
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

INFORMACIÓN DE LA ENTIDAD

Nombre de la empresa	SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E.
NIT	900.958.564-9
Ciudad sede principal	Bogotá
Dirección	Carrera 24C No 54-47 SUR
Teléfono	(57)(60)(1)7300000
Cargo	Director Administrativo
Email	diradministrativa@subredsur.gov.co

CONSIDERACIÓN INICIAL

Con el ánimo de facilitar la labor de las autoridades competentes en materia de revisión técnica, emisión de observaciones y/o aval del contenido del presente Plan Estratégico de Seguridad Vial, la subred desarrolla en estricto orden los lineamientos definidos en la **Resolución No. 0001565 de 2014** “Guía Metodológica para la Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.



Luis Fernando Pineda Ávila

GERENTE

Contenido

1. INTRODUCCIÓN	4
2. OBJETIVO GENERAL	5
2.1 Objetivo del PESV	5
3. OBJETIVOS ESPECIFICOS	5
3.1 FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL.....	5
3.2 COMPORTAMIENTO HUMANO	5
3.3 VEHÍCULOS SEGUROS.....	5
3.4 INFRAESTRUCTURA SEGURA	5
3.5 ATENCIÓN A VÍCTIMAS.....	6
4. CONCEPTOS Y DEFINICIONES	6
4.1 Conceptos	6
5. MARCO NORMATIVO	16
6. ALCANCE	17
7. FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL	17
7.1. Conformación del equipo de trabajo	17
7.1.1. Comité de Seguridad Vial.....	18
7.1.2. Objetivo del comité de Seguridad Vial.....	18
7.1.3. Integrantes del Comité de Seguridad Vial.....	18
7.1.4. Funciones del Comité de Seguridad Vial	19
7.1.5. Frecuencia de reuniones del Comité de Seguridad Vial.....	19
8. COMPORTAMIENTO HUMANO	41
8.1. Comportamiento Humano de la Entidad	41
8.1.1. Procedimiento de selección de conductores	41
8.1.2. Pruebas de Ingreso Conductores misionales.....	41
8.2. VEHÍCULOS SEGUROS	53
8.2.1. Mantenimiento preventivo	53
8.2.2. Idoneidad de talleres	53
8.2.3. Procedimiento de inspección diaria de los vehículos.....	54
8.3. INFRAESTRUCTURA SEGURA.....	57
8.3.1. Vías internas por donde circula los vehículos	57
8.3.2. Ingreso y salida de todo el personal	57
8.3.3. Desplazamiento en las zonas peatonales internas de la entidad	57
8.3.4. Velocidades de circulación de vehículos.....	59

8.3.5.	Parqueaderos	60
8.3.6.	Mantenimiento de señales internas	61
8.3.7.	Rutas externas	61
8.4.	ATENCIÓN A VÍCTIMAS	63
8.4.1.	Protocolo de atención a víctimas	63
8.4.2.	Divulgación de protocolo de atención a víctimas	63
8.4.3.	Investigación de accidentes de tránsito	63
8.4.4.	Caracterización de la accidentalidad	63
8.4.5.	Análisis del accidente de tránsito.....	63
8.4.6.	Lecciones aprendidas.....	63
8.4.7.	Fuentes de información	64
8.4.8.	Procedimiento para investigación de accidente de tránsito.....	64
8.4.9.	Indicador accidentes de tránsito	64

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

1. INTRODUCCIÓN



SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E. Es el resultado de la fusión de los hospitales Usme, Nazareth, Vista Hermosa, Tunjuelito, Meissen y El Tunal mediante el acuerdo 641 de 2016. La Subred Sur presta servicios de salud para las localidades de Tunjuelito, Usme, Ciudad Bolívar y Sumapaz, siendo una red con un modelo de atención diferencial para lograr satisfacer las necesidades en salud de las zonas rurales y urbanas. Tenemos seis Unidades de Servicios de Salud: USS Tunal, USS Vista Hermosa, USS Meissen, USS Tunjuelito, USS Nazareth y USS Usme. Contando así con 48 unidades asistenciales que brindan atención a aproximadamente 1.500.000 habitantes del sur de Bogotá.

Teniendo en cuenta que somos prestadores de servicio de salud, contamos con un parque automotor de vehículos propios distribuidos entre asistencial (ambulancias), asignado al traslado de pacientes entre unidades, de servicios de salud, comprometidos con la atención del usuario, administrativos para la realización de actividades propias de los procesos de apoyo de la institución y finalmente se cuenta con parque automotor tercerizado para llevar a cabo las actividades propias en comunidad y territorios direccionado por el área de gestión el riesgo.

