cobro de las tarifas por los servicios allí prestados, garantizarán su autosostenibilidad.

Chasis: Conjunto de elementos que proporcionan soporte a todas las partes del vehículo mediante un bastidor.

Chatarrización: Desintegración total de un vehículo automotor.

Choque o colisión: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.

Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo.

Ciclovía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.

Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

Cilindrada: Capacidad volumétrica total de los cilindros de un motor.

Cinturón de seguridad: Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento.

Clase de vehículo: Denominación dada a un automotor de conformidad con su destinación, configuración y especificaciones técnicas.

Columna motorizada: Son todos los vehículos autopropulsados o tractados que hacen parte de un mismo grupo de desplazamiento militar, bajo el mando de un comandante que los dirige o coordina.

Combinación de vehículos: Conjunto acoplado de dos (2) o más unidades vehiculares.

Comparendo: Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción.

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

Conjunto óptico: Grupo de luces de servicio, delimitadoras, direccionales, pilotos de freno y reverso.

Croquis: Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente.

Cruce e intersección: Punto en el cual dos (2) o más vías se encuentran.

Cuatrimoto: Vehículo automotor de cuatro (4) ruedas con componentes mecánicos de motocicleta, p ara transporte de personas o mercancías con capacidad de carga de hasta setecientos setenta (770) kilogramos.

Cuneta: Zanja o conducto construido al borde de una vía para recoger y evacuar las aguas superficiales.

Discapacitado: Persona que tiene disminuida alguna de sus capacidades físicas o mentales.

Embriaguez: Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo.

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

Equipo de prevención y seguridad: Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo.

Espaciamiento: Distancia entre dos (2) vehículos consecutivos que se mide del extremo trasero de un vehículo al delantero del otro. Estacionamiento: Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito.

Estacionamiento: Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito.

Glorieta: Intersección donde no hay cruces directos sino maniobras de entrecruzamientos y movimientos alrededor de una isleta o plazoleta central.

Grúa: Automotor especialmente diseñado con sistema de enganche para levantar y remolcar otro vehículo.

Homologación: Es la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación.

Infracción: Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material.

Instructor: Persona que imparte enseñanza teórica o práctica para la conducción de vehículos.

Inmovilización: Suspensión temporal de la circulación de un vehículo. Licencia de conducción: Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.

Licencia de conducción: Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.

Licencia de tránsito: Es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público.

Línea de vehículo: Referencia que le da el fabricante a una clase de vehículo de acuerdo con las características específicas técnico-mecánicas.

Luces de emergencia: Dispositivos de alumbrado que utilizan los vehículos en actos propios de su servicio, o vehículos para atención de emergencia.

Luces de estacionamiento: Luces del vehículo que corresponden a las señales direccionales, pero en un modo de operación tal que prenden y apagan en forma simultánea.

Luces exploradoras o antiniebla: Dispositivos de alumbrado especial que facilitan la visibilidad en zonas de niebla densa o en condiciones adversas de visibilidad.

Marcas viales: Señales escritas adheridas o grabadas en la vía o con elementos adyacentes a ella, para indicar, advertir o guiar el tránsito.

Matrícula: Procedimiento destinado a registro inicial de un vehículo automotor ante un organismo de tránsito en ella se consigna las características, tanto internas como externas del vehículo, así como los datos e identificación del propietario.

Microbús: Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 10 a 19 pasajeros.

Modelo del vehículo: Referencia o código que asigna la fábrica o ensambladora a una determinada serie de vehículos.

Motocarro: Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.

Motocicleta: Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante.

Mototriciclo: Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia y capacidad para el conductor y un acompañante del tipo SideCar y recreativo.

Multa: Sanción pecuniaria. Para efectos del presente código y salvo disposición en contrario, la multa debe entenderse en salarios mínimos diarios legales vigentes.

Nivel de emisión de gases contaminantes: Cantidad descargada de gases contaminantes por parte de un vehículo automotor. Es establecida por la autoridad ambiental competente.

Norma de emisión de ruido: Valor máximo permisible de intensidad sonora que puede emitir un vehículo automotor. Es establecido por las autoridades ambientales.
Número de serie: Número de identificación que cada fabricante le asigna a un vehículo.

Organismos de tránsito: Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.

Paso a nivel: Intersección a un mismo nivel de una calle o carretera con una vía férrea.

Paso peatonal a desnivel: Puente o túnel diseñado especialmente para que los peatones atraviesen una vía.

Paso peatonal a nivel: Zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones.

Parqueadero: Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos.

Parada momentánea: Detención de un vehículo, sin apagar el motor, para recoger o dejar personas o cosas, sin interrumpir el normal funcionamiento del tránsito.

Peatón. Persona que transita a pie por una vía.

Pequeños remolques: Vehículo no motorizado con capacidad hasta de una tonelada, halado por un automotor y dotado de su sistema de luces reflectivas y frenos.

Peso bruto vehicular: Peso de un vehículo provisto de combustible, equipo auxiliar habitual y el máximo de carga.

Placa: Documento público con validez en todo el territorio nacional, el cual identifica externa y privativamente un vehículo.

Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV: Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que

deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

Prelación: Prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos.

Rebasamiento: Maniobra mediante la cual un vehículo sobrepasa a otro que lo antecedía en el mismo carril de una calzada.

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.

Registro nacional automotor: Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

Registro terrestre automotor: Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

Remolque: Vehículo no motorizado, halado por una unidad tractora a la cual no le transmite peso. Dotado con su sistema de frenos y luces reflectivas.

Retén: Puesto de control instalado técnicamente por una de las autoridades legítimamente constituidas de la Nación.

Retención: Inmovilización de un vehículo por orden de autoridad competente.

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

Sardinel: Elemento de concreto, asfalto u otros materiales para delimitar la calzada de una vía.

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.

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.

Semáforo: Dispositivo electromagnético o electrónico para regular el tránsito de vehículos, peatones mediante el uso de señales luminosas.

Semirremolques: Vehículo sin motor, a ser halado por un automotor sobre el cual se apoya y le transmite parte de su peso. Dotado con un sistema de frenos y luces reflectivas.

Señal de tránsito: Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.

Señales luminosas de peligro: Señales visibles en la noche que emiten su propia luz, en colores visibles como el rojo, amarillo o blanco. Separador: Espacio estrecho y saliente que independiza dos calzadas de una vía.

SG-SST: Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo.

Separador: Espacio estrecho y saliente que independiza dos calzadas de una vía.

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.

Sobrecarga: Exceso de carga sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.

Sobrecupo: Exceso de pasajeros sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.

SST: Seguridad y Salud en el Trabajo.

STTMP: Sistema de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros. Es el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e

infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica.

Taxi: Vehículo automotor destinado al servicio público individual de pasajeros.

Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.

Tipo de carrocería: Conjunto de características que definen la carrocería de un vehículo.

Tráfico: Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado.

Transformación de vehículo: Procedimiento físico y mecánico mediante el cual un vehículo automotor puede ser modificado con el fin de cumplir una función diferente o mejorar su funcionamiento, higiene o seguridad.

Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

Transporte: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

Triciclo: Vehículo no motorizado de tres (3) ruedas, accionado con el esfuerzo del conductor por medio de pedales,

Unidad tractora: Vehículo automotor destinado a arrastrar un remolque, un semirremolque, o una combinación de ellos.

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.

Vehículo agrícola: Vehículo automotor provisto de una configuración especial, destinado exclusivamente a labores agrícolas.

Vehículo de emergencia: Vehículo automotor debidamente identificado e iluminado, autorizado para transitar a velocidades mayores que las reglamentadas con objeto de movilizar personas afectadas en salud, prevenir o atender desastres o calamidades, o actividades policiales, debidamente registrado como tal con las normas y características que exige la actividad para la cual se matricule. **(CNTTT, 2002).**

Vehículo de servicio particular: Vehículo automotor destinado a satisfacer las necesidades privadas de movilización de personas, animales o cosas.

Vehículo de servicio público: Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.

Vehículo de servicio oficial: Vehículo automotor destinado al servicio de entidades públicas.

Vehículo de servicio diplomático o consular: Vehículo automotor destinado al servicio de funcionarios diplomáticos o consulares.

Vehículo de tracción animal: Vehículo no motorizado halado o movido por un animal.

Vehículo de transporte masivo: Vehículo automotor para transporte público masivo de pasajeros, cuya circulación se hace por carriles exclusivos e infraestructura especial para acceso de pasajeros.

Vehículo escolar: Vehículo automotor destinado al transporte de estudiantes, debidamente registrado como tal y con las normas y características especiales que le exigen las normas de transporte público.

Vehículo no automotor: Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.

Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.

Vía de metro o metrovía: Es aquella de exclusiva destinación para las líneas de metro, independientemente de su configuración y que hacen parte integral de su infraestructura de operación.

Vía arteria: Vía de un sistema vial urbano con prelación de circulación de tránsito sobre las demás vías, con excepción de la vía férrea y la autopista.

Vía férrea: Diseñada para el tránsito de vehículos sobre rieles, con prelación sobre las demás vías, excepto para las ciudades donde existe metro, en cuyos casos será éste el que tenga la prelación.
Vía peatonal: Zonas destinadas para el tránsito exclusivo de peatones.

Vía principal: Vía de un sistema con prelación de tránsito sobre las vías ordinarias.

Vía ordinaria: La que tiene tránsito subordinado a las vías principales.

Vía troncal: Vía de dos (2) calzadas con ocho o más carriles y con destinación exclusiva de las calzadas interiores para el tránsito de servicio público masivo.

Visión: Es un elemento de la planeación estratégica que enuncia un estado futuro de lo que desea alcanzar una organización en un tiempo determinado, expresado de manera realista y positiva en términos de objetivos.

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

Zona escolar: Parte de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta (50) metros al frente y a los lados del límite del establecimiento.

Zona de estacionamiento restringido: Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados.

3. MARCO NORMATIVO

El Plan Estratégico de Seguridad Vial del Instituto Distrital de Turismo, tiene como referentes las siguientes normas:

- **Ley 769 de agosto 6 de 2002** "*Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".* El código rige en todo el territorio nacional y regula la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas y privadas que están abiertas al público o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimiento de las autoridades de tránsito.

- **Ley 1383 de marzo 16 de 2010** *"Por la cual se reforma Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones".*

- **Ley 1503 del 29 de diciembre de 2011** "*por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones"***.** Particularmente el Artículo 12 del Capítulo III que establece: "Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al

objeto de la presente ley. Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera.

- **Plan Mundial Decenio de acción para la Seguridad Vial 2021-2030 / ONU**. Este Plan Mundial ha sido elaborado por la Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otras partes interesadas, como documento de orientación para apoyar la aplicación del Decenio de Acción 2021-2030 y sus objetivos.

- **Decreto 019 de enero 10 de 2012** *"Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública".*

- **Decreto 2851 del 6 de Diciembre de 2013***"Por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9º, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones".*

- **Resolución 2273 de agosto 6 de 2014** *"Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 - 2021 y se dictan otras disposiciones"*.

- **Decreto 1072 de mayo 26 de 2015** *"por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector trabajo".*

- **Decreto 1079 de mayo 26 de 2015** *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte".*

- **Decreto 1906 de septiembre 22 de 2015** *"Por el cual se modifica y adiciona al decreto 1079 de 201, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial".*

- **Decreto – Ley 2106 de 2019***"Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública".*

- **Ley 2050 de agosto 12 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".*

- **Decreto No.1252 de octubre 12 de 2021** "*Por el cual se modifica el literal a del artículo 2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del libro 2 y se sustituye el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

- **Resolución No.20223040040595 de septiembre 12 de 2022** *"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones"*.

4. ALCANCE

El presente Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV, está dirigido a todos los actores viales que hacen parte del Instituto Distrital de Turismo - IDT que en el desarrollo de sus funciones y/u obligaciones realizan desplazamientos y operación de vehículo automotor y no automotor.

5. OBJETIVO GENERAL

Definir lineamientos, estrategias y acciones para prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito en los desplazamientos que realizan los servidores y colaboradores del Instituto Distrital de Turismo, preservar la vida e integridad de otros y alcanzar los propósitos en materia de prevención vial.

5.1 Objetivos Específicos

- Identificar los peligros y riesgos en seguridad vial e implementar acciones para minimizar los impactos.
- Realizar seguimiento a la programación y ejecución de mantenimiento preventivo a los vehículos propios de la entidad.
- Impulsar la competencia laboral como criterio en la vinculación de los operadores de los vehículos.
- Garantizar la programación y ejecución de actividades relacionadas con la implementación del PESV.
- Promover estrategias de autocuidado y buenas prácticas en la vía para los actores viales del IDT, mediante charlas formativas que contribuyan a la reducción de los índices de accidentalidad vial mediante la participación permanente de todos los actores viales, creando conciencia y cambios de actitud frente a los diferentes riesgos viales.

6. PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL – PESV. NIVEL BASICO

6.1 Lineamiento de la alta dirección

El Instituto Distrital de Turismo está comprometido con la Seguridad Vial, hallando que en el desarrollo de sus actividades dispone de medios de tránsito y transporte, todos sus lineamientos y política en seguridad vial, están orientados a promover, implementar y mantener acciones que promuevan el autocuidado en todo el personal de la entidad, con relación a su rol en la vía y las responsabilidades que ello representa.

De conformidad con lo expuesto, el/la Subdirector/a de Gestión Corporativa, liderará la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV, brindando los recursos necesarios para esta labor e involucrando a las diferentes áreas a participar activamente en el cumplimiento de este, trabajando de manera articulada con el proceso de Gestión del Talento Humano - SST y de Bienes y Servicios.

6.2 Política de Seguridad Vial

Mediante Acta No.003 del Comité Institucional de Gestión y Desempeño del 18 de abril de 2022, en sesión extraordinaria se aprobó la **Política de Seguridad Vial** y las políticas de regulación:

- Regulación del tiempo de conducción y descanso
- Uso adecuado del cinturón de seguridad
- Control de velocidad
- Manejo de equipos bidireccionales

Las cuales se incluyen al Sistema Integrado de Gestión con independencia e identidad propia.

Dado el lineamiento de la Resolución No.20223040040595 de 12/07/2022 expedida por el Ministerio de Transporte *"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación del Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones"*, mediante este documento se adoptarán programas de gestión de riesgo críticos y factores de desempeño vial, basados en las políticas de regulación, los cuales se denominarán:

POLITICA	PROGRAMA
• Regulación del tiempo de conducción y descanso	• Programa de prevención de la fatiga
• Uso adecuado del cinturón de seguridad	• Programa para la protección de actores viales vulnerables
• Control de velocidad	• Programa gestión de la velocidad segura
• Manejo de equipos bidireccionales	• Programa de prevención de la distracción
• Política de prevención en alcohol, drogas y tabaquismo	• Programa de cero tolerancias a la conducción bajo de los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas

Una vez aprobada la Política de Seguridad Vial y Políticas de regulación, el Instituto Distrital de Turismo se compromete a:

- Divulgar y publicar la política de seguridad vial y políticas de regulación al interior de la entidad.
- Mantenerla accesible, visible y disponible como información documentada para todas las personas que integran la entidad.
- Revisarla como mínimo una vez al año y de requerirse, actualizarla acorde con las necesidades de seguridad vial, normativa legal vigente y políticas de la entidad.

6.3 Programas de gestión de riesgo

6.3.1 Programa de prevención de la fatiga

Introducción

Adoptar una conducta preventiva al momento de conducir un vehículo es la mejor manera de evitar accidentes. La conducción de vehículos es una actividad habitual para una gran parte de la población y que puede aprenderse en un periodo determinado y sin apuros. Es importante extremar las precauciones en los desplazamientos ya que algunos factores como la falta de sueño, la prisa o la falta de visibilidad pueden jugar una mala pasada.

Mantener un buen estado de salud es trascendental a la hora de salir a la carretera. La visión es la única guía para que un conductor pueda prever sus maniobras in itinere, por lo tanto, es importante conocer aquellos factores de riesgo en la vía y reconocer el momento en el que se debe interrumpir el camino para descansar.

La fatiga es una alteración del estado de desvelo y de la capacidad para realizar tareas de manera segura como consecuencia de dormir muy poco o mal, trabajar en horarios en los que normalmente se estaría durmiendo y realizar tareas de gran exigencia mental o física, quien siente fatiga, tiene dificultades para concentrarse o pensar con claridad y corre el riesgo de dormirse con facilidad. El sueño es una necesidad básica del ser humano, en los adultos dormir de siete a ocho horas al día está asociado con buena salud y longevidad. No dormir aumenta la irritabilidad y afecta el desempeño, un micro sueño se caracteriza por durar tan sólo unos segundos en los que el cerebro pareciera “desconectarse”, es tan corto que muchos conductores ni siquiera se percatan.

Objetivo

Establecer medidas de prevención de la fatiga durante la jornada de conducción, a través de sensibilizaciones para la mitigación del riesgo de cansancio y/o falta de concentración.

Alcance

Inicia con la identificación de los factores que inciden en la fatiga y continúa con el seguimiento a las actividades contempladas en el programa.

Definiciones

Conducir: Transportar a alguien o algo de una parte a otra
Conductor: Que conduce un automóvil, en especial si se dedica a ello profesionalmente.

Descanso: Pausa en el trabajo o en otra actividad para recuperar fuerzas
Fatiga: Es una sensación de falta de energía, de agotamiento o de cansancio.
Micro sueño: se caracteriza por durar tan sólo unos segundos en los que el cerebro pareciera "desconectarse". Es tan corto que muchos conductores ni siquiera se percatan.
Sueño: Parte integral de la vida cotidiana, una necesidad biológica que permite restablecer las funciones físicas y psicológicas esenciales para un pleno rendimiento.
Tiempo de conducción: Momento en que un conductor empieza a conducir tras un período de descanso o una pausa hasta que toma un período de descanso o una pausa.

Responsables

La Subdirección de Gestión Corporativa garantiza los recursos humanos y financieros para el cumplimiento de las medidas establecidas y el seguimiento a las actividades descritas en el presente programa.

Desarrollo

Diferentes estudios señalan que el 90% de los siniestros viales obedecen a factores humanos. De acuerdo con investigaciones realizadas por CESVI (Centro de Experimentación y Seguridad Vial) Colombia, el 4% de los siniestros viales están asociados al cansancio. Según estudios realizados por Sura, bajo los efectos de la fatiga se alteran las sensaciones, percepción, movimientos, el comportamiento y se dificulta el razonamiento.

Una persona alerta:

- Parpadea rápidamente (menos de 1 segundo).
- Esta atenta a su entorno.
- Realiza movimientos corporales coordinados.
- Es conservadora y animada.

Una persona peligrosamente fatigada:

- Realiza parpadeos prolongados (2 segundos o más)
- Es indiferente a las personas y a su entorno
- Realiza poca o ninguna actividad física
- Empieza a tener micro sueños
- Mantiene la vista fija.

Las principales causas de la fatiga son:

- Jornadas de conducción extensas
- Estrés laboral (Presión por el cumplimiento de tiempos)
- Trafico (Acorta los periodos de descanso)

- Malos hábitos (descanso, alimentación, higiene ocupacional, automedicación y condiciones de salud).

***(Tomado de:** Cartilla Taller 7 "Control de la fatiga en el Transporte Publico". Red Empresarial de seguridad Vial).*

Actividades

De acuerdo con las características de operación de los vehículos en la Entidad, no se contemplan jornadas extensas de conducción. Como medida preventiva para minimizar la ocurrencia de incidentes en la conducción por efectos de fatiga o cansancio acumulado, se determinó como control el mantener tiempos máximos de conducción y pausas activas, cada vez que el conductor recorra 3 horas continuas deberá realizar una pausa activa de mínimo 15 minutos, en la cual es recomendable realizar ejercicios de estiramiento y ante cualquier síntoma de fatiga el conductor debe detener la marcha.

Recomendaciones

- Preparar el vehículo el día anterior y procurar dormir 7 u 8 horas cada noche.
- Evitar consumir productos con cafeína 6 horas antes de acostarse, evitar también el alcohol y fumar antes de irse a dormir.
- Antes de dormir, no encienda el televisor, celular o tabletas, pues dificulta conciliar bien el sueño.
- Conduzca por un periodo máximo de 8 horas por día y cada 2 horas procura hacer una parada de 15 minutos de descanso.
- Cada cierto tiempo refresca la cabina del vehículo para despejar el ambiente, dejando entrar abundante aire del exterior.
- Evitar las comidas que promueven el sueño, como las ricas en harinas y dulces, antes de las horas de mayor riesgo, prefiere carnes, frutas y verduras, estas producen un incremento del estado de alerta.
- Elige tomar comidas ligeras y frecuentes a lo largo del día, espaciadas y abundantes. Hidrátese con frecuencia, aunque no tenga sed (La deshidratación produce fatiga muscular)
- Exceder el límite de velocidad y/o adelantar indebidamente cuando se siente los signos d la fatiga para tratar de llegar más rápido al destino, puede terminar en un siniestro vial.
- Estar alerta a la invasión involuntaria de la berma o del carril por parte de otros conductores, pues pueden venir fatigados.

6.3.2 Programa para la protección de actores viales vulnerables

Introducción

Los actores viales más 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. En la definición tradicional, los actores viales más vulnerables son los peatones, ciclistas y motociclistas (Organización para la cooperación y el desarrollo económicos - OECD, 1998, como se citó en Ministerio de Transporte, 2015). Sin embargo, bajo este entendido, dentro del concepto de actor vial más vulnerable, también se encuentran comprendidos quienes se movilicen en patineta, patines, monopatines, monociclos, scotter, entre otros.
A nivel mundial más de la mitad de las muertes ocasionadas por lesiones en el tránsito corresponden a los actores viales más vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas (World Hearst Organization, 2018), y en Colombia, este porcentaje se incrementa significativamente, llegando a sobrepasar el 80%.

Objetivo

Definir actividades pedagógicas dirigidas tanto a los actores viales más vulnerables como a los demás actores viales con el propósito de reconocer los factores de riesgo y la manera de prevenirlos.

Alcance

Inicia con la identificación de los actores viales más vulnerables y continua con el desarrollo de actividades de enfoque preventivo hacia la mitigación de riesgo viales.

Definiciones

Actor vial: Todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse de un lugar a otro.
Factor de riesgo vial: Factor que aumenta la probabilidad de que se produzca un daño, un contratiempo, una desgracia u otra situación negativa, de origen vial.
Peatón: Es el individuo que, sin ser conductor, transita a pie por espacios públicos.
Ciclista: Persona que anda o sabe andar en bicicleta, persona que práctica el ciclismo
Motociclista: Individuo que conduce una motocicleta ya sea por afición, trabajo o necesidad de transporte.
Seguridad Vial: Es el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados.

Señal de tránsito: Signo convencional que se pone en las vías públicas para representar gráficamente (en una placa, un disco, un cartel, etc.) alguna norma o indicación de tráfico o tránsito y para dar instrucciones sobre cómo circular.
Velocidad: Es un factor de riesgo clave en los siniestros viales, e incrementa tanto la posibilidad de que ocurra un siniestro como la gravedad de las lesiones de quienes lo sufren. Es una magnitud física que expresa la relación entre el espacio recorrido por un objeto, el tiempo empleado para ello y su dirección.

Responsables

La Subdirección de Gestión Corporativa garantiza los recursos humanos y financieros para el cumplimiento de las medidas establecidas y el seguimiento a las actividades descritas en el presente programa.

Desarrollo

Este programa busca sensibilizaren la prevención de siniestros viales con los actores vial es más vulnerables, a través de acciones enfocadas en la mitigación de factores de riesgo como el irrespeto de las señales y normas de tránsito, la conducción en estado de embriaguez, el uso inadecuado o el no uso de elementos de protección personal, la conducción insegura del vehículo, la fatiga, la distracción y la conducción de vehículos a velocidades inadecuadas.

Es importante considerar que la meta declarada por la Asamblea General de Naciones Unidas para el segundo decenio de acción por la seguridad vial (2021-2030) consiste en reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales en un 50 %. Para lograr este propósito, es fundamental reconocer que moverse de forma segura requiere de infraestructura vial, vehículos y usuarios seguros, por ende, las acciones y recursos que se destinen para gestionar la seguridad vial deben contemplar la movilidad en su integralidad, tal como se evidenció en los aprendizajes obtenidos en el decenio de acción por la seguridad vial (2011-2020).

De acuerdo a lo anterior es requisito cumplir con la reglamentación establecida en el código Nacional de Tránsito y demás normas relacionadas a los límites de velocidad; teniendo en cuenta que la velocidad es un aspecto significativo dentro de la Seguridad Vial. Del mismo es fundamental conocer la señalización de transito dispuesta en las vías. Uno de los propósitos de las señales y normas de tránsito es cuidar la vida e integridad física de las personas en la vía brindando la información sobre las características de las vías y de las reglas para movilizarse, permitiendo desplazamientos seguros y coordinados que faciliten la convivencia en el espacio público, garantizando así los derechos y los deberes de todos los que transitan por las vías.

Actividades

Para el efectivo control de esta, se realizará el seguimiento a infracciones de tránsito por exceso de velocidad llevando a cabo un control mensual que permita retroalimentar estas disposiciones.

Se establece la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad debidamente abrochado para todos los conductores y pasajeros en los asientos delanteros y posteriores durante todo el recorrido. Es responsabilidad del conductor antes de poner en marcha el vehículo, colocarse el cinturón de seguridad correctamente e indicar a los ocupantes del vehículo para que también cumplan.

6.3.3 Programa gestión de la velocidad segura

Introducción

La gestión de la velocidad tiene un papel fundamental ya que garantiza la protección y la integridad de quienes deciden desplazarse en estos medios.

El exceso de velocidad, bien sea por velocidad excesiva (conducir por encima del límite de velocidad establecido) o por velocidad inapropiada (conducir demasiado rápido de acuerdo con las condiciones de la vía, pero dentro de los límites), está considerado casi de forma unánime como el mayor factor de riesgo de los siniestros viales. Por este motivo, el programa de gestión de la velocidad segura tiene un papel clave en los esfuerzos para aumentar la seguridad vial.

La velocidad es un factor de riesgo clave en los siniestros viales, e incrementa tanto la posibilidad de que ocurra un siniestro como la gravedad de las lesiones de quienes lo sufren. Además, la velocidad “engaña”, ya que en su percepción como factor de riesgo influyen muchas circunstancias, como las características del vehículo, la hora del día, las condiciones climáticas o el diseño y el estado de la vía por la que se circula. Cuando se conduce a velocidad excesiva aumenta la probabilidad de que el conductor pierda el control del vehículo, ya que tiene menos capacidad para anticipar los peligros. También impide que otros usuarios de la vía pública puedan prever adecuadamente el comportamiento del auto.

Objetivo

Sensibilizar a los diferentes actores viales sobre la importancia de conducir a velocidades seguras y adecuadas a través de campañas sobre los límites de velocidad y señalización para aumentar la seguridad vial.

Alcance

Inicia con la sensibilización acerca de los límites de velocidad y continua con el seguimiento a las actividades contempladas en el programa.

Definiciones

Condiciones climáticas: Toda propiedad o condición de la atmósfera cuyo conjunto caracteriza el clima de un lugar a lo largo de un período de tiempo suficientemente representativo.

Límites

Movilidad vial: Movilidad significa desplazamiento, siempre refiriéndose básicamente al movimiento o desplazamiento de una persona y/o vehículo por una vía.

Probabilidad

Riesgos viales: Son aquellos a los que están expuestas las personas, peatones o conductores, al transitar por una vía, pudiendo estos riesgos desencadenar un accidente.

Velocidad: Es un factor de riesgo clave en los siniestros viales, e incrementa tanto la posibilidad de que ocurra un siniestro como la gravedad de las lesiones de quienes lo sufren. Es una magnitud física que expresa la relación entre el espacio recorrido por un objeto, el tiempo empleado para ello y su dirección.

Siniestro vial: Imprevisto ajeno en relación al factor humano que es quien altera la marcha normal o que se prevé en el tránsito por las distintas vialidades.

Responsable

La Subdirección de Gestión Corporativa garantiza los recursos humanos y financieros para el cumplimiento de las medidas establecidas y el seguimiento a las actividades descritas en el presente programa.

Desarrollo

Convencer a los conductores de que conduzcan dentro de los límites de velocidad permitidos no siempre es fácil, pero es un desafío que debe enfrentarse, pues se ha comprobado que las velocidades elevadas aumentan el número de siniestros viales y, por lo tanto, de lesionados y fallecidos, y que la disminución de la velocidad los reduce.

La velocidad es un factor agravante en todos los casos y es importante tener en cuenta que incluso pequeños aumentos en la velocidad producen incrementos pronunciados del riesgo de sufrir un percance.

En esta relación entre velocidad y riesgo, intervienen tanto las leyes de la física como las capacidades de un conductor para enfrentar situaciones inesperadas, el campo de visión de

un conductor se ve reducido a medida que la velocidad aumenta. Las velocidades elevadas también implican que los usuarios de la vía pública tienen menos posibilidades de tomar medidas preventivas en relación con los vehículos.

El control de la velocidad abarca una variedad de medidas cuyo objetivo es alcanzar un equilibrio entre la seguridad y la eficiencia en los desplazamientos de los vehículos en una red vial.

Actividades

Hay una serie de acciones que se han identificado como oportunas para el control de la velocidad, siendo este un aspecto importante en la Seguridad Vial.

Se precisa que los conductores de la Entidad deben respetar en todo momento los límites de velocidad establecidos por las autoridades dentro y fuera del perímetro urbano.

Reexaminar las funciones y las características de la vía, el entorno y las actividades que tienen lugar cerca de ella. Clasificar y establecer las zonas de la vía en consecuencia.

Realizar campaña de sensibilización a los conductores y demás actores viales acerca de los límites de velocidad y señalización vial.

6.3.4 PROGRAMA DE PREVENCION DE LA DISTRACCION

Introducción

Hay situaciones de peligro que se producen por distracciones al volante y son estas la causa de más del 30% de accidentes de tráfico por lo cual es fundamental que nuestra atención este totalmente puesta en la carretera. El conducir exige una concentración máxima y la cual debe mantenerse en el plano visual, cognitivo y manual.

Las distracciones más habituales son las causadas por los ocupantes del vehículo que muchas veces, sin querer distraen al conductor.

El manipular dispositivos del vehículo, la radio o buscar elementos en la guantera pueden ser un factor de distracción. Hablar y/o enviar mensajes por teléfono móvil aumenta considerablemente el riesgo de sufrir accidentes ya que implica una distracción visual por ir leyendo la pantalla, adicional la mente está ocupada elaborando el mensaje y los dedos se ocupan al digitar el texto, así mismo como el consumir bebidas o alimentos., es importante siempre mantener las dos manos en el volante.

Los pensamientos y preocupaciones personales ocasionan distracciones frecuentes por lo cual es necesario apartar la prisa, el estrés y las preocupaciones personales. Es indispensable no apartar la vista de la carretera que en ocasiones al pasar ante un accidente se deja de prestar atención a la carretera.

Objetivo

Determinar los factores de distracción y proponer recomendaciones de mejora a través de sensibilizaciones que permitan promover una conducción segura para la prevención de accidentes viales.

Alcance

Inicia con la determinación de los factores de distracción y continua con la realización de actividades de prevención contempladas en el programa.

Definiciones

Accidente de tránsito: Es un acontecimiento violento que ocasiona daños que pueden ser pérdidas prematuras de vidas humanas y/o lesiones. Suceso que también produce secuelas físicas o psicológicas, perjuicios materiales y daños a terceros
Comportamiento: Manera de comportarse una persona en una situación determinada o en general.
Concentración: Es la capacidad de mantener la atención en algo particular o específico**.**
Conductor: Que conduce un automóvil, en especial si se dedica a ello profesionalmente
Distracción: Entretener, divertir o apartar la atención de alguien de aquello a que la aplicaba o a que debía aplicarla.
Siniestro: Un siniestro es un hecho impredecible y aislado que supone un perjuicio o daño para una persona u organización.
Volante: Es la parte del vehículo mediante el cual, el conductor, **c**ontrola y transmite el movimiento de dirección a las ruedas.

Responsable

La Subdirección de Gestión Corporativa garantiza los recursos humanos y financieros para el cumplimiento de las medidas establecidas y el seguimiento a las actividades descritas en el presente programa.

Desarrollo del programa

Las causas de accidentes están relacionadas de manera estrecha entre otros por factores humanos, infraestructural vial, entorno ambiental y seguridad. No existen indicadores de índices de atención y distracción entre conductores, pero la determinación de los factores de distracción resulta importante para proponer estrategias a nivel de seguridad vial eficientes.

La distracción al conducir es cualquier actividad que desvía la atención de la tarea de manejar de forma segura. Cualquier actividad en la que participe además de la conducción, es una distracción potencial y aumenta el riesgo de chocar.

Actividades

Hay una lista de acciones que se han señalado oportunas para prevenir los factores de distracción durante la realización de la tarea de conducción, entre ellas destacamos:

- Se limita el uso de dispositivos móviles y demás equipos que ocasionen la distracción del conductor.
- Para comunicarse el conductor del vehículo deberá verificar la posibilidad de detener la marcha, asegurando que no se estacione en vías prohibidas que le puedan ocasionar la imposición de una infracción o un accidente.
- Adoptar una actitud preventiva a la hora de conducir es la mejor manera de luchar contra los accidentes.
- Promover a través de los medios de comunicación interna los diferentes factores de distracción que interfieren en la conducción segura.

6.3.5 Programa de cero tolerancia a la conducción bajo de los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas

Introducción

El consumo de alcohol, incluso en cantidad es relativamente pequeñas, aumenta el riesgo de verse involucrado en siniestros viales. Beber deteriora las funciones esenciales para una conducción segura, como la visión y los reflejos, y disminuye la capacidad de discernimiento, lo que se asocia generalmente a otros comportamientos de riesgo, como el exceso de velocidad y el incumplimiento de las normas.

Es importante recalcar que conducir bajo el efecto del alcohol puede tener consecuencias negativas para todos los usuarios de las vías, y no solo para el conductor. Así, las víctimas

no siempre son los conductores que han consumido bebidas alcohólicas, sino también sus acompañantes o los pasajeros de otros vehículos, además de otros usuarios de las vías, sobre todo los más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas). Estas personas terminan sufriendo las consecuencias negativas del riesgo asumido por el conductor al manejar el vehículo bajo los efectos del alcohol.

Objetivo

Sensibilizar a los actores viales de la Entidad sobre los efectos negativos del consumo de alcohol y los riesgos asociados al individuo y la sociedad para prevenir la materialización de siniestros viales.

Alcance

Inicia con la sensibilización de las consecuencias negativas de conducir bajo el efecto del alcohol y continúa con las actividades del programa.

Definiciones

Alcohol: Sustancia química que se encuentra en bebidas, como la cerveza, el vino y el licor. El alcohol es una droga que deprime el sistema nervioso central, es decir, que enlentece las funciones del cerebro. El alcohol afecta a la capacidad de autocontrol, por lo que puede confundirse con un estimulante.
Consecuencia: Aquello que resulta a causa de una circunstancia, un acto o un hecho previo.
Efecto: Es el resultado, el fin, la conclusión, la consecuencia, lo que se deriva de una causa, de ahí proviene el principio fundamental causa-efecto, de la ciencia y de la filosofía.
Factor de riesgo vial: Factor que aumenta la probabilidad de que se produzca un daño, un contratiempo, una desgracia u otra situación negativa, de origen vial.
Sustancias psicoactivas: Son diversos compuestos naturales o sintéticos, que actúan sobre el sistema nervioso generando alteraciones en las funciones que regulan pensamientos, emociones y el comportamiento.

Responsable

La Subdirección de Gestión Corporativa garantiza los recursos humanos y financieros para el cumplimiento de las medidas establecidas y el seguimiento a las actividades descritas en el presente programa.

Desarrollo del programa

Conducir bajo los efectos del alcohol se considera uno de los factores de riesgo más importantes de que se produzcan siniestros viales, debido a los cambios fisiológicos que el consumo de alcohol produce en el ser humano, hay una relación directa entre l concentración de esta sustancia en la sangre, la ocurrencia de siniestros y la gravedad de las lesiones resultantes.

Las sustancias psicoactivas son diversos compuestos naturales o sintéticos, que actúan sobre el sistema nervioso generando alteraciones en las funciones que regulan pensamientos, emociones y el comportamiento. El uso de sustancias psicoactivas siempre implica un grado de riesgo de sufrir consecuencias adversas sobre distintos órganos y sistemas, las cuales pueden darse en el corto plazo, como en el caso de la intoxicación, la cual incrementa el riesgo de lesiones por accidentes o agresión, así como conductas sexuales en condiciones inseguras. El uso repetido y prolongado en el tiempo de estas sustancias, favorece el desarrollo de trastornos por dependencia, caracterizados por necesidad intensa de la sustancia y pérdida de la capacidad de controlar su consumo, a pesar de consecuencias adversas en el estado de salud o en el funcionamiento interpersonal, familiar, académico, laboral o legal.

Actividades

Es preciso mencionar las siguientes medidas administrativas:

- Intervenciones divulgativas y educativas de promoción y prevención de la salud.
- Cumplimiento de la Política de prevención en alcohol, drogas y tabaquismo
- Espacios libres de humo en la Entidad

7. DIAGNÓSTICO Y CARACTERIZACIÓN

El Instituto Distrital de Turismo fue creado mediante Acuerdo 275 de 2007, como establecimiento público del orden distrital, con personería jurídica, autonomía administrativa y financiera, y patrimonio propio, adscrito a la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, con el objeto de ejecución de políticas, planes y programas para la promoción del turismo y el posicionamiento del Distrito Capital como destino turístico sostenible.

Con la creación del IDT, empezó a reconocerse la importancia del turismo como sector potencializador del desarrollo económico y social para Bogotá, en consonancia con la gran apuesta de Colombia para potenciar al turismo como eje de desarrollo económico y sector de talla mundial. La Entidad recoge y fortalece los logros que hoy ubican a Bogotá como destino turístico, los cuales se soportan en la evolución positiva de los indicadores de ciudad. Así mismo, se destacan los reconocimientos internacionales alrededor de las cualidades y de la transformación integral de la ciudad.

7.1 Sede de la organización

La Entidad cuenta con una única sede ubicada en el área comercial, residencial y turística del barrio San Diego, localidad de Santafé, en la Carrera 10 No. 28 – 49, Edificio Centro Internacional, Torre A, Piso 22 y 23, con vías de acceso sobre la carrera 10, carrera 13 y carrera 7.

Puntos de información turística:

- Santuario de Monserrate
- Terminal de Transportes Salitre
- Templete El Libertador
- Aeropuerto El Dorado

Actividades que realiza

De acuerdo al mapa de procesos, las actividades de la Entidad, se pueden establecer así:

- Procesos estratégicos
- Procesos misionales
  - ✓ Gestión de información turística
  - ✓ Gestión de desarrollo y competitividad
  - ✓ Mercadeo turístico de ciudad
  - ✓ Gestión de Inteligencia y DTI (Observatorio de turismo)
- Proceso de apoyo
- Proceso de evaluación

7.2 Función de la misionalidad y tamaño de la organización

Ubicación de la entidad en el nivel de diseño e implementación del PESV, en función de la misionalidad y tamaño *(Resolución 20223040040595 de 2022).*

NIVEL DE DISEÑO E IMPLEMENTACION DEL PESV		**MISIONALIDAD DE LA ORGANIZACION**
		2. Organizaciones dedicadas a la actividad diferente al Transporte
TAMAÑO DE LA ORGANIZACION	1. BASICO	Entre 11 y 49 vehículos o entre 2 y 49 conductores

Tabla No. 1 *Función y tamaño de la organización*

7.3 Segmento al que pertenece

El Instituto Distrital de Turismo hace parte de las entidades dedicadas a actividades de la administración pública.

7.4 Ciudad de operación

La operación del Instituto Distrital de Turismo es en la jurisdicción del Distrito Capital de Bogotá.

7.5 Parque automotor

Actualmente la entidad cuenta con un parque automotor compuesto por vehículos propios (automotores y no automotores). Para el caso de contratación (modalidad de tercerización) de vehículos que prestan el servicio de transporte de pasajeros se adelanta a través de la tienda virtual del estado colombiano – TVEC por Acuerdo Marco Colombia Compra Eficiente.

8. CARACTERIZACIÓN, EVALUACIÓN Y CONTROL DE RIESGOS VIALES

La seguridad vial es un aspecto muy importante en la carretera, ya que los accidentes de tráfico constituyen uno de los problemas sociales y económicos más importantes de nuestro tiempo, los riesgos viales son los riesgos personales de sufrir un accidente en una vía de circulación por diferentes factores.

Parte de la elaboración del plan estratégico de seguridad vial, está en la determinación de los riesgos, para lo cual debemos emplear metodologías o herramientas que nos permitan determinar estos riesgos de seguridad vial para los diferentes roles en la vía, y a partir de esto establecer planes de acción orientados a tratarlos.

8.1 Encuesta para determinar el riesgo

Se estableció que la mejor estrategia de diagnóstico para caracterizar los riesgos viales a los cuales se ven expuestos los servidores y colaboradores de la entidad, es a través de la aplicación de una encuesta.

El objetivo de la aplicación de la encuesta es conocer las costumbres o hábitos de movilidad de los servidores y colaboradores y evaluar los diversos riesgos en tránsito y transporte en los desplazamientos realizados de ida y vuelta fuera de su jornada laboral (Trayectos In-Itinere) y los efectuados durante la jornada laboral (en misión). Esta fue diligenciada durante el mes de junio 2022, por 73 servidores y colaboradores de la entidad.

A través de la Oficina Asesora de Comunicaciones se realizó la socialización de un Mailling con la invitación a servidores y colaboradores de la Entidad al diligenciamiento de la encuesta, adicionalmente desde la Subdirección de Gestión Corporativa se remitió un

correo electrónico a toda la comunidad institucional con la solicitud de diligenciamiento del instrumento encuesta, insumo para la realización del diagnóstico de riesgos viales en el proceso de construcción e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial del IDT.

8.2 Instrumento para determinar el riesgo vial

Se elaboró y se aplicó "**Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV - IDT**" en el mes de junio 2022, con el fin de capturar y diagnosticar en la entidad los riesgos de seguridad vial. Esta se realizó por medio de la herramienta formularios de Google, en el link:https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSe0QEy2GRuCFAsDTL-5DfSRnbs9WEQ8DNtOM-IQ15X8pEuQqg .

La encuesta pretende definir las acciones, objetivos o intervenciones concretas que se deben desarrollar para alcanzar los propósitos de seguridad vial como parte esencial inherente al ser humano y propende por evitar o disminuir la ocurrencia de accidentes viales donde se vean inmersos y/o afectados funcionarios, conductores, pasajeros, peatones, contratistas y/o vehículos (propios o contratados) y sus consecuencias.

Con el diagnóstico se recopilo información sobre la forma en que nos movilizamos por la ciudad, los orígenes, destinos habituales y la percepción en la seguridad vial en el escenario de trabajo presencial en la sede del IDT. Cabe resaltar que la encuesta se desarrolló dado el cambio de Sede y en la finalización de la emergencia sanitaria por COVID-19. De acuerdo a lo anterior se aclaró que las respuestas se dieran en el escenario de NO Emergencia Sanitaria. Esto con el fin de capturar los hábitos en circunstancias normales.

La encuesta se dividió en cuatro grandes segmentos:

- Caracterización de los empleados (nombre, identificación, edad, sexo, cargo, dependencia, categoría de licencia, relación contractual con el IDT, entre otros).
- Caracterización de los viajes hacia el trabajo y desde el trabajo (horario, localidad, medio de trasporte, distancia y tiempo.
- Caracterización de los desplazamientos habituales a lugares distintos al lugar de trabajo. (frecuencia, destino, planeación, medios)
- Identificación de factores de riesgo en sus desplazamientos, tanto desde y hacia su residencia u oficina o por motivos laborales.

8.3 Consolidación y resultados

La encuesta fue respondida por 73 servidores y colaboradores, adicionalmente se encuesto a los (3) tres conductores de la entidad.

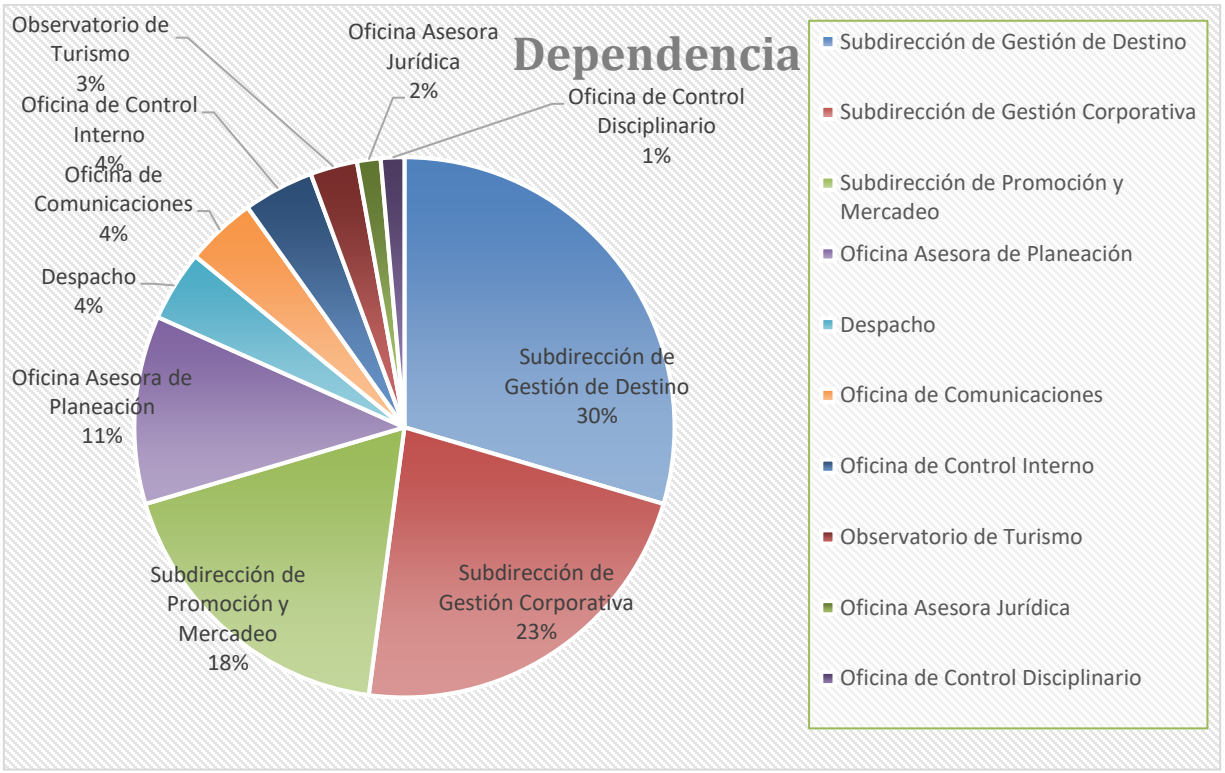
8.4 Caracterización de los empleados

Se identifican los datos característicos de los colaboradores del IDT en relación con la edad, sexo, dependencia, cargo entre otros.

Dependencia

El 30 % de los encuestados pertenecen a la Subdirección de Desarrollo y Competitividad (anteriormente Gestión de Destino), seguido por un 23% de la Subdirección de Gestión Corporativa y con el 18 % Subdirección de Mercadeo (anteriormente Promoción y Mercadeo).

Ilustración 1 Dependencias

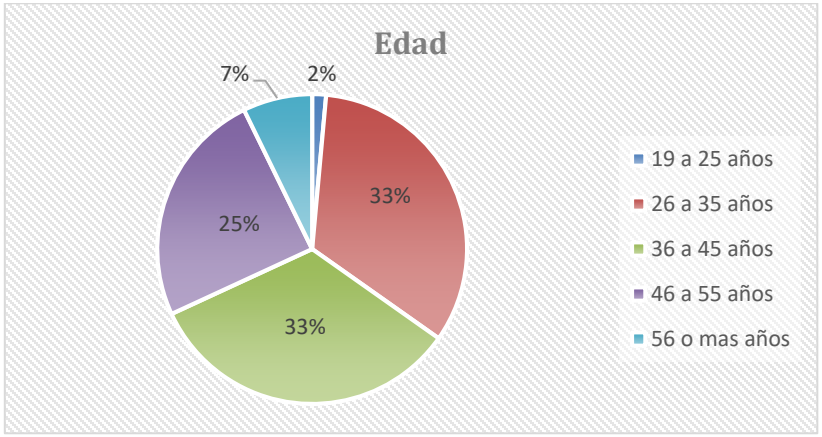


Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

Edad

La entidad en su gran mayoría cuenta con personal con edad por debajo de los 46 años

Ilustración 2 Edad

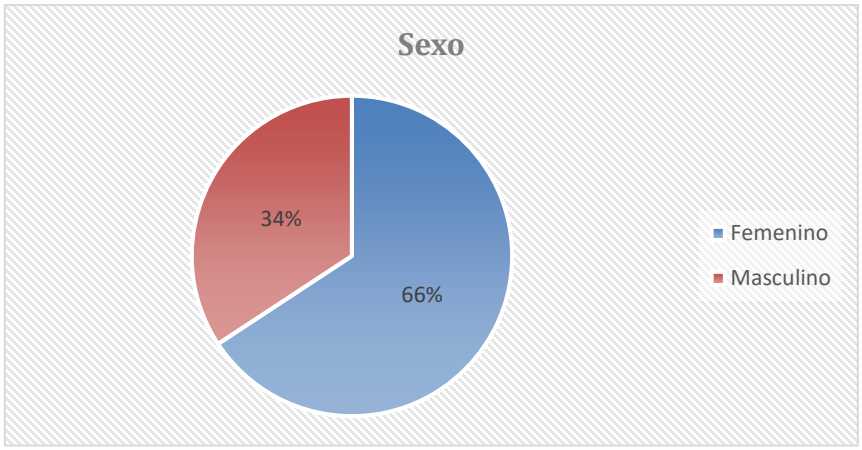


Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

Sexo

De acuerdo con la encuesta realizada el 66 % de los colaboradores son mujeres.

Ilustración 3 Sexo

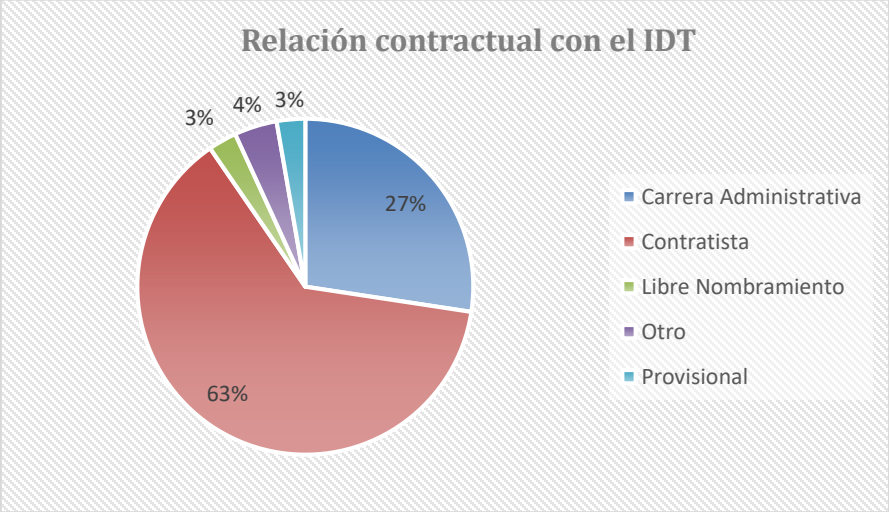


Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

Relación contractual con el IDT

El IDT cuenta con el 27 % del personal en carrera administrativa y el 62 % del personal contratado por prestación de servicios profesionales; de aquí la importancia de generar estrategias para cubrir el gran segmento de los colaboradores.

Ilustración 4 Relación contractual

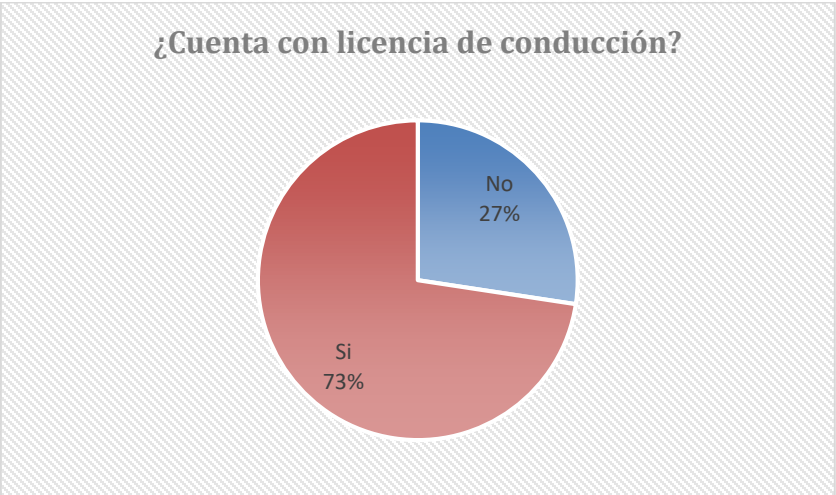


Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

Licencia de conducción

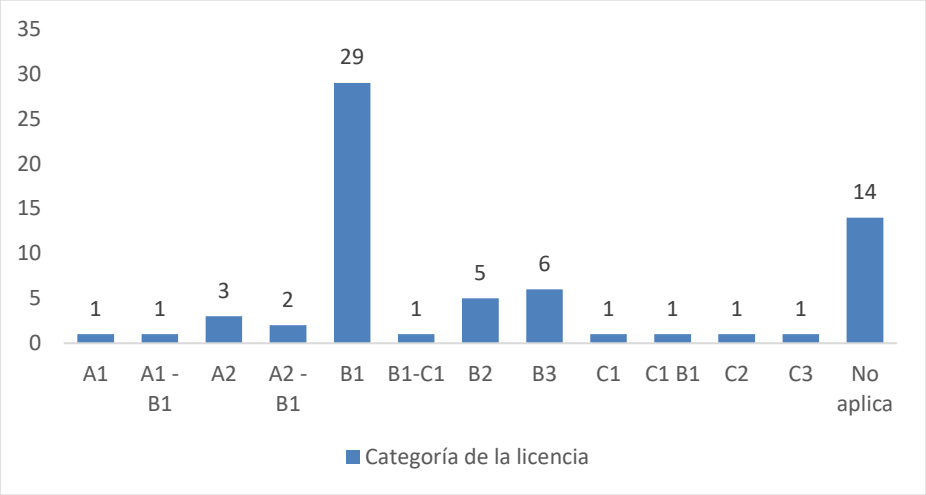
El 73 % de los servidores y colaboradores cuentan con licencia de conducción, en su gran mayoría tienen Categoría B1 (antes categoría 3): Automóviles, motocarros, camperos, camionetas, vehículos cuatro motor y microbuses de servicio particular

Ilustración 5 Licencia de conducción



Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

Ilustración 6 Categoría de la licencia

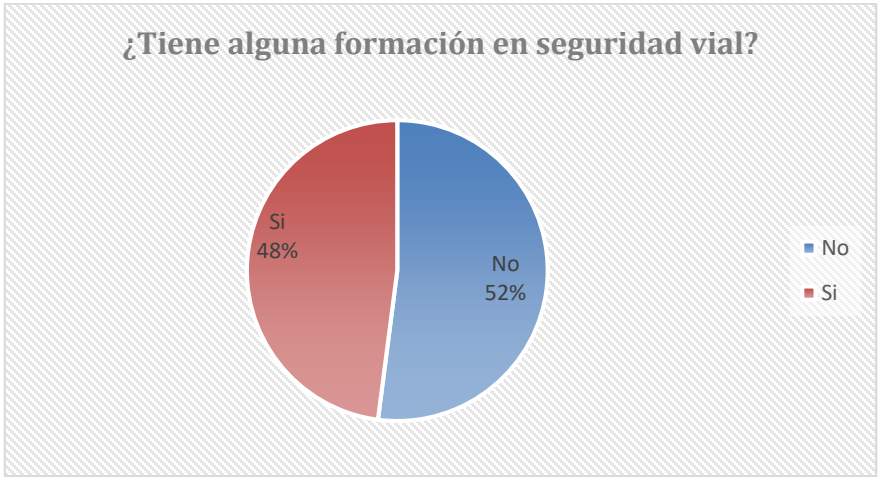


Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

Formación en seguridad vial

El 52 % respondió que no tiene ninguna formación en seguridad vial.

Ilustración 7 Formación seguridad vial

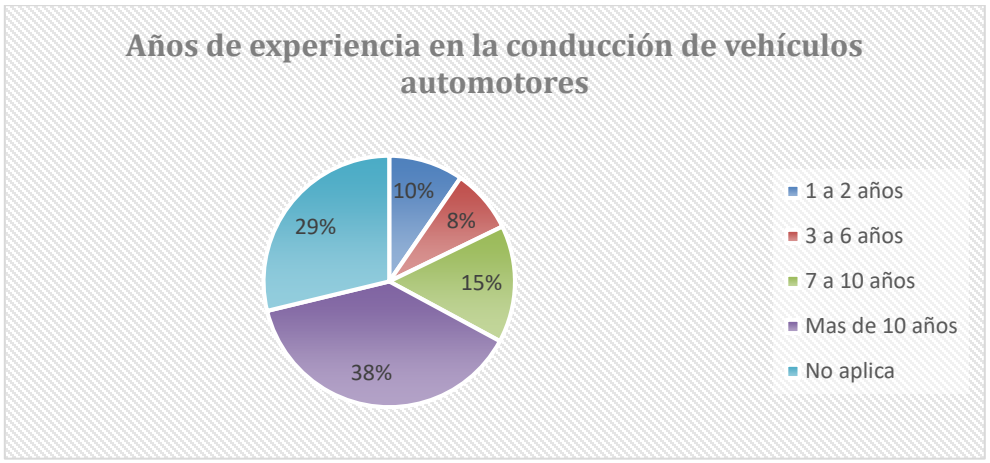


Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

Años de experiencia en la conducción de vehículos automotores

En cuanto a los años de experiencia en la conducción de vehículos automotores el 38 % tiene más de 10 año, el 15% tiene de 7 a 10 años de experiencia en vehículos automotores

Ilustración 8 Años de experiencia



Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

8.4.1 Caracterización de los viajes

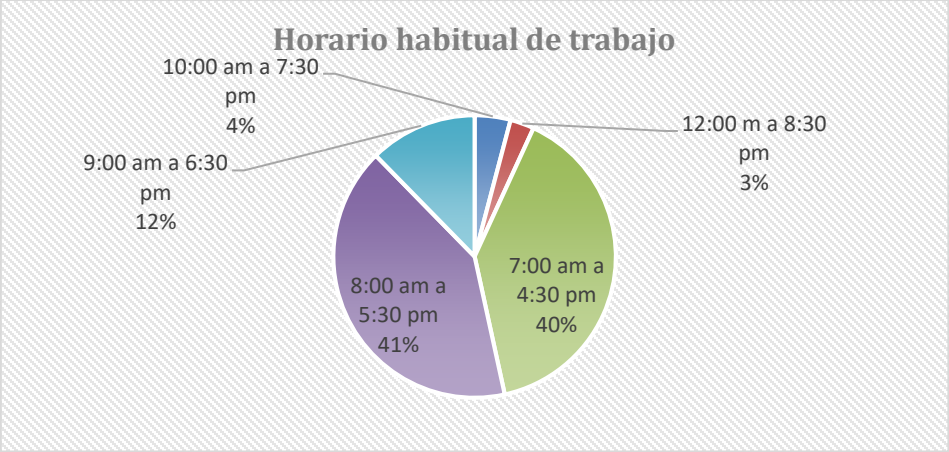
Se pretende identificar los hábitos de viajes de los colaboradores del IDT, a partir de su origen y destino.

- **Horario habitual de trabajo**

De acuerdo con la encuesta realizada el 41 % tiene como horario de 8:00 am a 5:30 pm, el 40 % cumple horario de 7:00 am a 4:30 pm, el 12 % de 9:00 am a 6:30 pm, el 3 % de 12:00 m a 8:30 pm y el 4 % de 10:00 m a 7:30 pm horario de trabajo.

Es importante tener en cuenta y de cara a la situación por la pandemia por Covid-19 el articular los picos de empleados en los horarios de mayor demanda y las opciones de teletrabajo disponibles.

Ilustración 9 Horario de trabajo



Fuente: Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT

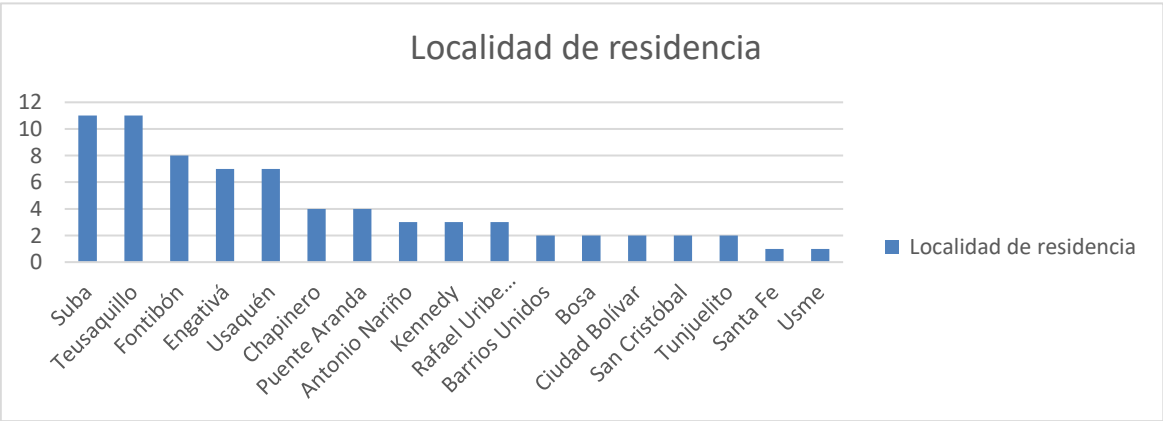
Localidad de residencia

Frente al lugar de residencia de los servidores y colaboradores de acuerdo con la encuesta se evidencia que la localidad de Suba y la localidad de Teusaquillo albergan la mayor cantidad, seguidos por Engativá, Usaquén y Fontibón.

De acuerdo con este resultado se entiende que las localidades de Suba, Teusaquillo, Fontibón, Usaquén y Engativá, reside el 60% de los servidores y colaboradores, en función de esto se realiza el análisis de riesgos viales para estos destinos.

Cabe anotar que no se tuvo en cuenta a los colaboradores que viven fuera de la ciudad y que residen en municipios de Chía, La Calera, Madrid y Zipaquirá.

Ilustración 10 Localidad de residencia



Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

Localidad donde realiza su trabajo

Como era de esperarse, el 56 % de los encuestados responde a la localidad de Santa Fe, así mismo localidades aledañas al centro de la ciudad es el lugar donde realiza su trabajo.

Ilustración 11 Localidad lugar de trabajo

Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

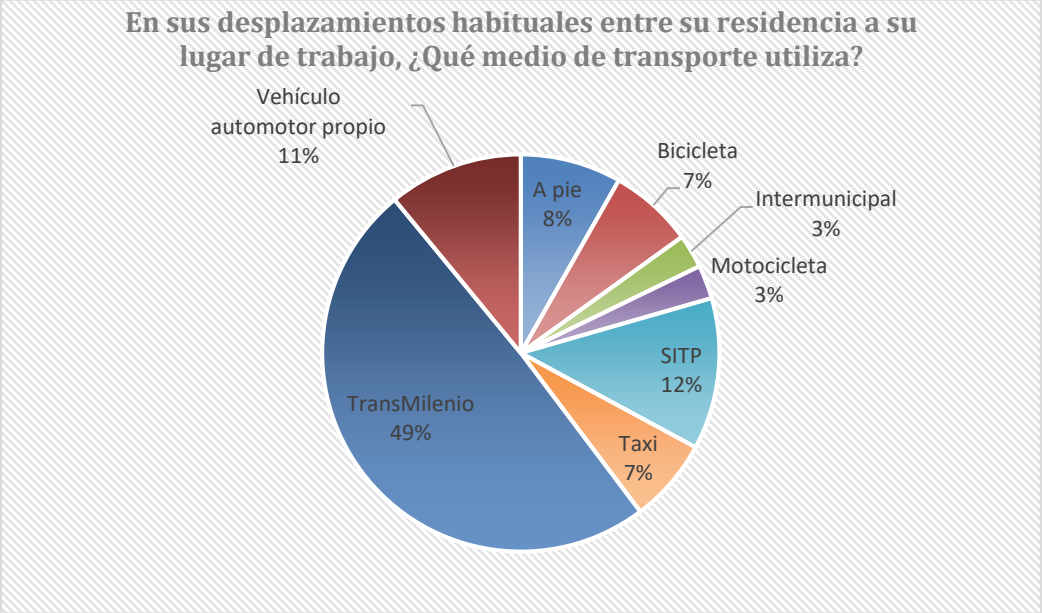
Medio de transporte utilizado entre la residencia y el trabajo

De acuerdo con la encuesta el sistema masivo Transmilenio con el 49 % es el más utilizado, seguido el SITP con el 12 %, continuando con el vehículo propio con el 11 % y a pie con el 8 %, con lo cual existe una demanda de parqueo considerable en relación con los estacionamientos existentes en la entidad.

Por otra parte, en modo sostenible tenemos desplazamientos a pie con el 8 % y con el uso de la Bicicleta con el 7 %, cifras que convienen aumentar.

La encuesta también nos muestra que en el transporte intermunicipal se mueve un 3 % de la población.

Ilustración 12 Medio de transporte

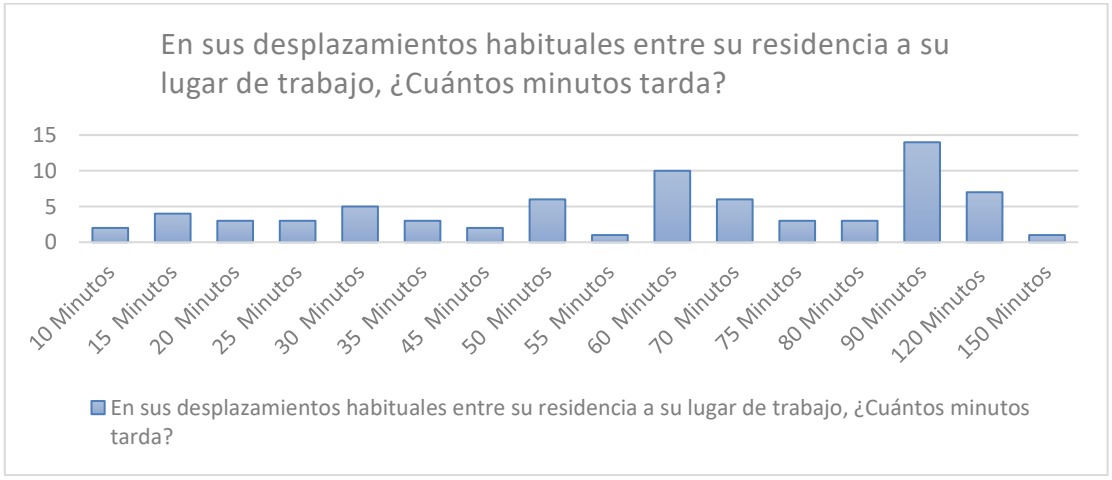


Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

Tiempo de viaje entre la residencia y el trabajo

Los encuestados frente al interrogante sobre los minutos que invierte en el desplazamiento entre su hogar y el lugar de trabajo respondieron:

Ilustración 13 Desplazamiento en minutos



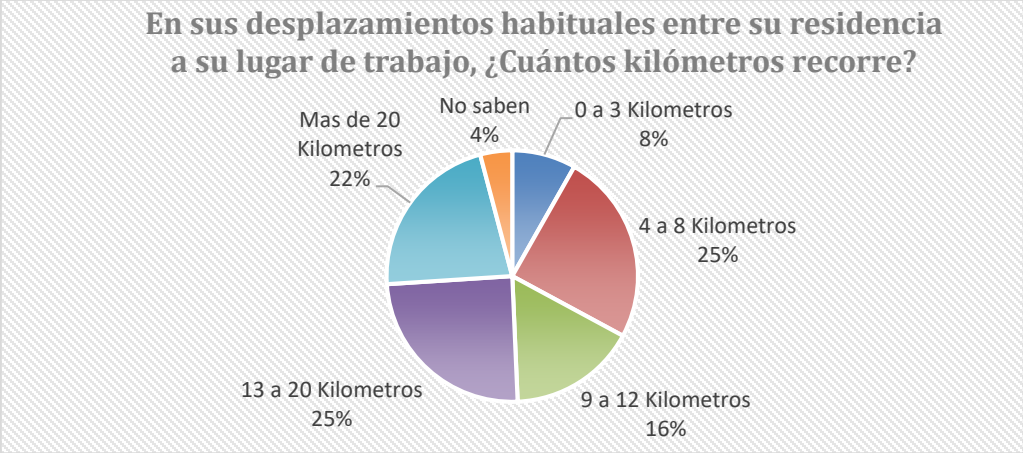
Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

El 23 % de los colaboradores vive a menos de 30 minutos de su trabajo, el 30 % entre media hora y una hora, y el 47 %a más de una hora esto repercute en función de la calidad de vida de los colaboradores.

Distancia recorrida entre la residencia y el trabajo

La encuesta arroja que en promedio se recorren 14 kilómetros entre la residencia y el lugar de trabajo, siendo esta las más representativas con una distancia entre 4 a 8 kilómetros y 13 a 20 kilómetros con el 25 %, igualmente se tienen que analizar los desplazamientos mayores a 20 kilómetros.

Ilustración 14 Distancia recorrida residencia trabajo



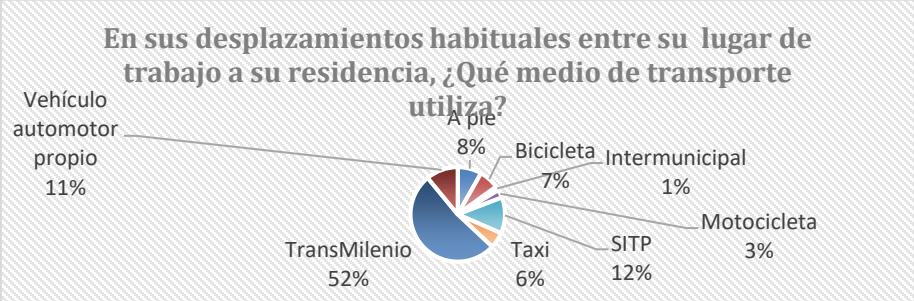
Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

Medio de transporte utilizado entre el trabajo y la residencia

De acuerdo con la encuesta el sistema masivo Transmilenio es el más utilizado con el 52 %, seguido el SITP con el 12%, continuando el SITP con el 12 % y el vehículo propio con 11 %.

Por otra parte, en modo sostenible tenemos desplazamiento a pie con el 8 % y el desplazamiento en bicicleta con el 7 %, cifras que convienen aumentar. También se nos muestra que en el transporte intermunicipal se mueven 1 % de los servidores.

Ilustración 15 Medio de transporte

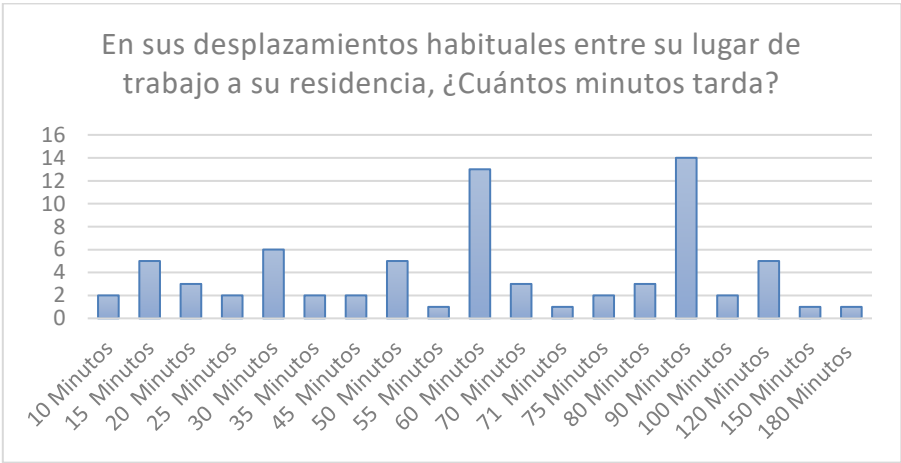


Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

Tiempo de viaje entre el trabajo y la residencia

Los encuestados frente al interrogante de los minutos que invierte en el desplazamiento entre su hogar y el trabajo respondieron:

Ilustración 16 Tiempo de viaje



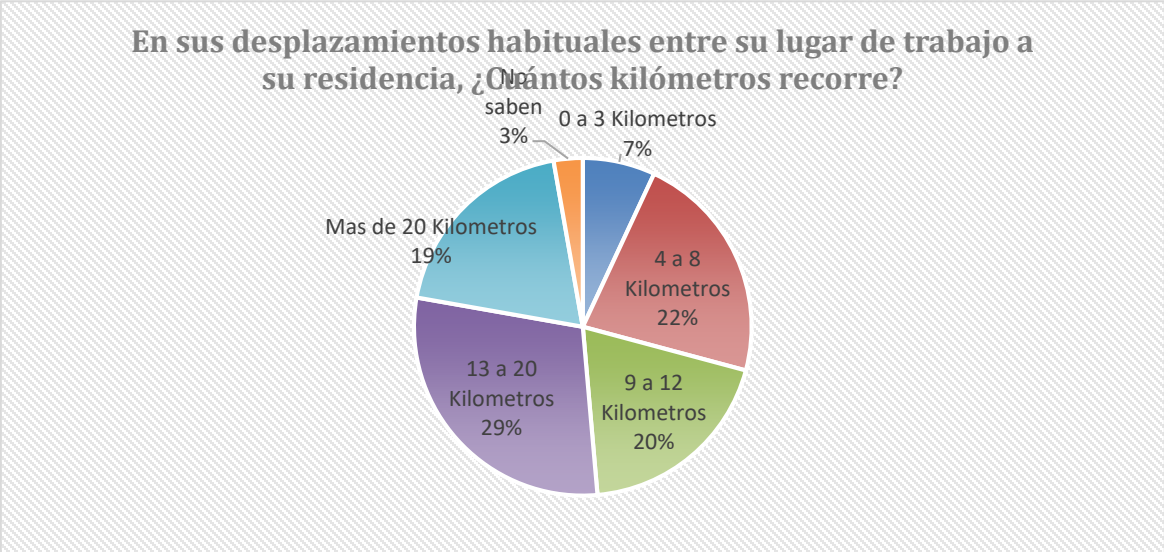
Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

De acuerdo con el resultado los tiempos aumentan en el regreso a la residencia de los servidores y colaboradores.

Distancia recorrida entre el trabajo y la residencia

La encuesta arroja que en promedio se recorren 14 kilómetros entre el trabajo y la residencia, siendo la distancia más representativa entre 13 a 20 kilómetros con el 29 %, igualmente se tienen que analizar los desplazamientos mayores a 21 kilómetros.

Ilustración 17 Distancia recorrida trabajo residencia



Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

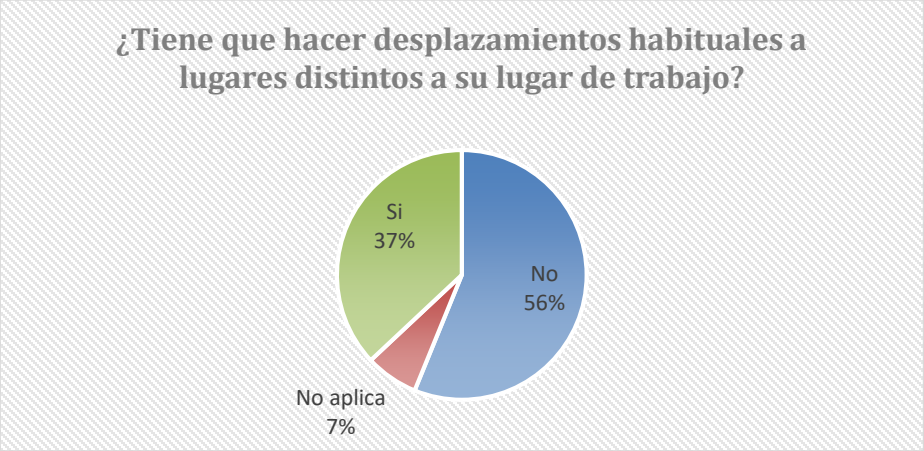
8.4.2 Caracterización de los desplazamientos habituales a lugares distintos por motivos laborales

Se quiere identificar la existencia de viajes habituales por motivos laborales a destinos diferentes al lugar de trabajo, su comportamiento origen destino, planeación, tiempos y distancias.

Realiza desplazamientos habituales distintos a su lugar de trabajo

Los encuestados en un 37 % realizan viajes habituales diferentes a su lugar de trabajo, con lo cual se observa un número importante de servidores y colaboradores realizando de forma recurrente viajes a lugares distintos al trabajo.

Ilustración 18 Desplazamientos habituales laborales



Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

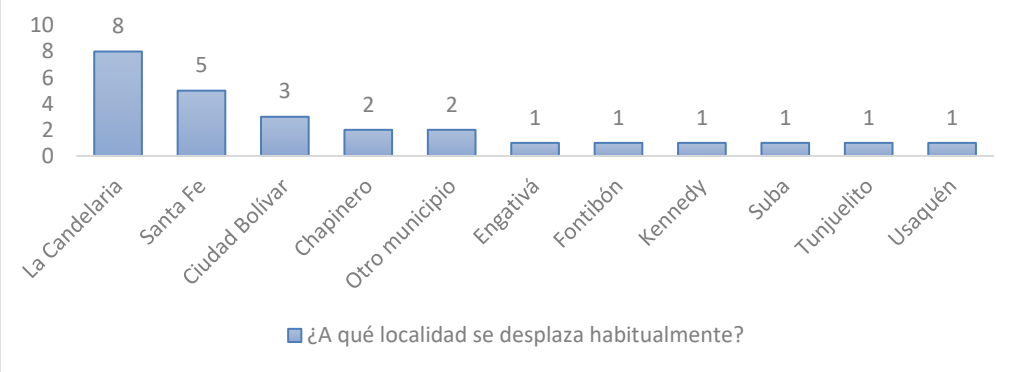
Localidad a donde realiza desplazamientos habituales por motivos laborales

En general los desplazamientos realizados por los servidores y colaboradores se concentran en las localidades con mayor potencial turístico de la ciudad que son:

- La Candelaria
- Santa fe
- Ciudad Bolívar
- Chapinero
- Otro municipio

También se identifican desplazamientos a otros municipios y a varias localidades.

Ilustración 19 Desplazamiento localidades

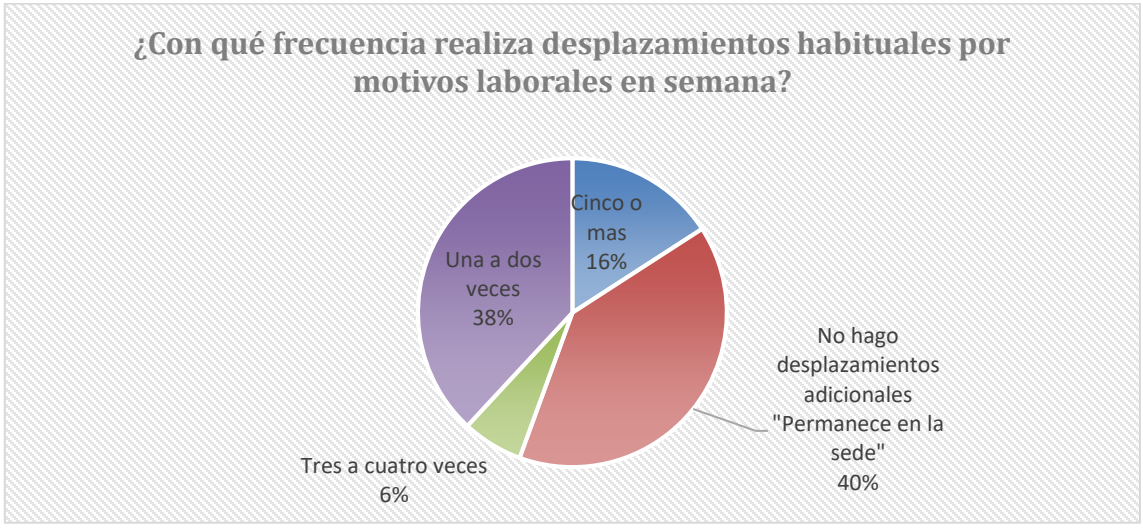


Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

Frecuencia de los desplazamientos habituales por motivos laborales

En general el 38 % de los encuestados realizan salidas una a dos veces por semana, y el 6 % de tres a cuatro veces por semana y el 16 % de cinco o más.

Ilustración 20 Frecuencia desplazamientos

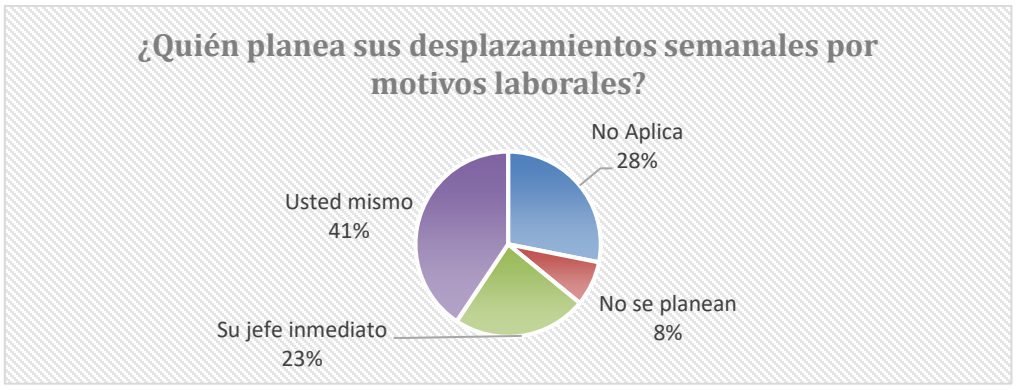


Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

¿Quién planea sus desplazamientos semanales por motivos laborales?

Frente a la pregunta sobre quien planea los desplazamientos semanales, el 41 % respondió que es planeado por cada servidor o colaborador, el 23 % por el jefe inmediato y el 8% no planean sus desplazamientos.

Ilustración 21 Quien panea sus desplazamientos

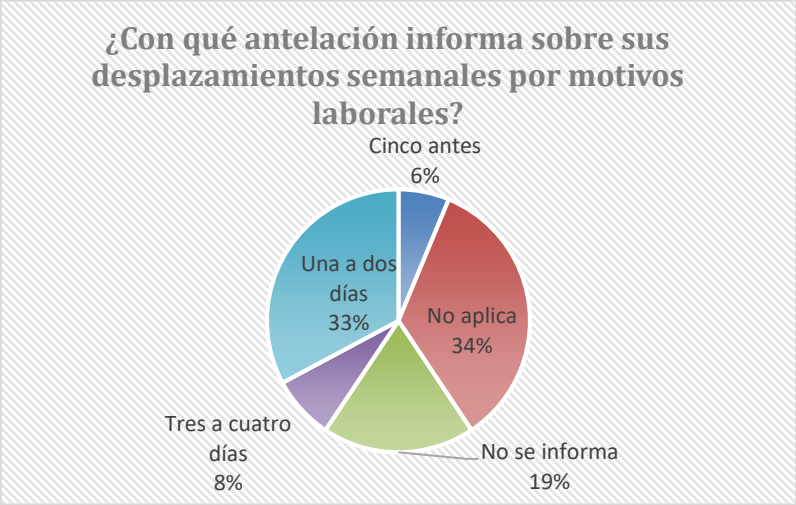


Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

¿Con qué antelación informa sobre sus desplazamientos semanales por motivos laborales?

De acuerdo con los encuestados el 33 % informa que da aviso con uno o dos días de antelación, el 19 % no informa, el 8 % de tres a cuatro días y el 6 % cinco días.

Ilustración 22 Tiempo de información desplazamientos



Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

¿En sus desplazamientos semanales por motivos laborales, qué medio de transporte utiliza?

Es interesante observar que la mayoría del personal utiliza Transmilenio como medio de transporte en el desplazamiento por motivos laborales, seguido por el uso de taxi, el SITP, y vehículo institucional.

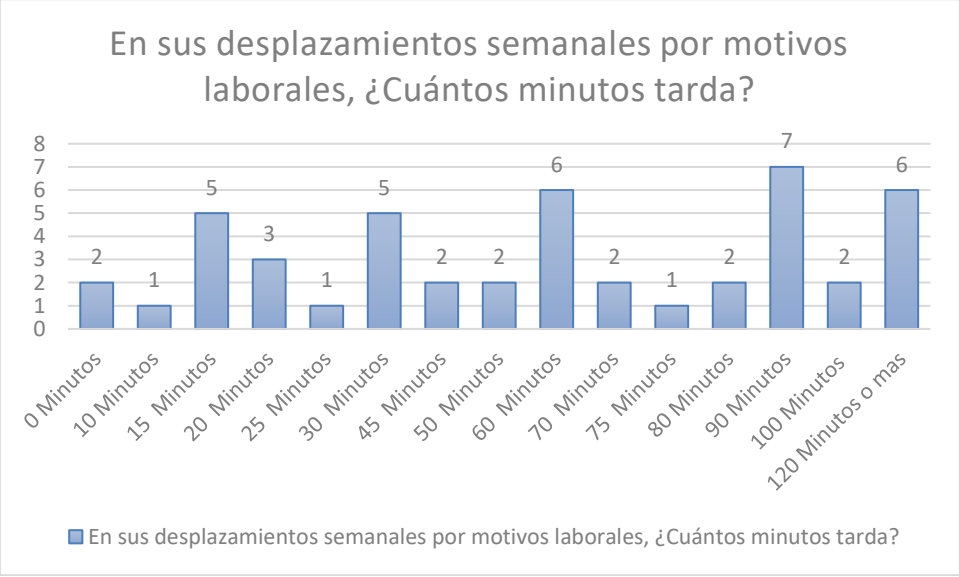
Ilustración 23 Medio transporte motivos laborales

Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

¿En sus desplazamientos semanales por motivos laborales, ¿Cuántos minutos tarda?

De acuerdo con los encuestados la mayoría destinan hasta una hora en los desplazamientos por motivos laborales, aquí es importante analizar los tiempos superiores a una hora con el fin de identificar tiempos muertos del desplazamiento.

Ilustración 24 Minutos desplazamientos semanales

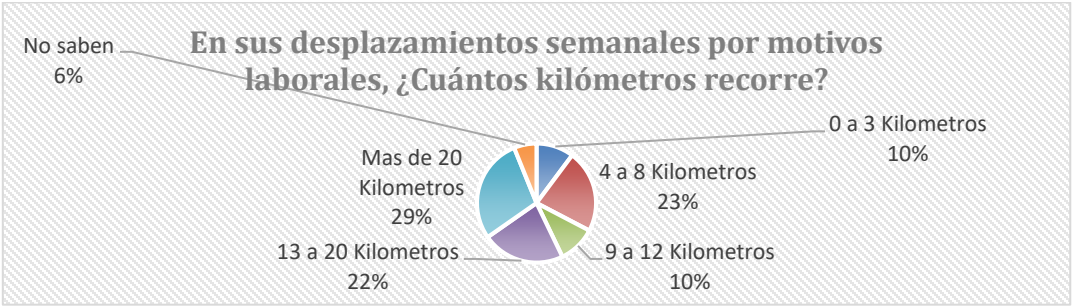


Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

¿En sus desplazamientos semanales por motivos laborales, ¿Cuántos kilómetros recorre?

La mayoría de desplazamientos por motivos laborales se encuentran entre 13 a más de 20 kilómetros por semana

Ilustración 25 Kilómetros desplazamientos semanales

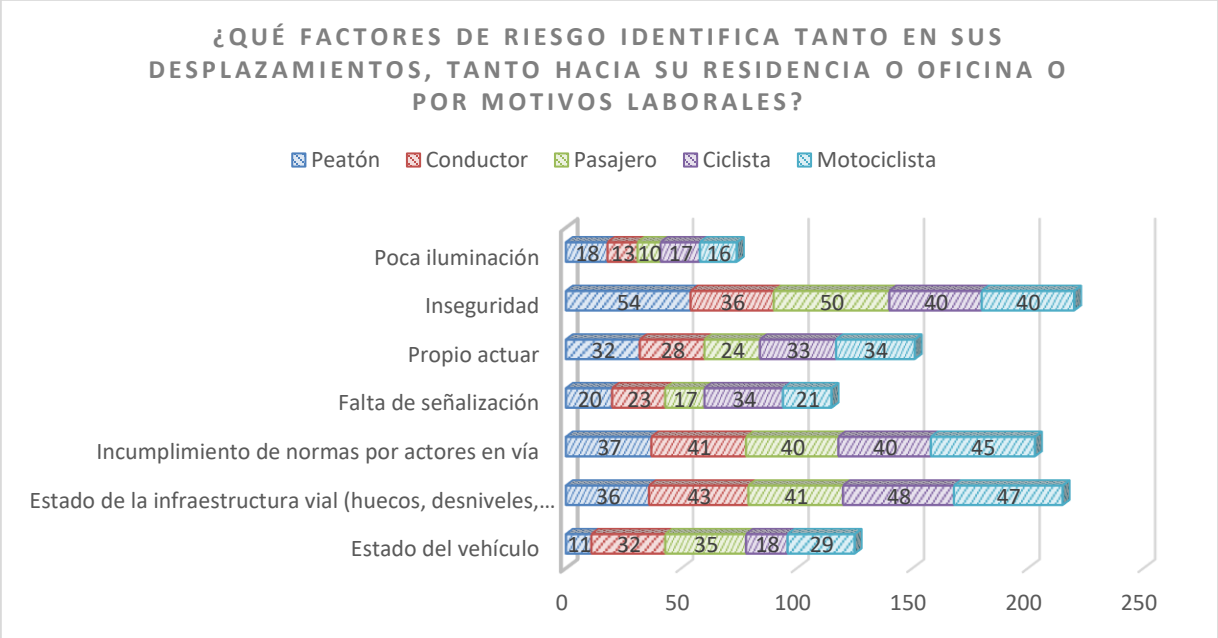


Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV –IDT*

8.4.3 Identificación de factores de riesgo en sus desplazamientos

De acuerdo con las respuestas los colaboradores le dan mayor relevancia independiente del rol que asuman en la vía, a la inseguridad, seguido por el estado de la infraestructura vial (huecos, desniveles, alcantarilla) y el incumplimiento de normas por actores en la vía.

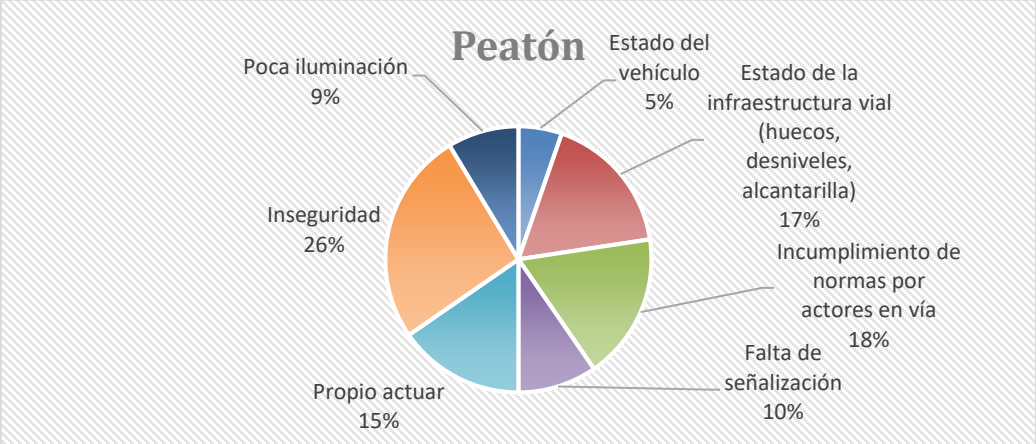
Ilustración 26 Factores de riesgo



Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

En esta misma línea al analizar los factores de riesgo percibidos por los servidores y colaboradores en el rol de peatón, se observa como primer factor la inseguridad, seguido por el incumplimiento de normas por los actores viales y el estado de la infraestructura vial (huecos, desniveles, alcantarilla). Aquí es importante resaltar que el 15 % respondieron que el propio actuar es importante.

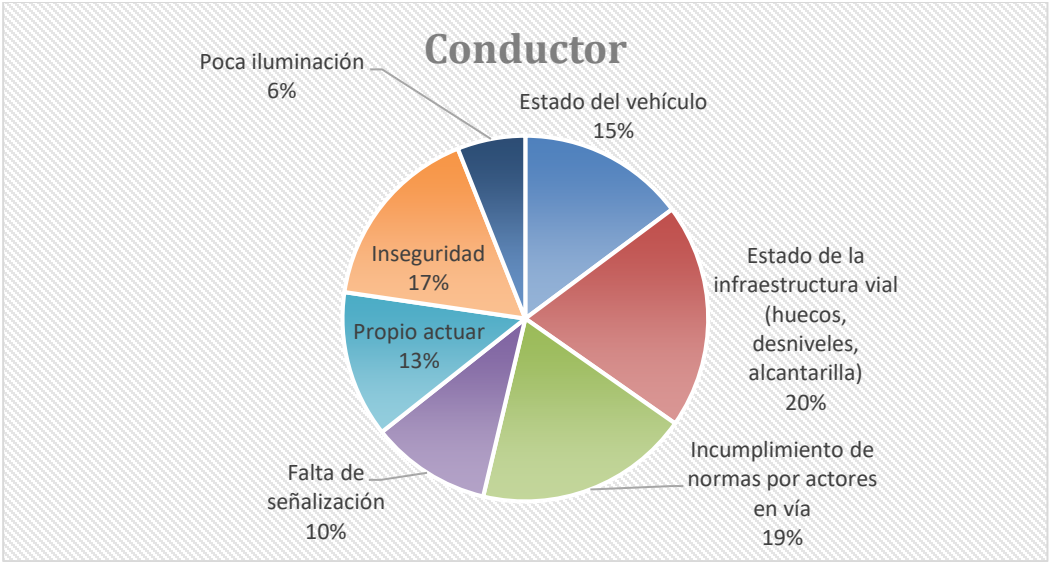
Ilustración 27 Peatón



Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

Para el rol de conductor los factores de riesgo percibidos con mayor importancia son el estado de la infraestructura vial, seguido por el incumplimiento de las normas, inseguridad, estado del vehículo y Propio actuar.

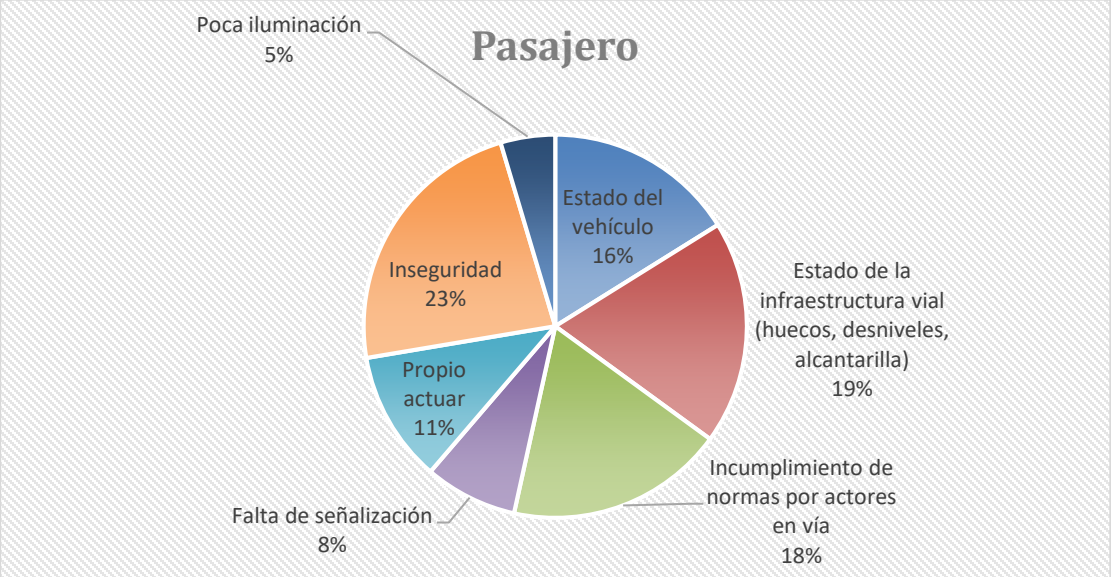
Ilustración 28 Conductor



Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

Para el rol pasajero está en primer lugar la inseguridad, seguido por el estado de la infraestructura vial, el incumplimiento de las normas por los actores viales y en cuarto lugar el estado del vehículo.

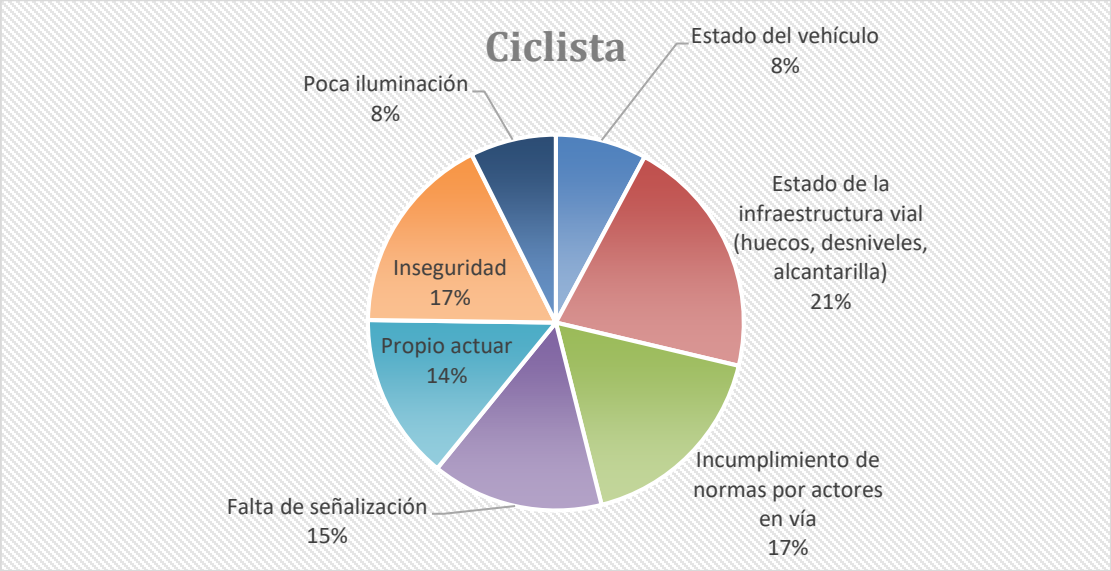
Ilustración 29 Pasajero



Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

En el rol de ciclista está en primer lugar el estado de la infraestructura vial, seguido por la inseguridad, el incumplimiento de las normas por los actores viales y en cuarto lugar la falta de señalización.

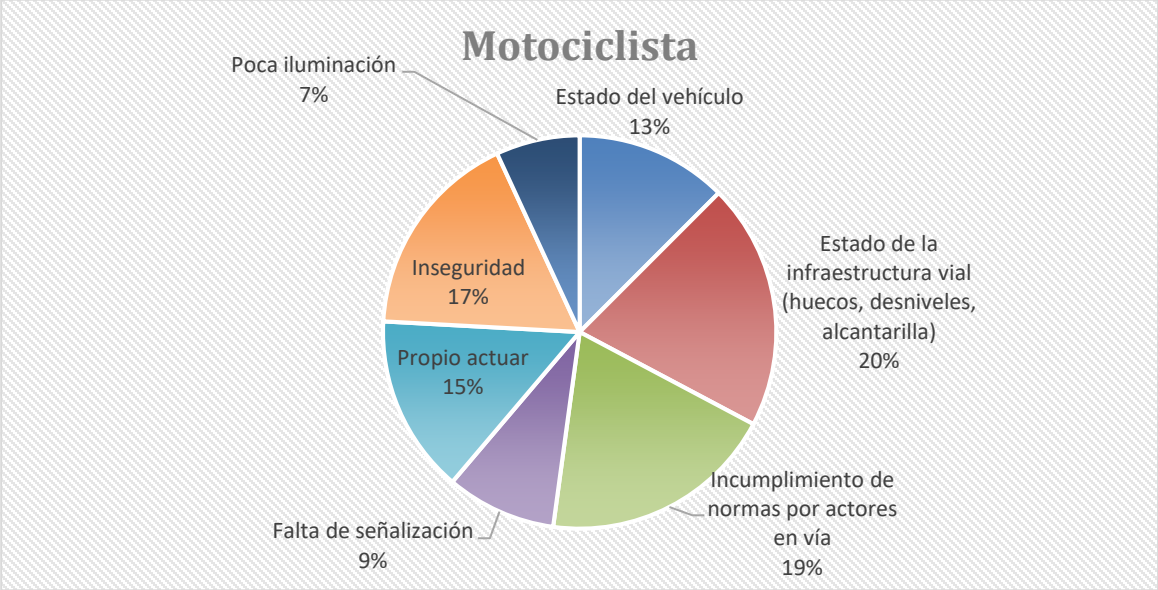
Ilustración 30 Ciclista



Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

Finalmente, para el motociclista está en primer lugar el estado de la infraestructura vial, seguido por el incumplimiento de las normas por los actores viales, inseguridad y en cuarto lugar el propio actuar.

Ilustración 31 Motociclista



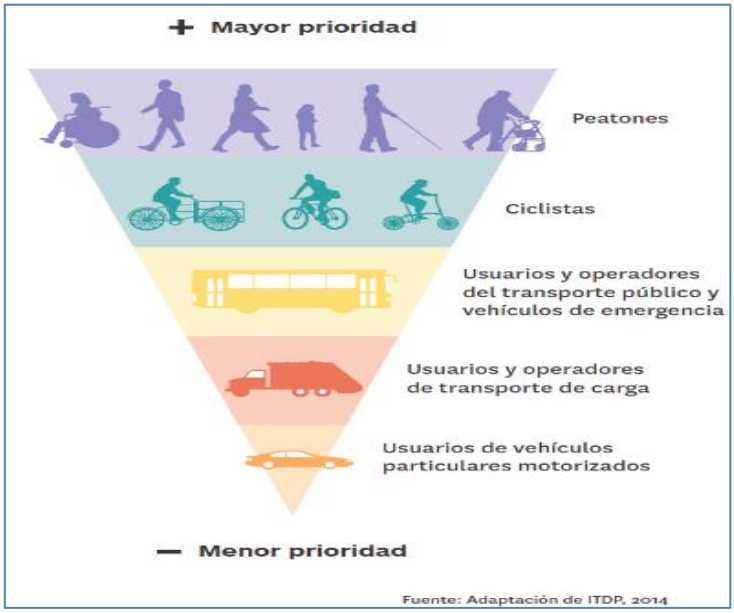
Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

Identificación de riesgos viales por actor

Con el fin de categorizar la prioridad en la protección de los actores viales de las ciudades, la Organización Mundial de la Salud (OMS) y las autoridades responsables del tránsito y transporte en las ciudades, a nivel mundial están utilizando la herramienta de jerarquización del espacio vial, denominada Pirámide de la movilidad.

Está en términos generales presenta los actores viales desde el menos agresivo ambientalmente el peatón hasta el más agresivo el vehículo particular, de igual forma puede interpretarse que nos muestra al más frágil y a su vez el más común, en la cima de la pirámide invertida el peatón, el cual requiere mayor protección por su exposición al riesgo vial; continuando con el ciclista en esta misma condición, para luego pasar a los medios motorizados.

Ilustración 32 Prioridad



Lo anterior relacionado con las cifras de siniestralidad de los actores viales en Bogotá 2020 del Informe Forensis 2020, nos presenta tasa de muerte por cada cien mil habitantes de 5.24 y de lesionados de 38.92 por cada cien mil habitantes.

Ilustración 33 Muertes y lesiones

Tabla 16. Muertes y lesiones por eventos de transporte casos y tasas según departamento, municipio del hecho y sexo de la víctima. Colombia, año 2020

Código DANE	Departamento y municipio	Muertes transporte						Lesiones transporte						Total	Tasa x 100.000 hab.
		Hombre	Tasa x 100.000 hab.	Mujer	Tasa x 100.000 hab.	Total	Tasa x 100.000 hab.	Hombre	Tasa x 100.000 hab.	Mujer	Tasa x 100.000 hab.	Total	Tasa x 100.000 hab.		
8849	Usiacurí	-	0,00	-	0,00	-	0,00	1	14,85	-	0,00	1	7,61	1	7,61
11	**Bogotá, D.C.**	**336**	**9,06**	**70**	**1,73**	**406**	**5,24**	**1.897**	**51,16**	**1.117**	**27,68**	**3.014**	**38,92**	**3.420**	**44,16**
11001	Bogotá, D.C.	336	9,06	70	1,73	406	5,24	1.897	51,16	1.117	27,68	3.014	38,92	3.420	44,16
13	**Bolívar**	**162**	**14,98**	**27**	**2,46**	**189**	**8,67**	**232**	**21,45**	**109**	**9,91**	**341**	**15,64**	**530**	**24,30**

Fuente: *Informe Forensis 2020*

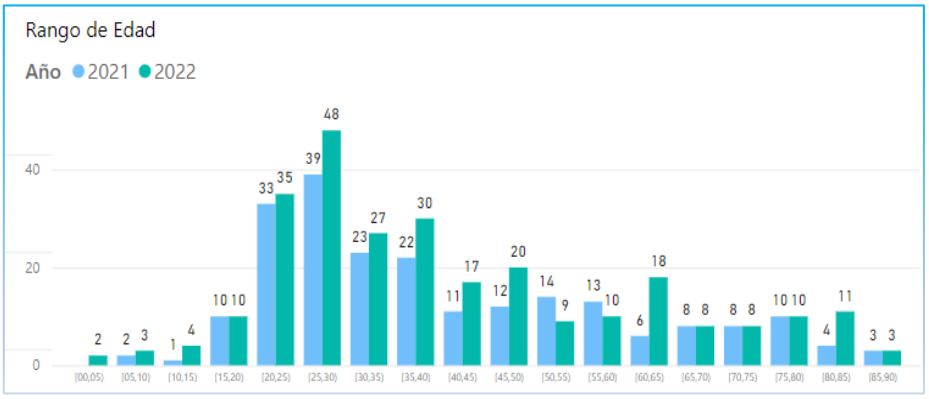
De acuerdo con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial con base en la información del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses a junio de 2022, en lo corrido del año se han presentado 273 muertes en Bogotá, de las cuales el usuario de moto representa el 38. 10 %, seguido por el peatón con el 35.9 % y el usuario de bicicleta con el 18. 32 %, como los principales actores.

Ilustración 34 % muertes actores viales

Usuario de la vía	Año 2022	%TC
Usuario de moto	104	38,10%
Peatón	98	35,90%
Usuario de bicicleta	50	18,32%
Usuario de vehículo	13	4,76%
Sin Información	6	2,20%
Usuario otros	2	0,73%
Total	**273**	**100,00%**

Fuente: *https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/cifras-ano-en-curso*

Ilustración 35 Rango de edad



Fuente: *https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/cifras-ano-en-curso*

De acuerdo con las cifras de víctimas fatales por rango de edad, se identifica que el mayor número de víctimas fatales se da entre los 20 a 40 años; lo cual nos plantea la priorización de las acciones en el IDT.

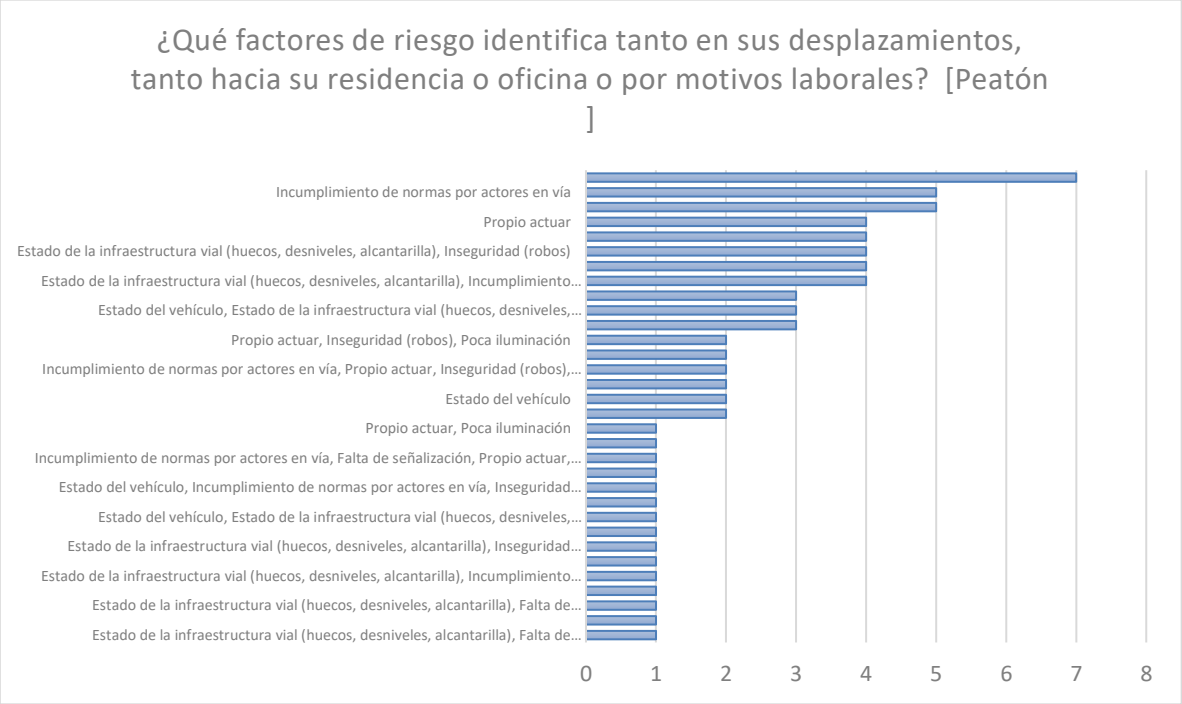
En esta misma lógica a continuación identificaremos los riesgos de cada actor vial.

- **Peatón**

Desde el punto de vista de movilidad, los transeúntes ocupan el lugar de mayor prioridad en relación a su exposición al riesgo y su aporte al medio ambiente; es por eso que allí usualmente se centran las medidas de movilidad en la protección de este actor.

De acuerdo con la encuesta los servidores y colaboradores que asumen rol de peatones perciben los siguientes riesgos de seguridad vial.

Ilustración 36 Riesgos desplazamientos peatón



Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

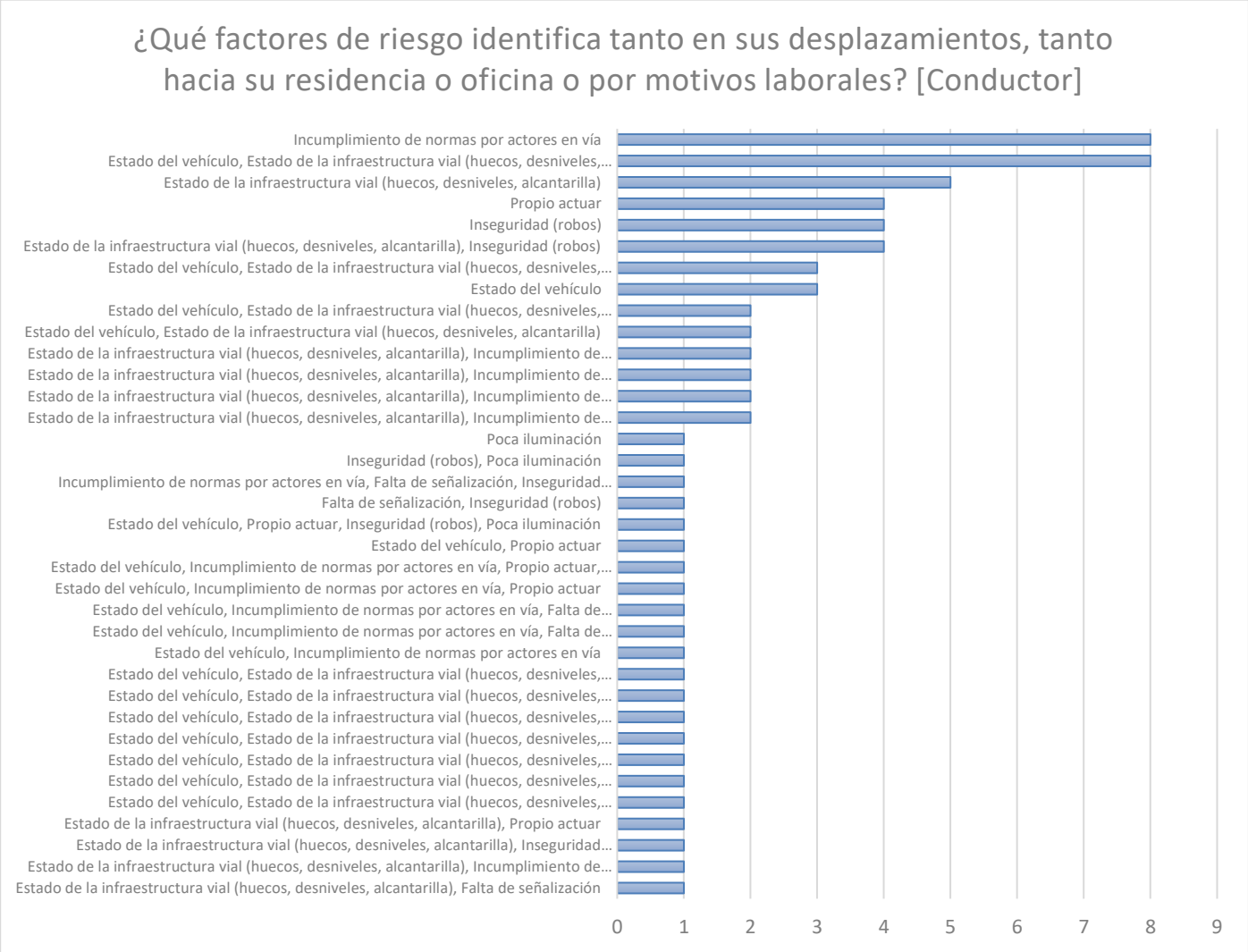
En el primer lugar se sitúala inseguridad (robos), el incumplimiento de normas por actores en la vía y el estado de la infraestructura vial (huecos, desniveles, alcantarilla) y donde el propio actuar es un factor relevante.

- **Conductor**

En esta categoría que se define de acuerdo al artículo 2° del Código Nacional de Tránsito. Ley 769 del 2002, se define como: *Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo*. En este apartado se tomó como el conductor de vehículo automotor que realiza sus viajes habituales hacia y desde el lugar de trabajo en vehículo propio.

En el primer lugar se sitúa el incumplimiento de normas por actores en vía, estado del vehículo, estado de la infraestructura vial (huecos, desniveles, alcantarilla), así como también mencionaron el propio actuar y la inseguridad.

Ilustración 37 Riesgos en desplazamientos conductor



Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

Para este actor se realizó entrevista a los dos conductores contratados directamente por la Entidad:

Tabla No.2 *Entrevista conductor 1*

Nombre	Harry Alexander Moreno Castro
Identificación	79761935
Localidad de residencia	Tunjuelito
Categoría licencia	C2

Años de experiencia conductor	20 años
Medio de transporte utilizado para llegar al lugar de trabajo	Bicicleta
Tiempo de traslado al lugar de trabajo	15 minutos
Distancia recorrida	15 kilómetros
Planeación de viajes por motivos laborales	Superior de manera semanal
Riesgos identificados	- Estado de la infraestructura vial - Seguridad - Incumplimiento de normas por actores en vía. - Falta de señalización
Frecuencia de viaje	-PIT -Eventos

Tabla No.3 *Entrevista conductor 2*

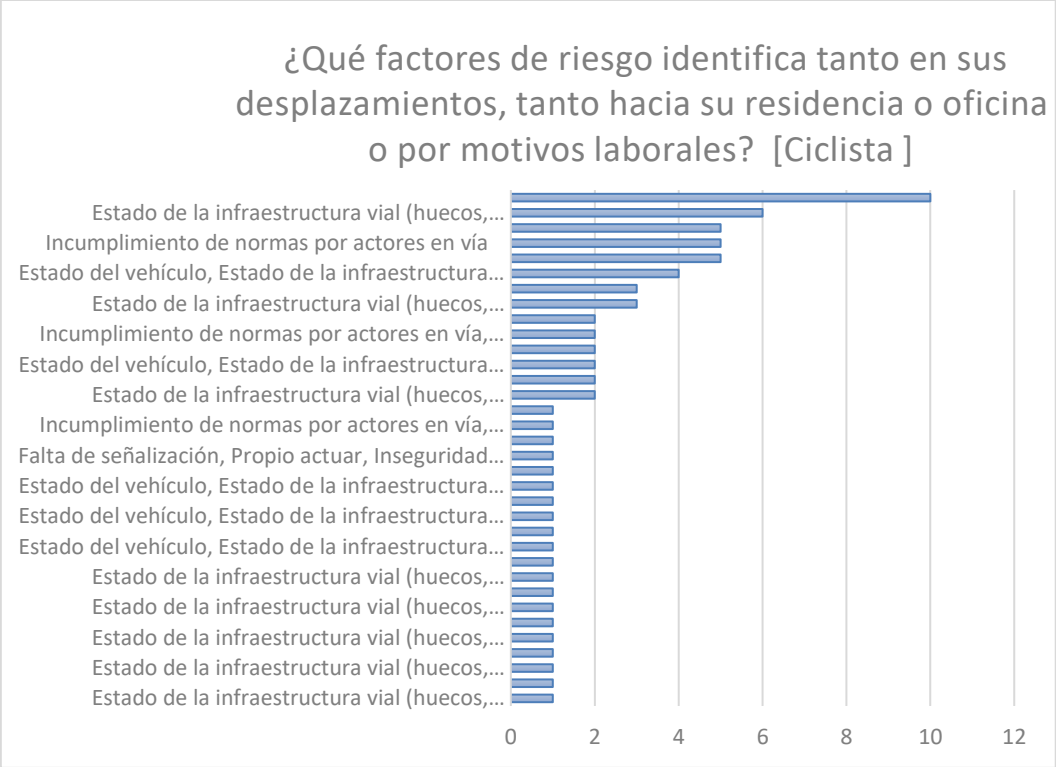
Nombre	Jorge Daniel Ramírez Orozco
Identificación	80.001.890
Localidad de residencia	Usaquén
Categoría licencia	C2
Años de experiencia conductor	25 años
Medio de transporte utilizado para llegar al lugar de trabajo	Vehículo Institucional
Tiempo de traslado al lugar de trabajo	75 minutos
Distancia recorrida	15 kilómetros
Planeación de viajes por motivos laborales	Diarios
Riesgos identificados	- Estado de la infraestructura vial - Parqueo en vía - Seguridad - Incumplimiento de normas por actores en vía. - Falta de señalización - Viajes inesperados que requieren rapidez
Frecuencia de viaje	- Corferias - Alcaldía - Ágora - Cámara de Comercio (Chapinero Salitre) - Kr 19, 17, 24

- **Ciclista**

En esta categoría que se define de acuerdo al artículo 2° del Código Nacional de Tránsito. Ley 769 del 2002, se define como: Conductor de bicicleta o triciclo. Para este análisis se tomaron todos los servidores y colaboradores que expresaron que sus viajes habituales hacia y desde el lugar de trabajo los realizan en bicicleta.

El principal riesgo que contemplan es el estado de la infraestructura vial (huecos, desniveles, alcantarilla), seguido por la inseguridad (robos), luego el incumplimiento de normas por actores en la vía; un riesgo que en general es recurrente en la encuesta es el propio actuar.

Ilustración 38 Riesgos desplazamiento ciclista



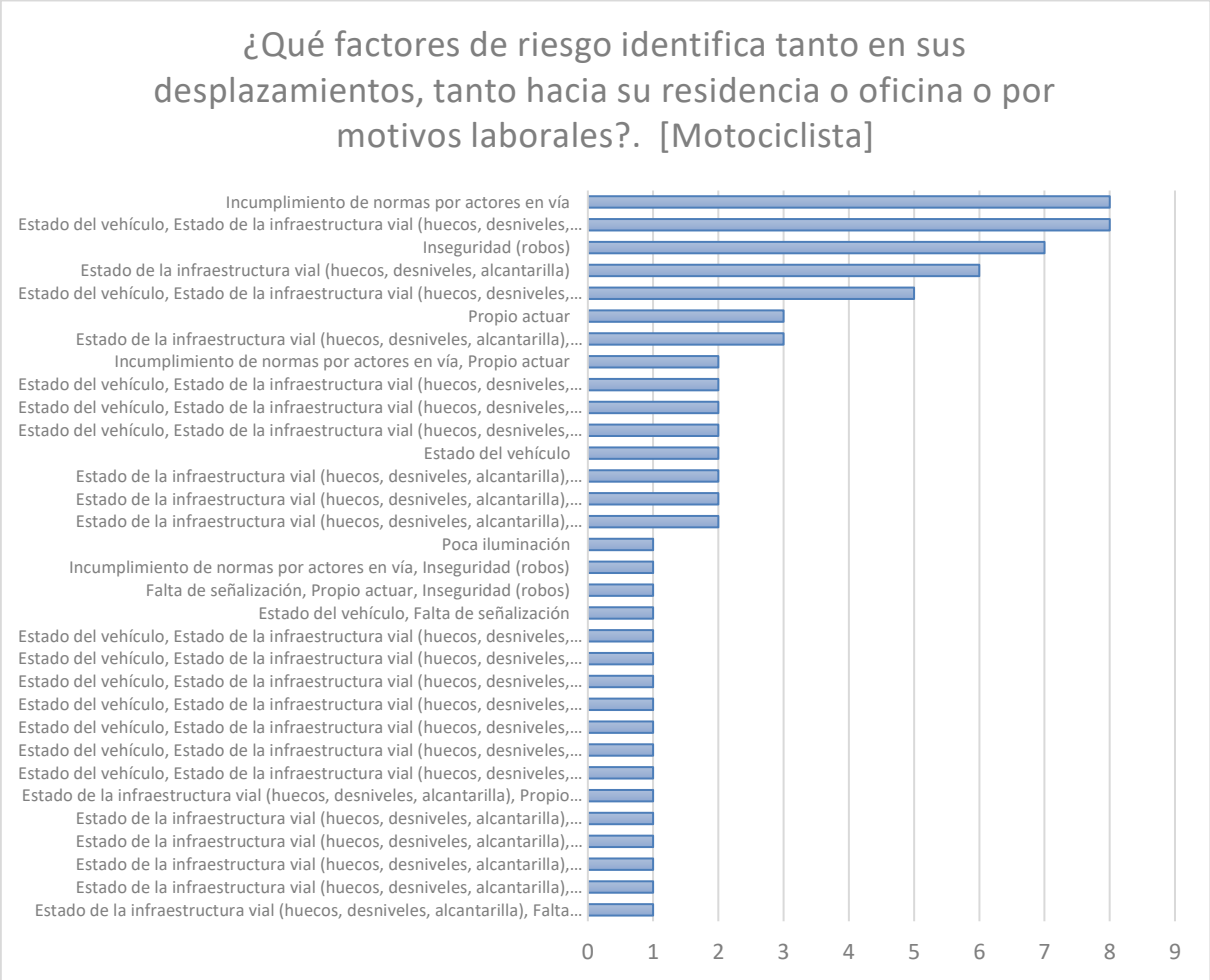
Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

- **Motociclista**

En esta categoría que se define de acuerdo al artículo 2° del Código Nacional de Tránsito. Ley 769 del 2002, se define como: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

Para este análisis se tomaron todos los servidores y colaboradores que expresaron que sus viajes habituales hacia y desde el lugar de trabajo los realizan en motocicleta. Los riesgos contemplados fueron, incumplimiento de normas por actores en vía, estado del vehículo, estado de la infraestructura vial (huecos, desniveles, alcantarilla), inseguridad y propio actuar.

Ilustración 39 Riesgos desplazamiento motociclista



Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

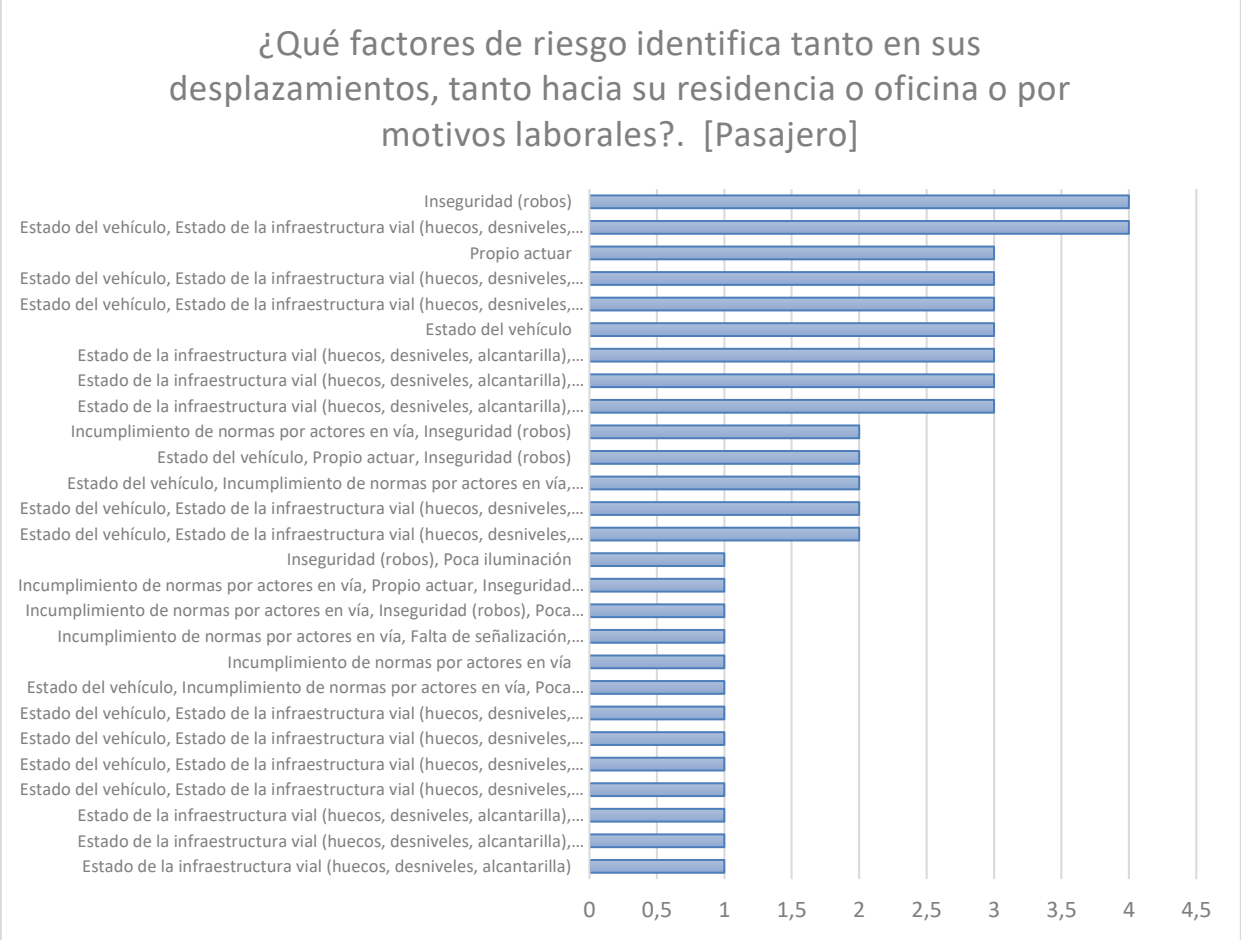
- **Pasajero**

En esta categoría que se define de acuerdo al artículo 2° del Código Nacional de Tránsito. Ley 769 del 2002, se define como: Persona distinta al conductor que se transporta en un vehículo público. Para este análisis se tomaron todos los servidores y colaboradores que

expresaron que sus viajes habituales hacia y desde el lugar de trabajo los realizan en transporte público de pasajeros.

En el primer lugar se sitúan la inseguridad (robos), estado del vehículo, estado de la infraestructura vial (huecos, desniveles, alcantarilla), incumplimiento de normas por actores en la vía, así como también mencionaron propio actuar, falta de señalización y la iluminación.

Ilustración 40 Riesgos desplazamiento pasajero



Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

9. DEFINICIÓN DE LOS RIESGOS VIALES DE LA ENTIDAD

Teniendo en cuenta el capítulo anterior, los medios de transporte utilizados por los colaboradores del IDT, la identificación de la prioridad de los riesgos por actor, así como

los datos encontrados de siniestralidad vial de la ciudad, se presenta la siguiente tabla de priorización de riesgos viales encontrados.

¿Qué factores de riesgo identifica tanto en sus desplazamientos, tanto hacia su residencia o oficina o por motivos laborales?	Peatón	Conductor	Pasajero	Ciclista	Motociclista	Total
Estado del vehículo	11	32	35	18	29	**125**
Estado de la infraestructura vial (huecos, desniveles, alcantarilla)	36	43	41	48	47	**215**
Incumplimiento de normas por actores en vía	37	41	40	40	45	**203**
Falta de señalización	20	23	17	34	21	**115**
Propio actuar	32	28	24	33	34	**151**
Inseguridad	54	36	50	40	40	**220**
Poca iluminación	18	13	10	17	16	**74**
Total	**208**	**216**	**217**	**230**	**232**	**1103**

Tabla No.4 *Clasificación y calificación de riesgos viales - IDT*

Fuente: *Encuesta de Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV -IDT*

9.1 Identificación del riesgo

Es parte del diagnóstico de infraestructura segura, donde se encontraron observaciones en la percepción del riesgo en sus desplazamientos habituales.

9.2 Calificación del riesgo

Se plantea generar un análisis que permita la prevención, mitigación, control y respuesta a posibles contingencias generadas en el desarrollo de los desplazamientos de los colaboradores de la Entidad.
Como primera aproximación se identifican los riesgos potenciales que se podrían generar, con la finalidad de definir mecanismos de prevención y control, y en el caso de presentarse una contingencia, activar los mecanismos necesarios para su control.

9.2.1 Proceso Metodológico

Para la evaluación de los diferentes factores de riesgo para los ejes planteados, se parte de la estimación de la probabilidad de ocurrencia de un suceso no deseado y la determinación de los posibles efectos o consecuencias desfavorables en el desarrollo de cada alternativa.

Para la evaluación de los riesgos asociados se utilizó la metodología planteada por Arboleda y Zuluaga que define el riesgo como:

R = A×V = P × I, donde

- R = Valor cualitativo del riesgo.
- P = Probabilidad de ocurrencia de una amenaza o suceso no deseado = A.
    - I = Intensidad o severidad de efecto o consecuencias potenciales V.

La probabilidad de ocurrencia del evento o suceso se basa en:

Categoría	Descripción	#
Frecuente	Cuando puede suceder tres o cuatro veces al año.	5
Probable	Cuando puede suceder una o dos veces al año.	4
Ocasional	Cuando puede suceder una vez al año.	3
Remota	Cuando puede suceder una vez cada 2 años	2
Improbable	Cuando puede suceder una vez cada 4 años	1

Los posibles efectos o consecuencias desfavorables se basan en:

Categoría	Descripción	#
Insignificantes	Genera consecuencias de baja intensidad, puntuales, fugaces, de efecto secundario y recuperable de manera inmediata o reversible en el corto plazo. No genera afectación a los recursos de la entidad o a su buen nombre.	1
Leves	Genera consecuencias de mediana intensidad, puntuales, temporales, de efecto directo y recuperable o reversible en el mediano plazo. Generan afectaciones leves a los recursos de la entidad o a su buen nombre.	2
Graves	Genera consecuencias de alta intensidad, extensas, temporales, de efecto directo, mitigable o reversible en el largo plazo. Generan afectaciones graves a los recursos de la entidad o a su buen nombre.	3
Catastróficas	Genera consecuencias de muy alta intensidad, muy extensas, permanentes, de efecto directo, irrecuperable e irreversible. Generan afectaciones irreparables a los recursos de la entidad o a su buen nombre.	4

Matriz de evaluación del Riesgo

			Nivel del Riesgo				
Vulnerabilidad	Catastrófica	4	4	8	12	16	20
	Grave	3	3	6	9	12	15
	Leve	2	2	4	6	8	10
	Insignificante	1	1	2	3	4	5
			1	2	3	4	5
			Improbable	Remota	Ocasional	Probable	Frecuente
			Amenza				

Riesgo aceptable | Riesgo tolerable | Riesgo crítico

9.2.2 Calificación por eje

EJES	RIESGO	PROBABILIDAD	INTENSIDAD	CALIFICACIÓN	CATEGORÍA	¿A QUIÉN SE LE ASIGNA?	TRATAMIENTO/CONTROL A SER IMPLEMENTADO
COMPORTAMIENTO HUMANO	Incumplimiento de normas por actores en vía	5	3	15	Riesgo Critico	Todos los servidores y colaboradores	Capacitar a la comunidad del IDT sobre normas de tránsito, manejo defensivo y atención a victimas
VEHICULOS SEGUROS	Estado del vehículo (VEHICULO CON FALLAS)	3	4	12	Riesgo Critico	Conductores de vehículos	Ejecutar los mantenimientos de los vehículos en las fechas establecidas o cuando se presenten fallas mecánicas
INFRAESTRUCTURA SEGURA	Estado de la infraestructura vial (huecos, desniveles, alcantarilla) en mal estado.	4	2	8	Riesgo tolerable	IDU UMV	Reporte del estado de las vías a la Entidad competente
	Incumplimiento en la utilización de señalización y demarcación vial existente	4	3	12	Riesgo Critico	Todos los colaboradores	Capacitar a la comunidad del IDT en el uso de los espacios asignados para cada actor vial
ATENCION A VICTIMAS	Accidentes de Transito	2	4	8	Riesgo tolerable	Brigada de Emergencia Conductores	Capacitación a la Brigada de Emergencia y Conductores Socialización Protocolo de Atención a victimas

Tabla No.5 *Identificación de la prioridad de los riesgos*

Acciones de mitigación

EJES	RIESGO	OBJETIVO	ACCIONES	MEJORES PRACTICAS
COMPORTAMIENTO HUMANO	Incumplimiento de normas por actores en vía	Evitar accidentes de Tránsito y causar lesiones personales a terceros. Evitar multas, y el desplazamiento del vehículo a los patios de tránsito de la ciudad	Capacitar a la comunidad del IDT sobre normas de tránsito, manejo defensivo a conductores y atención a victimas	Generar cultura ciudadana y potenciar valores de convivencia y respeto por los demás
VEHICULOS SEGUROS	Estado del vehículo	Asegurar que los vehículos cumplan con las condiciones de operación y seguridad.	Planeación y ejecución de los planes de mantenimiento preventivo y correctivo	Ejecutar los mantenimientos de los vehículos, las fechas establecidas o cuando se presenten fallas mecánicas
INFRAESTRUCTURA SEGURA	Estado de la infraestructura vial (huecos, desniveles, alcantarilla)	Identificar el deterioro, daños permanentes y temporales en la infraestructura interna, así como, identificar posibles riesgos en las vías públicas o privadas utilizadas para la operación	Análisis de las vías e identificación de los puntos críticos, daños permanentes o temporales, socialización de la información.	Reporte del estado de las vías a la Entidad competente
	Incumplimiento en la utilización de señalización y demarcación vial existente	Identificar los espacios de tránsito peatonal y vehicular en la entidad	Sensibilizar sobre el correcto uso de la señalización vial del sector.	Capacitar a la comunidad del IDT en el uso de los espacios asignados para cada actor vial
ATENCION A VICTIMAS	Accidentes de Transito	Asegurar la investigación de todos los siniestros de tránsito reportados en la entidad, para determinar sus causas reales y establecer acciones que permitan prevenir la ocurrencia de las situaciones similares.	Realizar la investigación de accidentes	Divulgar la lección aprendida a toda la comunidad

Tabla No.6 *Acciones mitigación riesgos*

10. PLAN DE ACCIÓN

Se plantea una serie de acciones con el fin de dar estructura al PESV y cumplir con los objetivos planteados, garantizando su ejecución a través de un cronograma de actividades destinado a realizar cada una de las tareas propuestas. Anualmente se realizará un análisis de los resultados y se articulará con el Plan de Trabajo Anual de Seguridad y Salud en el Trabajo.
El plan contará con recursos financieros y de talento humano necesarios, teniendo en cuenta que todas las áreas están involucradas y comprometidas al desarrollo e implementación del PESV en pro de una nueva cultura de seguridad vial y de la mejora continua.

10.1 Sensibilización en Seguridad Vial

Conforme a los resultados de identificación y valoración del riesgo, las sensibilizaciones de los conductores del Instituto Distrital de Turismo son las siguientes:

Tabla No.7 *Sensibilización Seguridad Vial*

TEMÁTICA	RESPONSABLE	FRECUENCIA
Normatividad vial	Subdirección de Gestión Corporativa	Anual
Manejo Seguro Defensivo	Subdirección de Gestión Corporativa	Anual
Hábitos y Comportamientos seguros	Subdirección de Gestión Corporativa	Anual
Atención y actuación en emergencias Viales	Subdirección de Gestión Corporativa	Anual
Mecánica básica e inspección vehicular	Subdirección de Gestión Corporativa	Anual
Reporte e investigación de accidentes de tránsito - ARL	Subdirección de Gestión Corporativa	Anual

11. PRESUPUESTO IMPLEMENTACIÓN PESV

Las acciones del Plan Estratégico de Seguridad Vial se ejecutan en función del desarrollo propio de las actividades misionales de la entidad, a través del plan de capacitación institucional, del contrato de mantenimiento de vehículos, de compra de insumos y contratos de prestación de servicios.

12. INDICADORES

El Instituto Distrital de Turismo preciso como mecanismo para el seguimiento del

desarrollo y cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial, la implementación de los indicadores, los cuales serán objeto de revisión y seguimiento.

De acuerdo con la Resolución 40595 de 2022, los indicadores para el plan Estratégico de Seguridad Vial – Básico, establecidos parta la entidad, se describen en la tabla que se presenta a continuación. Así mismo de manera complementaria permiten el seguimiento a cada uno de los programas de gestión de riesgos.

Para la medición de los indicadores se toma como fuente los informes de accidentalidad, la programación de vehículos para mantenimiento, asistencia a capacitación y el cumplimiento de actividades del plan de acción.

Tabla No.8 *Tabla de indicadores*

NOMBRE DEL INDICADOR	VARIABLES	META	RESPONSABLE	FORMULA
Tasa de siniestros viales por nivel de perdida TSV(n)	**SV(tn)** Número de siniestros viales por trimestre por nivel de perdida: fatalidades, heridos graves con más de 30 días de incapacidad, heridos leves con hasta 30 días de incapacidad, choques simples. **K:** Constante equivalente a 1.000.000 de kilómetros. **Km(t):** Numero de kilómetros recorridos por trimestre por toda la flota de vehículos de la organización.	5%	Subdirección de Gestión Corporativa	# de siniestros viales por trimestre por nivel de perdida = 1.000.000 kms / Numero de kilómetros recorridos por trimestre por toda la flota de vehículos de la organización. **TSV(n) = SV(tn) = K / Km(t)** **Frecuencia:** Trimestral
Riesgos de seguridad vial identificados: RSVI (Relacionados) Gestión de Riesgos Viales: GRV	**RI(ia):** Cantidad de riesgos identificados al inicio del año (total en matriz) **RI(fa):** Cantidad de riesgos identificados al final del año (total en matriz) **RVA(ia):** Cantidad de riesgos con valoración alta al inicio del año **RVA(fa):** Cantidad de riesgos con valoración alta al final del año	Disminución de los riesgos	Subdirección de Gestión Corporativa	**RSVI = RI(fa) – RI(ia)** **GRV = RVA(fa) – RVA(ia)** **Frecuencia:** Anual
Cumplimiento metas PESV: CM PESV	**MA(t):** Numero de metas alcanzadas o logradas en el PESV por trimestre **TM(t):** Número total de metas definidas PESV por trimestre	100%	Subdirección de Gestión Corporativa	**CM PESV = MA(t) / TM(t) * 100** **Frecuencia:** Trimestral y acumulado año
	AEPlan(t): Numero de actividades ejecutadas del plan anual de trabajo PESV por trimestre			**CPlan PESV = AEPLan(t) / APPLa(t) * 100**

Cumplimiento de actividades plan anual PESV: CPlan PESV	**APPLan(t):** Número total de actividades programadas del plan anual de trabajo PESV por trimestre	100%	Subdirección de Gestión Corporativa	**Frecuencia:** Trimestral y acumulado año
% Exceso Jornadas Laborales conductores: %EJLC	**#EJD:** Numero de excesos en la jornada diaria de trabajo de los conductores (eventos en los que los conductores han superado el tiempo máximo permitido en la legislación) por mes. **#SDT:** Sumatoria total de días trabajados por todos los conductores que realizan desplazamientos laborales por mes.	100%	Subdirección de Gestión Corporativa	**%EJL = #EJD / #SDT * 100** **Frecuencia:** Mensual y acumulado año
Inspecciones Diarias Pre operacionales: IDP	**#VID:** Número de vehículos inspeccionados diariamente **#TV:** Número total de vehículos que trabajan diariamente	100%	Subdirección de Gestión Corporativa	**IDP = #VID / #TV * 100** **Frecuencia:** Mensual y acumulado año
Cumplimiento Plan de Mantenimiento Preventivo de vehículo: CPMVh	**MEVh(t):** Numero de actividades de mantenimiento preventivo ejecutadas por trimestre. **MPVh(t):** Número total de actividades de mantenimiento preventivo programadas por trimestre	100%	Subdirección de Gestión Corporativa	**CPMVh = MEVh(t) / MPVh(t) * 100** **Frecuencia:** Trimestral y acumulado año
Cumplimiento plan de formación en seguridad vial: CPF PESV	**CESV(t):** Numero de capacitaciones en seguridad vial ejecutadas por trimestre **CPSV(t):** Número total de capacitaciones en seguridad vial programadas por trimestre	100%	Subdirección de Gestión Corporativa	**CPFSV = CEPF(t) / CTPF(t) * 100** **Frecuencia:** Trimestral y acumulado año
Cobertura Plan de formación en seguridad vial: CPF PESV	**CFSV(t):** Numero de colaboradores de la organización capacitados en seguridad Vial **CT(t):** Número total de colaboradores de la organización	100%	Subdirección de Gestión Corporativa	**CPFSV = CEPF(t) / CTPF(t) * 100** **Frecuencia:** Trimestral y acumulado año
No conformidades Auditoria Cerradas: NCAC	**#NCI:** Numero de no conformidades identificadas y analizadas **#NCG:** No conformidades gestionadas y cerradas	100%	Subdirección de Gestión Corporativa	**NCAN = #NCG / #NCI * 100** **Frecuencia:** Anual

13. PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES

La provisión del empleo de conductor del Instituto Distrital de Turismo se realiza mediante nombramiento, acorde con la normatividad vigente.

13.1 Perfil del Conductor

El Instituto Distrital de Turismo, para la selección de conductores, se rige bajo las directrices de la Resolución No.264 del 9 de noviembre de 2022*"Por la cual se modifica el Manual Especifico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos de la Planta Personal del Instituto Distrital de Turismo – IDT"*.

Nivel: Asistencial
Denominación de empleo: Conductor
Código: 480
Grado: 03
Dependencia: Dirección General
Cargo del Jefe Inmediato: Director General

Propósito Principal

Conducir el vehículo asignado y transportar a los superiores o personas que se le indique, observando cumplimiento de las normas de tránsito por su seguridad, la de las personas que transporte y del vehículo.
Formación Académica

Diploma de bachiller
Licencia de conducción vigente B1, B2, B3, CI, C2, C3.

Experiencia
Doce (12) meses de experiencia relacionada.

Conocimientos Básicos o Esenciales:

1. Mecánica general
2. Normas de tránsito y conducción
3. Mapa general de la ciudad
4. Ubicación física de entidades y organizaciones con que se relacione el instituto.
5. Sitios de atención de emergencias
6. Mecánica y mantenimiento de vehículos

Descripción de Funciones Esenciales:

1. Conducir los vehículos asignados para las actividades oficiales de acuerdo a las normas de tránsito de manera eficiente y oportuna.

2. Cumplir con los itinerarios, horarios y servicios que se le asignen.
3. Realizar el transporte de suministros, equipos y correspondencia, previa orden del jefe inmediato.
4. Cumplir con los procedimientos establecidos para el mantenimiento, preventivo, correctivo y de aprovisionamiento de combustible del vehículo con la oportunidad requerida
5. Ubicar el vehículo en los lugares de parqueo autorizado al inicio y final de jornada de trabajo
6. Verificar que los documentos del vehículo se encuentren actualizados e informar y adelantar las diligencias necesarias para tal efecto.
7. Atender las reparaciones inmediatas que demande el buen funcionamiento del vehículo.
8. Cumplir de manera estricta las restricciones de uso de los vehículos puestos a disposición del Instituto, siguiendo las instrucciones del Director en cumplimiento de las funciones propias del servicio.
9. Desempeñar las demás funciones asignadas por la autoridad competente, de acuerdo con el nivel, la naturaleza y el propósito principal del empleo.

13.2 Pruebas de ingreso de Conductores

Las pruebas de ingreso para el Plan Estratégico de Seguridad Vial son todas aquellas que ayudan a garantizar la idoneidad del conductor para cumplir su función y se deben realizar sin excepción a todos aquellos aspirantes a conductor al momento de la selección.

Exámenes médicos ocupacionales

Se efectúan mediante un proceso de contratación para la prestación del servicio de realización de exámenes médicos ocupacionales y se generan bajo el rubro de Salud Ocupacional, y corresponden a:

Examen médico ocupacional de Ingreso

- Examen médico ocupacional de ingreso con énfasis osteomuscular y cardiovascular (Certificado de aptitud laboral para conductor con el concepto de apto o apto con restricciones que no interfieren en la labor)
- Optometría
- Audiometría
- Espirometría
- Examen Psicosensométrico (motriz y psicométrico)
- Electrocardiograma

- Perfil lipídico y Glicemia

Examen médico ocupacional Periódico

- Examen médico ocupacional periódico para conductor con énfasis osteomuscular y cardiovascular (Concepto de aptitud para conductor)
- Optometría
- Audiometría
- Espirometría
- Examen Psicosensométrico (motriz y psicométrico)
- Electrocardiograma
- Perfil Lipídico y Glicemia

13.1.1 Prueba de Alcoholimetría

Con el fin de fomentar estilos de vida saludables, y a su vez evitar la ocurrencia de accidentes en actividades de alto riesgo como la conducción, el IDT establecerá los lineamientos y acciones para la aplicación de pruebas de alcoholemia la cual constituye una práctica útil para generar conciencia entre el personal e intervenir preventivamente la materialización de incidentes.

14. Control de Documentación de Conductores

El proceso Gestión de Talento Humano, es el encargado de custodiar las hojas de vida de los conductores que se encuentran vinculados a la planta de personal.

La Subdirección de Gestión Corporativa revisará la documentación de las carpetas laborales de los conductores dos (2) veces al año en compañía del líder de Talento Humano y del líder de bienes y servicios, dejando constancia de la reunión en el formato GD-F06 Acta.

14.1 Información de los Conductores

La información general de los conductores y vehículos se tiene documentada en una base de datos y de manera conjunta entre los procesos Gestión de Talento Humano y Bienes y Servicios quienes se encargarán de mantener la actualización, trazabilidad y custodia de la información en un sistema de archivo.
Dicha actualización se realiza de manera semestral y se registra la siguiente información:

- Nombres y apellidos
- Número de identificación

- Edad
- Tipo de contrato
- Años de experiencia en conducción
- Inscripción ante el RUNT
- Tipo de licencia de conducción
- Vigencia de la licencia de conducción
- Tipo de vehículo que conduce
- Reporte de comparendos e histórico de los mismos
- Control de ingreso de conductores con deudas de comparendos
- Reporte de incidentes - fecha, lugar, área rural/urbana
- Reporte de accidentes- fecha, lugar, área rural/urbana
- Acciones de seguridad vial realizadas: Exámenes, Pruebas, Capacitaciones etc.
- Reporte de enfermedades relevantes para ejercer la conducción

14.2 Reporte de Comparendos

El encargado de la gestión del parque automotor designado por la Subdirección de Gestión Corporativa deberá revisar la página del RUNT o Secretaria de Movilidad mensualmente, donde verificará si existe algún comparendo impuesto a cada una de las placas asignadas a los vehículos del Instituto Distrital de Turismo o a las cédulas de los conductores de la Entidad. En caso afirmativo y para el caso de comparendo impuesto a los vehículos de la entidad, se procederá a citar al conductor quien a su vez realizará un informe sobre la posible responsabilidad en la infracción cometida. Cuando son comparendos impartidos a los conductores en sus vehículos particulares deberán ponerse al día con un compromiso ante la entidad.

Corresponde a la Subdirección de Gestión Corporativa y para el caso de vehículos propios remitir a la Oficina de Control disciplinario interno el informe sobre la posible responsabilidad en la infracción cometida y se realice la investigación a que haya lugar. Las multas ocasionadas por la violación de cualquiera de las normas de tránsito serán asumidas por el conductor, cuando la infracción tenga como causa comportamientos indebidos por este o falla en sus deberes legales.

15. CONTROL Y MANTENIMIENTO DE VEHICULOS

Los vehículos son una herramienta de trabajo en los que se realiza desplazamientos habituales durante la jornada laboral, y en cumplimiento de la normativa legal vigente en materia de seguridad vial, el vehículo ha de responder en todo momento con eficacia y precisión a todas las maniobras ejecutadas por el conductor y muy especialmente, sus mecanismos y sistemas básicos de seguridad pasiva y activa.

Los lineamientos que regulan el uso, administración y control del parque automotor de la Entidad, deberán ser atendidos por todas las personas, con el fin de cuidar y propender por el buen uso del mismo y acatando lo establecido en el Código Nacional de Tránsito y demás normas relacionadas. El incumplimiento de cualquiera de los lineamientos y obligaciones será causal de mala conducta que dará lugar a la respectiva investigación.

Todos los vehículos de propiedad de la entidad, estarán bajo la administración de la Subdirección de Gestión Corporativa, quien será la encargada de definir, asignar y controlar su uso para apoyar las diferentes necesidades de transporte, según disponibilidad y orden de solicitud. Así mismo si se requiere salir del perímetro urbano del Distrito Capital será con previa autorización de la Dirección General y el respectivo reporte a la Aseguradora por parte de la Subdirección de Gestión Corporativa.
El vehículo estará a cargo de cada conductor mediante el formato de apoyo *Entrega–Recepción de Vehículo*, el cual se actualizará de acuerdo a los cambios de responsables según la necesidad del servicio.

Los conductores están obligados a portar la licencia de conducción vigente de la categoría correspondiente para la conducción del vehículo asignado. Así mismo todo conductor deberá evaluar las condiciones de riesgo por clima y estado de la vía para ajustar su velocidad por debajo de los límites máximos permitidos en la misma.

Los parqueaderos ubicados en las instalaciones o asignados al IDT son para uso de los directivos y solo los vehículos autorizados por la Subdirección de Gestión Corporativa podrán permanecer en los parqueaderos mencionados.

El suministro de combustible solo se proporcionará a los vehículos propiedad de la Entidad cuando se requiera y se llevará el control a través del contrato objeto de este servicio, el cual tiene como soporte un registro electrónico aportado por el proveedor donde se detalla fecha, hora, kilometraje, cantidad de galones y precio de cada tanqueada.

Los vehículos del parque automotor de la Entidad y vehículos contratados, deberán estar amparados y para el efecto se deben contar con las siguientes pólizas de seguros.

- Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT
- Responsabilidad Civil Extracontractual
- Pérdida parcial o total por hurto calificado
- Pérdida total o parcial por daños
- Gastos de transporte por perdida total

Los vehículos de propiedad de la Entidad, deberán portar copia de la póliza de automóviles y la información técnica (Nombre de la compañía aseguradora y teléfono de asistencia), para reporte de posibles imprevistos y/o accidentes que se puedan presentar, durante el desarrollo de las actividades propias en cumplimiento de la gestión.

Conforme a lo establecido en la Ley 769 de 2002 *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"* y lineamientos de la entidad, en la prestación del servicio de transporte se prohíbe:

- Conducir en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancia alucinógenas.
- Conducir en forma inadecuada
- Cometer actos contra la moral y las buenas costumbres en el desempeño del servicio
- Utilizar el vehículo fuera de los horarios establecidos en la programación definida sin previa autorización
- Utilizar el vehículo para atender actividades de carácter personal
- Utilizar el vehículo para enseñar a conducir
- Dejar abandonado el vehículo
- Permitir la utilización del vehículo a personas no autorizadas
- Transportar un número de personas o carga que exceda las especificaciones técnicas y lo señalado en la matrícula del vehículo.
- Efectuar cualquier tipo de reparación sin la respectiva autorización
- Cambiar o sustituir piezas o elementos propios de los vehículos
- Portar armas de fuego o armas blancas
- Portar narcóticos o cualquier sustancia que se encuentre restringida o prohibida.
- Y todas las demás establecidas en el código

15.1 Mantenimiento Preventivo y Correctivo

La Subdirección de Gestión Corporativa será responsable de mantener al día el cumplimiento de las revisiones técnico mecánicas y los trabajos de mantenimiento preventivo y correctivo los cuales se efectuarán en los talleres con quien se tenga contrato vigente con la autorización expresa de la Subdirección.

El Instituto Distrital de Turismo cuenta actualmente con vehículos activos, los cuales se encuentran al 100% de su operatividad, los vehículos circulan con el seguro obligatorio SOAT y el certificado de la revisión técnico mecánica conforme con la normatividad vigente. Los vehículos no motorizados como las bicicletas (Tipo montaña, color azul, modelo 6W1123) cuentan con casco y guaya; seguro todo riesgo y tarjeta de propiedad

- **Mantenimiento preventivo:** Es aquel que se realiza de manera anticipada con el fin de prevenir el surgimiento de averías en los vehículos automotores. El mantenimiento preventivo de los vehículos de la entidad estará sujeto al manual suministrado por el fabricante del vehículo, para lo cual se establece un cronograma de mantenimiento preventivo de acuerdo con los históricos de mantenimiento y ficha técnica del vehículo.

Los vehículos de propiedad del Instituto Distrital de Turismo deberán realizar el cambio de aceite aproximadamente cada 5.000 kilómetros según lo estipulado en el manual operativo del vehículo, o cuando este lo requiera.

El mantenimiento preventivo se realizará aproximadamente cada 10.000 kilómetros para los vehículos usados o cuando lo requieran y para los nuevos de acuerdo a las recomendaciones dadas por el fabricante.

Los conductores deberán mantener actualizada la información referente al mantenimiento de vehículos en el formato GB-F79 *Control mantenimiento de vehículo.*

- **Mantenimiento correctivo:** Es aquel que se realiza con la finalidad de reparar fallas o defectos que se presenten en vehículos. Este se deberá efectuar en el momento que sea requerido o al momento de presentar fallas.

Los conductores a través de correo electrónico deberán solicitar los servicios de mantenimiento o reparación que requiera el vehículo que tienen a su cargo.

El conductor deberá registrar en el formato GB-F79 *Control mantenimiento de vehículo*, cada vez que se realicen mantenimientos o reparaciones. Cuando se requiera dejar el vehículo para la reparación respectiva, el taller entregara un formato con el registro del estado actual del vehículo y sus accesorios. De igual manera, cuando se reciba el vehículo reparado por parte del taller, se verificará que todos los elementos del mismo se reciben a satisfacción y si es necesario se realizara una prueba de ruta para evaluar la reparación o arreglo realizado. Las reparaciones de cada vehículo deberán ser autorizadas por la Subdirección de Gestión Corporativa.

15.2 Idoneidad del personal que realiza los mantenimientos

El Instituto Distrital de Turismo no cuenta con instalaciones propias ni con el personal idóneo para realizar los mantenimientos preventivos o correctivos a los vehículos, por lo cual la entidad lo realiza a través de la contratación estatal y cuyo objeto contractual es "Prestar el servicio de |mantenimiento preventivo y correctivo, con suministro de repuestos para los vehículos de propiedad del Instituto Distrital de Turismo, incluyendo la adquisición

de llantas", por consiguiente, dicho mantenimiento es realizado por talleres autorizados, los cuales cuentan con la infraestructura y tecnología requerida para tal fin.

- **Revisión Diaria preoperacional**

La inspección visual al vehículo debe realizarse de manera consciente, evaluando cada elemento que pueda poner en riesgo la seguridad del conductor y sus ocupantes. La revisión o lista de chequeo pre-operacional debe realizarse antes de utilizar cada vez el vehículo en operaciones diarias y permanentes, esta tarea puede generar muchos datos que ayudaran considerablemente a la toma de decisiones de manera oportuna y en tiempo real. Son los conductores de la entidad los responsables de efectuar diariamente la revisión que permita mantener en óptimas condiciones el vehículo, para lo cual deberán diligenciar el formato *GB-F80 Formato Revisión Diaria Preoperacional de Vehículos* y entregar el formato dentro de los cinco (5) primeros días del mes siguiente, al proceso de Bienes y servicios para su revisión y archivo en el expediente del vehículo correspondiente. Es deber del conductor informar cualquier anomalía o novedad que evidencia en la revisión del vehículo.

Los vehículos de propiedad del IDT serán inspeccionados cada tres (3) meses por parte del proceso de Gestión de Bienes y Servicios para verificar las condiciones en que se encuentran sus elementos (mecánica y documental), para lo cual se diligenciara el formato de apoyo correspondiente

La Subdirección de Gestión Corporativa a través del proceso de Bienes y Servicios mantiene en el expediente de vehículos la siguiente información y vela porque está siempre se encuentre actualizada.

- Marca, Placa, Tipo, Color y Cilindraje del vehículo
- Tipo de combustible para suministro al vehículo
- Capacidad del tanque de combustible del vehículo (Litros, galones o capacidad de almacenamiento cuando sea con GNV (Gas Natural Vehicular)).
- Rendimiento del vehículo expresado en kilómetros por galón
- Potencia del vehículo
- Tipo de motor
- Numero de chasis (serie) e impronta
- Numero de motor (serie) e impronta
- Tipo de caja
- Tracción
- Tipo de frenos
- Tipo de llantas (ancho / perfil / Diámetro)

- Tipo de lubricante del motor
- Capacidad lubricante en galones
- Velocidad máxima
- Número de puestos
- Vidrios eléctricos
- Garantía
- Batería (referencia y amperaje
- Histórico de mantenimientos

15.3 Información de los vehículos

Los vehículos cuentan con una carpeta la cual contiene la siguiente información:

- Manifiesto de importación del vehículo
- Factura de compra del vehículo (Copia)
- Licencia de tránsito del vehículo (copia)
- Juego de improntas del vehículo
- Seguro obligatorio (copia)
- Certificado de emisión de gases, (copia). Los vehículos nuevos se someterán a la primera revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes a partir del sexto (6º) año contado a partir de la fecha de su matrícula, luego se realizará anualmente.
- Acta de entrega del vehículo emitida por el concesionario o donante.
- Para el caso de vehículos usados, un certificado de antecedentes del vehículo el cual es emitido por la DIJIN (Policía Nacional)
- Verificación ante el RUNT del estado del vehículo en relación a comparendos.
- Manual de servicio de asistencia.
- Certificado de garantía
- Póliza Seguro contra todo riesgo
- Los documentos originales como la licencia de tránsito del vehículo, la revisión técnico mecánica, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de emisión de gases siempre permanecerán en los vehículos; y en la carpeta de archivo deben reposar las copias.

La documentación del vehículo debe reposar en el archivo del proceso de Bienes y servicios y estar disponible para consulta.

16. AUDITORÍAS

El Instituto Distrital de Turismo garantizará la Auditoria de Gestión al Plan Estratégico de Seguridad Vial incorporándola al plan de auditorías internas de forma anual, la cual deberá

generar recomendaciones para que se tomen medidas preventivas o correctivas cuando existan debilidades en materia de seguridad vial.

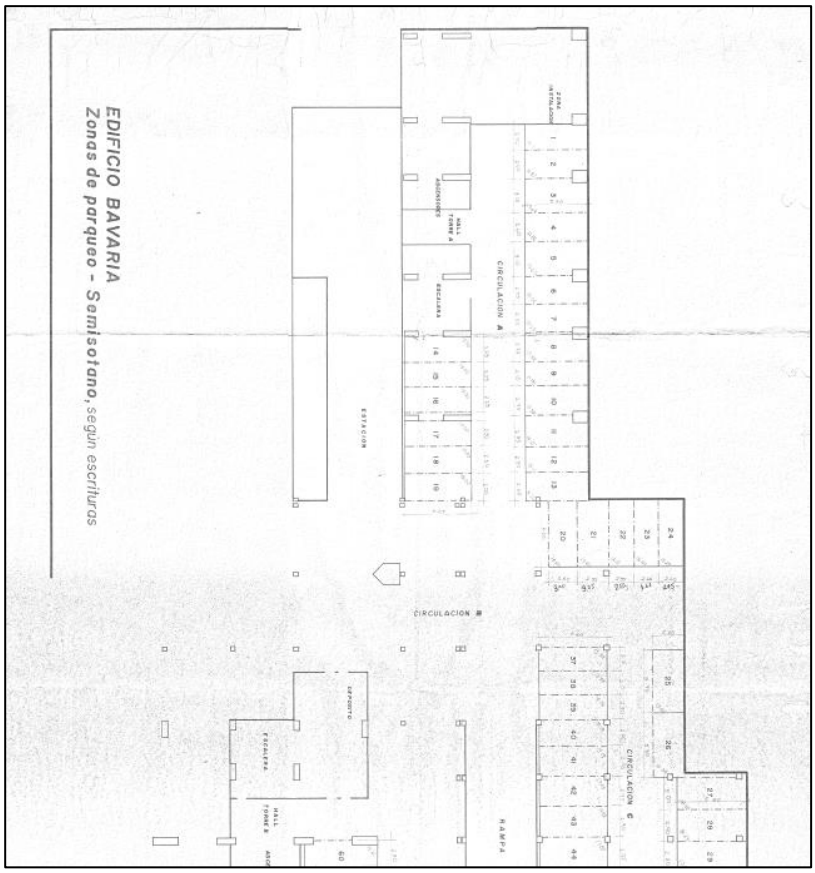
17. INFRAESTRUCTURA SEGURA

El Instituto Distrital de Turismo en virtud del presente Plan Estratégico de Seguridad Vial, realizó una revisión a la infraestructura física de la sede principal de la entidad donde se concentra la mayor cantidad de servidores y colaboradores que laboran en la entidad.

17.1 Rutas Internas - Vías internas en donde circulan los vehículos

Dentro de las instalaciones del edificio donde funciona la sede del Instituto Distrital de Turismo – IDT-, se cuenta con vías de circulación de vehículos, dentro del parqueadero de la propiedad ubicado en el semisótano, con parqueaderos para vehículos y espacios para ciclo parqueadero y parqueo de motocicletas.

Ilustración 41 Plano semisótano



Revisión entorno físico donde se opera

Plano de las vías internas con la descripción de la revisión

Existen planos donde se identifica la ubicación de los espacios asignados para parqueaderos, está permitido maniobrar vehículos dentro de estos espacios.

Se identifican los siguientes conflictos:

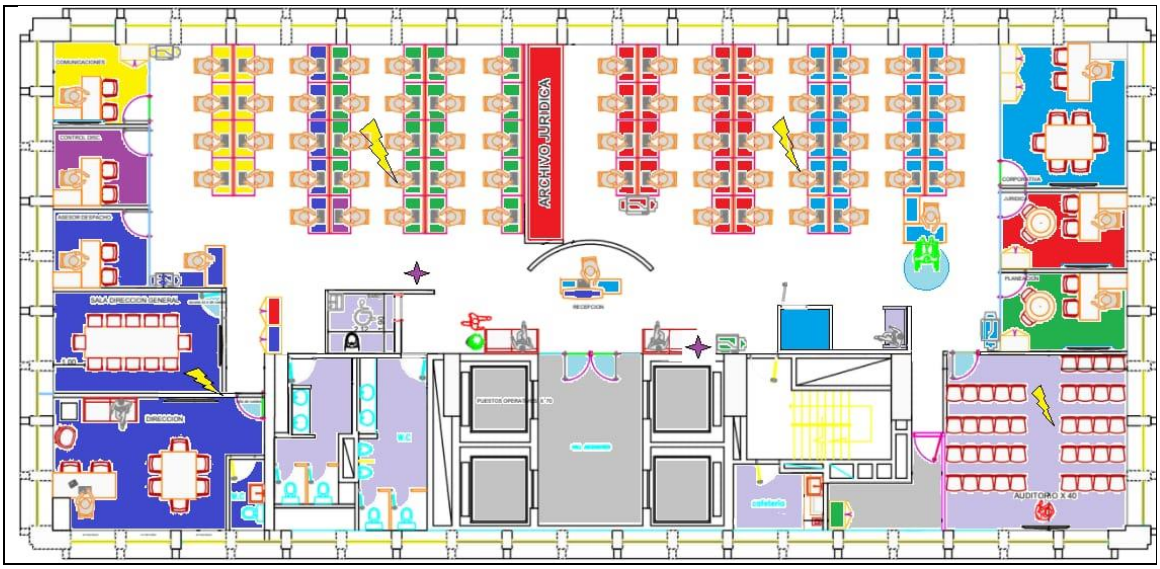
- Parqueadero de motocicletas
  El espacio asignado para parqueo de motocicletas, no se encuentra demarcado en el piso.

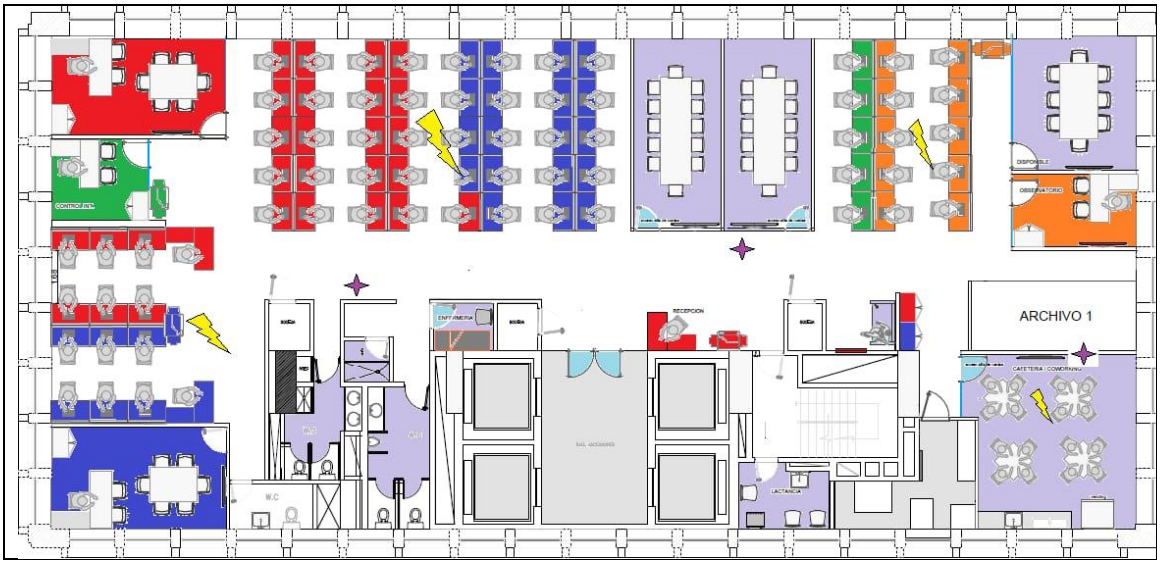
- Parqueaderos vehiculares:
  Se encuentra demarcado en piso el espacio para cada vehículo.
  Se encuentra demarcado el espacio para el paso peatonal.

- Parqueaderos bicicletas:
  Está en proceso la adecuación y demarcación del espacio.

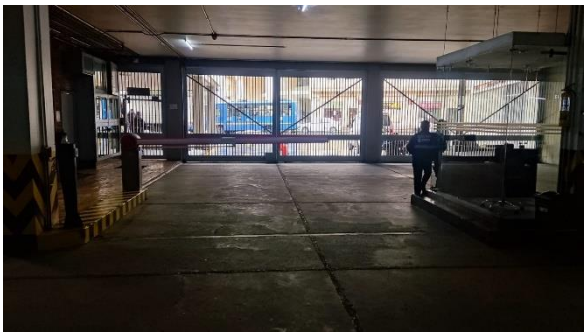
Desplazamiento en las zonas peatonales de las instalaciones

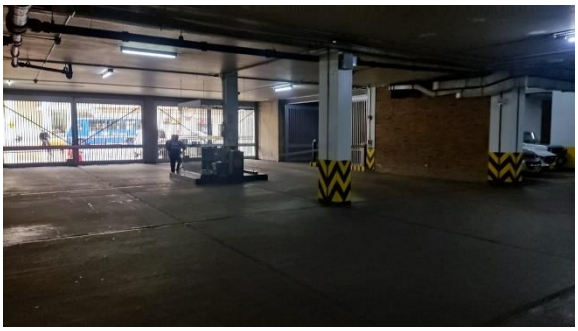
Señalización

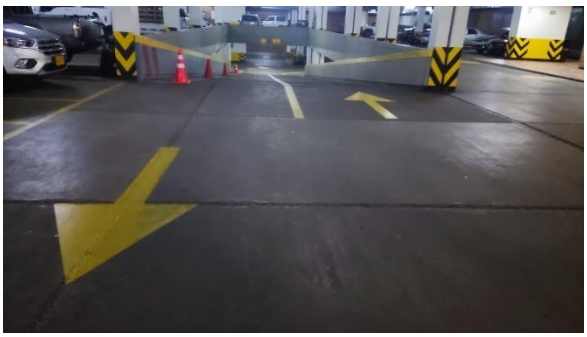


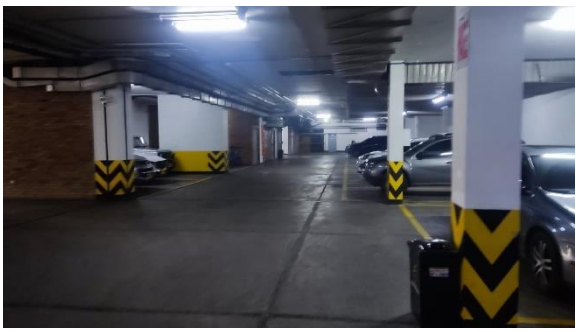


Las zonas para el desplazamiento peatonal están señalizadas

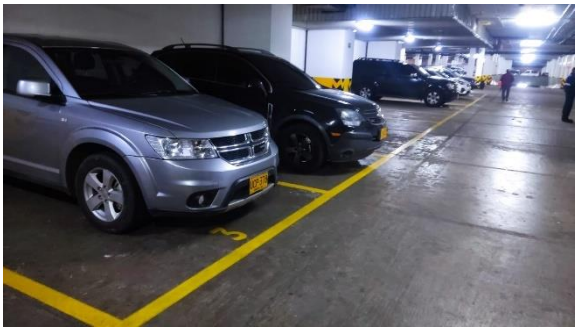






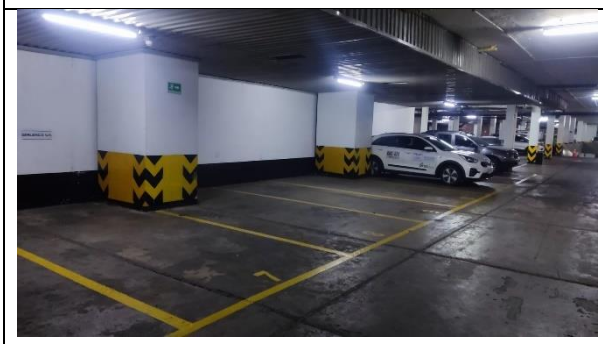


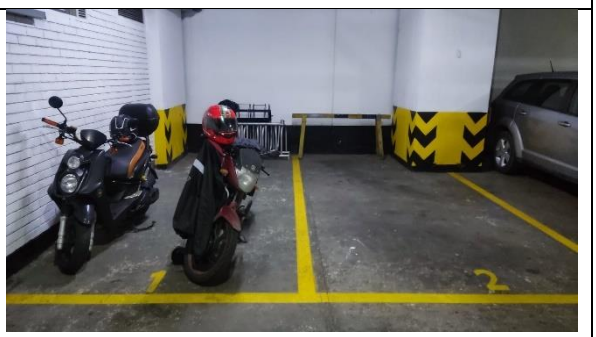
18
17

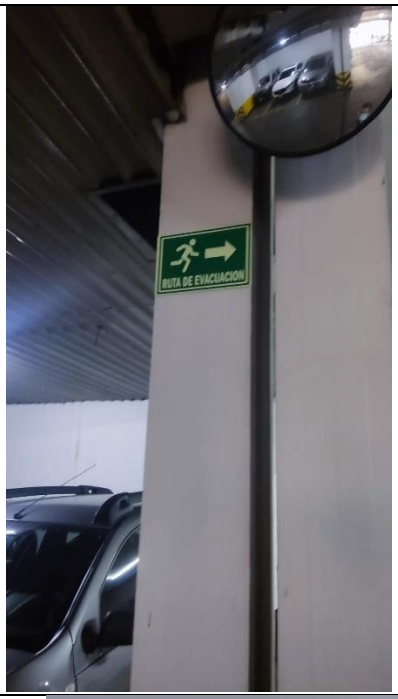


15

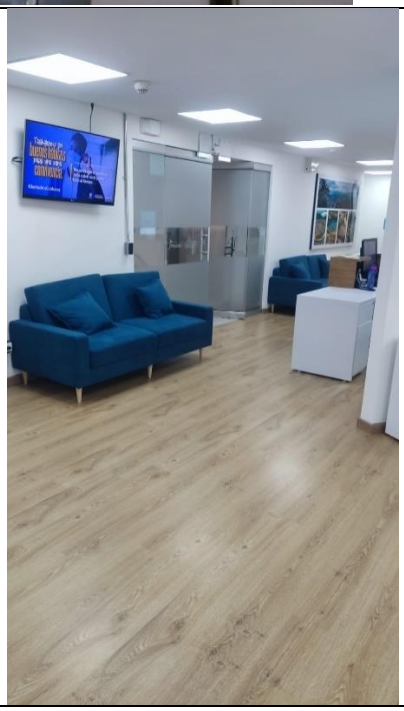
16






RUTA DE EVACUACION

SALIDA DE EMERGENCIA



Demarcación
Las zonas de desplazamiento de peatones están demarcadas parcialmente, es necesario mejorar la demarcación en la zona de parqueaderos.

Iluminación
Las zonas de desplazamiento de peatones están iluminadas, separadas de las zonas de circulación de los vehículos

Se privilegia el paso de peatones sobre el paso vehicular
Se prioriza al peatón interno.

Vías internas de circulación de los vehículos
- Señalizadas
- Demarcadas
- Iluminadas
- Está definida la velocidad máxima de circulación de los vehículos
- Existen elementos en la vía que favorezcan el control de la velocidad

17.1.1 Parqueaderos internos

Señalización
Las zonas de parqueadero se encuentran señalizadas

Demarcación
Las zonas de parqueadero se encuentran demarcadas

Iluminación
Las zonas de parqueadero se encuentran iluminadas

Están definidas zonas de parqueo según el tipo de vehículo
Se encuentran demarcadas.

17.2 Rutas Externas - Desplazamiento fuera del entorno físico de la empresa

Estudio de rutas

Se ha realizado un estudio de rutas, desde el punto de vista de seguridad vial y generando "rutogramas", cuando corresponda.

El Instituto Distrital de Turismo – IDT-, se encuentra ubicado en la Carrera 10 No 28 – 49 Edificio Centro Internacional Torre A –Pisos 22 y 23, predio que cuenta con una entrada peatonal sobre la carrera 10 y una entrada de acceso a parqueaderos por la carrera 13.

Rutas con mayor frecuencia

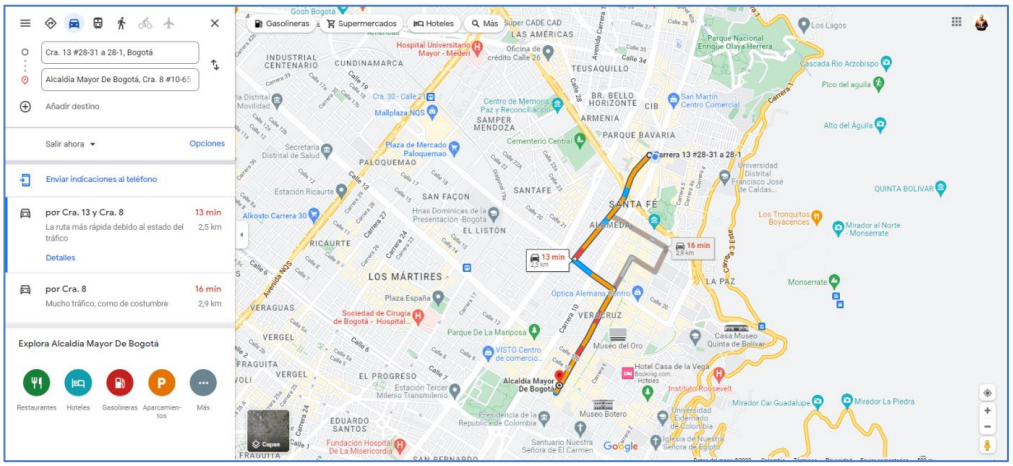
- **Peatonal**

De acuerdo a los resultados de la encuesta realizada, la mayoría de funcionarios, contratistas y colaboradores llegan a la sede utilizando el servicio público de transporte (SITP, TM, Taxi); por lo que se identifica en el entorno físico: pasos peatonales a las salidas de las estaciones de Transmilenio (Estación Museo nacional subterránea, Calle 26 Troncal Transmilenio Caracas), los paraderos de uso público colectivo (AK 7, CL 32, AK 13), los cruces peatonales y las cebras como las zonas seguras que deben ser usadas para el ingreso y salida de la sede (intersección más cercana esta semaforizada y se encuentra señalizada).

- **Vehicular**

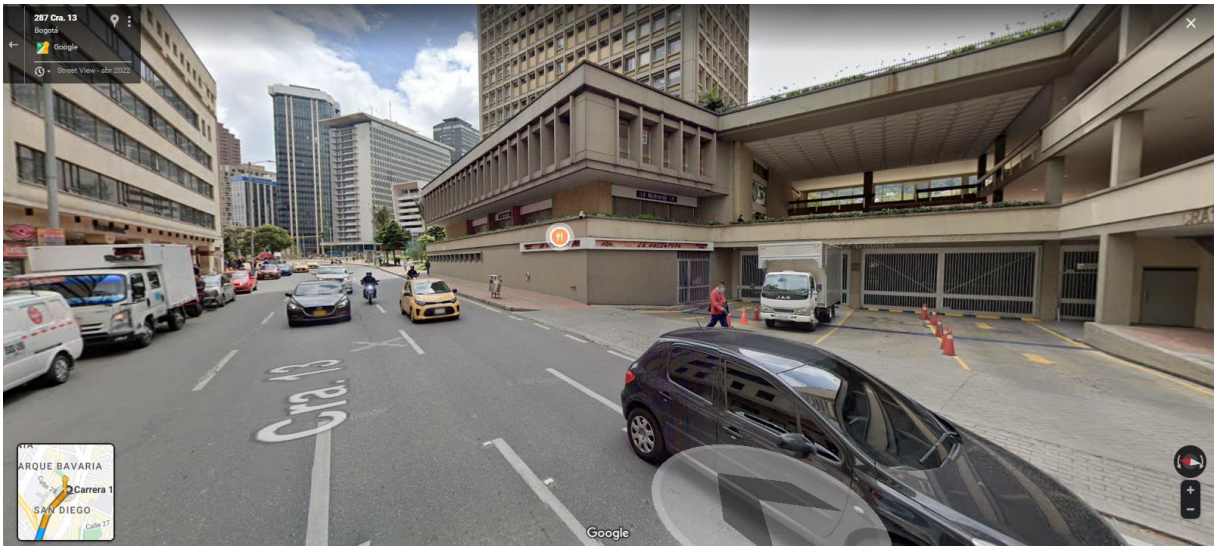
Ruta 1: IDT-Alcaldía Mayor
Origen: IDT Carrera13 con CL 28
Destino: Alcaldía Mayor KR 8 con CL 10
Distancia: 5.1 Km
Tiempo estimado: 2.7 min

Recorrido: Incorporación a la Carrera 13 con CL 28, continua por la Carrera 13 hacia el sur hasta la AVCL 19 donde gira hacia el oriente hasta tomar la AVCL 19 donde continua en sentido oriente hasta la Carrera 8 donde se dirige hacia el sur hasta la KR 8 donde gira hacia el sur hasta la KR 8 con CL 10.



Puntos críticos identificados:

- Maniobra de incorporación a la Carrera 13 con CL 28

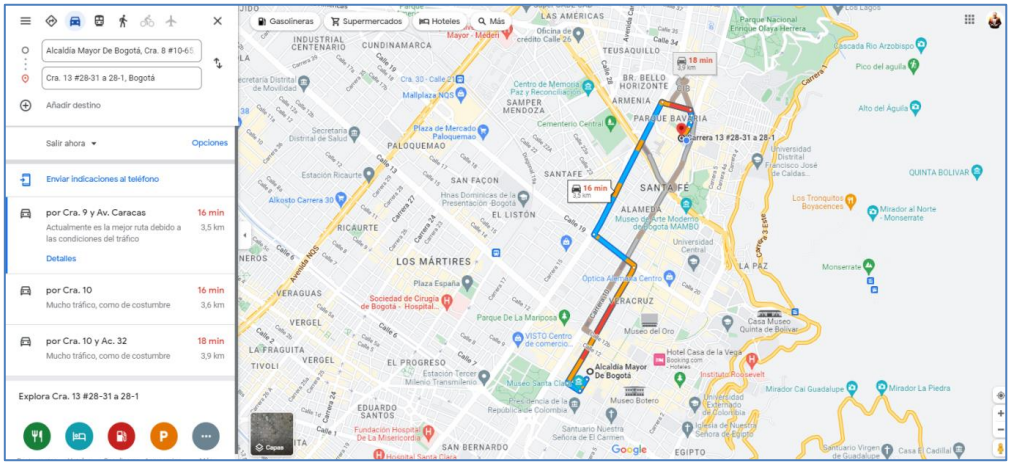


- Existe conflicto en la maniobra de salida para tomar la Carrera 13, con los peatones.
- Existe conflicto en la maniobra de incorporación a la Carrera 13, los vehículos que vienen en sentido norte sur y llegan a la intercesión semafórica ubicada en la Calle 28.
- Se identifica poca visibilidad por la presencia de cargue y descargue en la salida del parqueadero.
- Durante el recorrido se observa parqueo en vía sobre la KR 13, CL 19 y KR 8.

- Sobre la KR 8, se observa presencia de peatones en vía, generando riesgos.

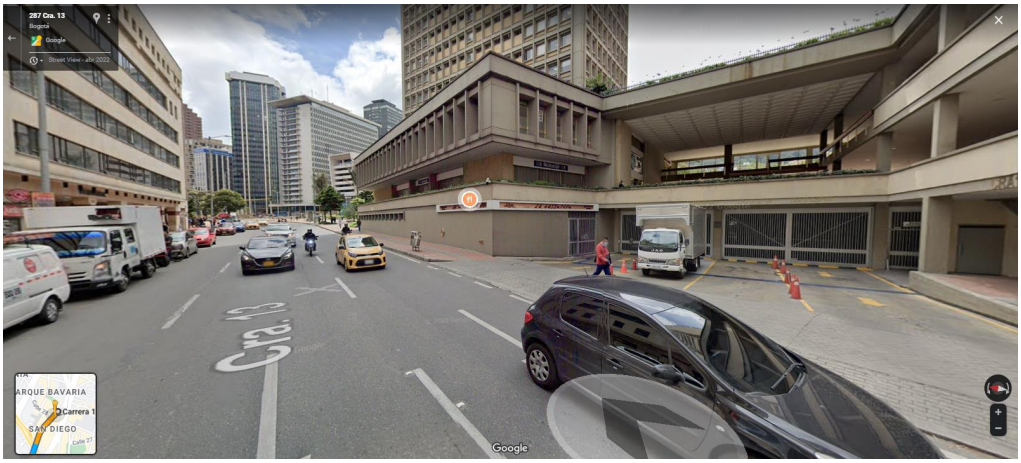
Ruta 2. Alcaldía Mayor - IDT
Origen: Alcaldía Mayor KR 8 con CL 10
Destino: IDT Carrera 13 con CL 28
Distancia: 3.6 Km
Tiempo estimado: 16 min

Recorrido: inicia en la KR 8 con CL 10, continua por la KR 8 al sur hasta la CL 9 tomándola hacia occidente, para girar por la KR 9 hacia el norte, hasta la CL 19 girando al occidente hasta la Avenida Caracas con rumbo hacia el norte hasta la CL31 donde gira hacia el occidente y tomar la KR 13 hacia el sur hasta la Carrera 13 con CL 28.



Puntos críticos identificados:

- Maniobra de incorporación a la Carrera 13 con CL 28



- Existe conflicto en la maniobra de entrada al parqueadero, que se hace en reversa.
- Durante el recorrido se observa parqueo en vía sobre la KR 9.

Se han identificado los puntos críticos y establecido las estrategias de prevención frente a los mismos.

17.3 Administración de rutas

Se planifica el desplazamiento del personal
Se tienen definidos los horarios de llegada y salida en la entidad y las jornadas de trabajo.

El Instituto Distrital de Turismo – IDT-, cumple con la normatividad referente a la jornada laboral y cuenta con horarios definidos, dicha jornada laboral es de 8 horas de lunes a viernes, y planifica el desplazamiento de sus servidores de la siguiente manera:

- Para el caso de la Dirección, el vehículo se encuentra asignado a esta dependencia.
- Para recorridos de servidores y colaboradores por ejercicio de sus funciones se solicita el servicio de transporte a través del proceso de bienes y servicios de la entidad de la siguiente manera:
  - ✓ La solicitud de transporte deberá ser realizada por el Jefe de cada dependencia o la persona que este delegue para tal fin, quien deberá enviar un correo electrónico con dos días de anticipación al Subdirector de Gestión Corporativa para así realizar la asignación y programación del vehículo.
  - ✓ El subdirector de Gestión Corporativa será el responsable de autorizar el uso de los vehículos para el cumplimiento de las solicitudes del servicio.
- Para la prestación del servicio de transporte con vehículos contratados: Los servidores y colaboradores de la entidad deberán diligenciar el formato GB-F17 Planilla de Servicio de Transporte. Este formato debe estar autorizado por el líder del proceso y firmado por el usuario del servicio y el supervisor del contrato, el cual será radicado en la Subdirección de Gestión Corporativa o en su defecto enviado vía correo electrónico. Una vez finalizado el servicio se deberá diligenciar la Evaluación del servicio.

18. PROTOCOLO DE ATENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

En los casos donde un conductor del Instituto Distrital de Turismo se vea involucrado en un accidente de tránsito, en el cual resulten comprometidos vehículos o motocicletas, el conductor está en la obligación de cumplir con los parámetros que determina la normatividad vigente en materia.

Ocurrido el accidente de tránsito se debe informar inmediatamente, al jefe inmediato y/o al responsable del parque automotor y se deberán atender los siguientes lineamientos:

a) En caso de choque simple: En los cuales no se ven afectadas las personas si no únicamente se presentan daños sobre los vehículos:

1. Llamar a la compañía de Seguros, para reportar el siniestro informado la ubicación, las condiciones del accidente y si hay personas lesionadas o solo daños materiales.
2. Tomar datos en el lugar de los hechos como son: ubicación exacta del accidente, datos de identificación de los vehículos y de las personas, datos de las autoridades que llegan al lugar de los hechos y demás que considere convenientes.
3. El conductor del vehículo siniestrado deberá rendir informe por escrito a la Subdirección de Gestión Corporativa dentro de los dos (2) días siguientes a su ocurrencia allegando los correspondientes soportes.

b) Accidente con lesiones o víctima mortal: En los cuales se vean afectadas la

integridad física de una persona o cause su muerte sin importar su calidad (peatón, pasajero, conductor).

1. Coordinar la asistencia médica de las victimas realizando las llamadas pertinentes (123 bomberos, Policía Nacional, etc.).
2. Nunca manipular o trasladar a los lesionados.
3. Nunca permitir la manipulación de las víctimas por personas que no estén calificadas para este tipo de actividades, siempre solicitar la identificación de quien intente hacerlo.
4. Reportar lo sucedido al jefe inmediato y al responsable del parque automotor, a la autoridad de tránsito y a la compañía de seguros, si el conductor es la víctima, la entidad deberá reportar a la ARL, el accidente de trabajo.
5. Si es posible tomar nota de: ubicación exacta, datos de identificación de los vehículos y de las personas cuando sea posible, datos de las autoridades que llegan al lugar de los hechos y demás que considere convenientes.
6. No hablar o entregar información con personas distintas a la autoridad u organismos de socorro en el lugar de los hechos.
7. No suministrar medicamentos a los lesionados.

18.1 Registro y análisis de accidente de transito

El responsable del parque automotor del IDT llevara el registro de los accidentes de tránsito en la Base de Datos que se presenten en la operación, que debe contemplar los siguientes campos:

- Fecha, hora y lugar del accidente
- Consecuencias del accidente
- Daños materiales
- Impacto
- Conductor de la entidad
- Nombre de las personas involucradas
- Nombre de las autoridades de transito
- Descripción de los hechos
- Costos económicos generados
- Número de personas heridas o fallecidas
- Placas y propietarios de los vehículos involucrados
- Todos los que permitan detectar las causas y consecuencias del accidente

18.2 Investigación de Accidentes de Tránsito en Operación

En caso de accidentes de tránsito se debe actuar conforme al Procedimiento TH-P14 Notificación de incidentes, reporte e investigación de accidentes laborales y el Formato TH-F56 Investigación de incidentes y accidentes laborales.

Se deberá verificar el o los factores generadores del Accidente y establecer medidas correctivas y de mejora.

19. ANEXOS

Plan de Acción PESV
GB-F79 Formato Control Mantenimiento de Vehículo
GB-F80 Formato Revisión Diaria Preoperacional de Vehículos
GB-F17 Planilla de servicio de transporte
TH-P14 Procedimiento de notificación de incidentes, reporte e investigación de accidentes Laborales
TH-F56 Formato investigación de incidentes y accidentes