Conscientes de la crisis y la problemática de salud pública que representa la accidentalidad vial en Colombia, es necesario ver su atención de una manera de corresponsabilidad entre los actores involucrados en estos hechos; adicionalmente, visto en términos económicos y según estimaciones del ministerio de transporte presentados en el PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, el costo anual de los accidentes de tránsito corresponde aproximadamente del 1% al 3% del PIB del país, que en el año 2014 representó 2,7 billones.

En esta estrategia se establece parámetros que permiten generar actores responsables de las vías y a su vez reducir las estadísticas de uno de los eventos que más lesionados y muertos generan en este país, como lo son las víctimas de accidentes de tránsito y que según la OMS del año 2005 al 2013 se encuentran en incremento.

Por esta razón constituir dentro de **SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E.**, el Plan Estratégico de Seguridad Vial resalta el gran compromiso hacia un

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

cambio en la cultura de la prevención y responsabilidades de los actores que intervienen en el tránsito de este país.

2. OBJETIVO GENERAL

2.1 Objetivo del PESV

Formular y desarrollar acciones concretas; encaminadas a la prevención de accidentes de tránsito para controlar los riesgos viales en las actividades de cada colaborador de la subred; dado su rol como peatón, pasajero o conductor, con el propósito de prevenir los accidentes de tránsito de colaboradores y contratistas, estableciendo compromisos, responsabilidades, mecanismos de evaluación, mejora continua y el respectivo seguimiento para dar cumplimiento con la normatividad vigente.

3. OBJETIVOS ESPECIFICOS

3.1 FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

- ✓ Mantener un plan estratégico de Seguridad vial, que apunte a la disminución de la probabilidad de ocurrencia de accidentes y a fomentar la cultura vial del personal que realiza actividades en la **SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E.**

3.2 COMPORTAMIENTO HUMANO



- ✓ Garantizar la idoneidad del personal conductor desde los procesos de selección de personal y control operacional durante el desarrollo de las actividades de la **SUBRED.**
- ✓ Garantizar el desarrollo de competencias en todos los colaboradores mediante formación, capacitación y entrenamiento.

3.3 VEHÍCULOS SEGUROS

- ✓ Garantizar vehículos seguros mediante la gestión según corresponda, de los mantenimientos preventivos, correctivos e inspecciones preoperacionales, de toda la flota al servicio de la **SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E.**

3.4 INFRAESTRUCTURA SEGURA

- ✓ Gestionar los riesgos derivados de los desplazamientos en rutas internas y externas, mediante controles y medidas preventivas según corresponda.

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

3.5 ATENCIÓN A VÍCTIMAS

- ✓ Gestionar las acciones que permitan una oportuna y efectiva atención de las víctimas producto de los accidentes e incidentes de tránsito que se presenten en las operaciones de la subred, así como la identificación, registro, análisis e investigación de estos.

4 CONCEPTOS Y DEFINICIONES

4.1 Conceptos

Para la implementación, seguimiento y ejecución del presente Plan Estratégico de Seguridad Vial, la entidad relaciona a continuación entre otros, los conceptos y definiciones generales que establece la **Resolución 1565 de 2014**.

¿Qué es un Plan Estratégico De Seguridad Vial?

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.

¿Para qué sirve el plan estratégico de seguridad vial?

La finalidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial es definir los objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se deben llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la entidad al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.

4.2 Definiciones aplicables al Plan Estratégico de Seguridad Vial

La **Ley 1702 de 2013** por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones, en su artículo 5. Definiciones. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

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 estos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.
Seguridad activa	Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.
Seguridad pasiva	Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.
Accidente de tránsito	Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (CNTT, 2002).
Accidente de trabajo	Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los colaboradores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador. (Ley 1562 de 2012).
Riesgo	Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.
Amenaza	Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.
Vulnerabilidad	Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.
Peatón	Persona que transita a pie por una vía (CNTT, 2002).

Pasajero	Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTT, 2002).
Conductor	Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTT, 2002).
SOAT	Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso.
ARL	La Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados al sistema general de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los colaboradores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral.
Estrategia	Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento.
Visión	Es un elemento de la planeación estratégica que enuncia un estado futuro de lo que desea alcanzar una entidad en un tiempo determinado, expresado de manera realista y positiva en términos de objetivos.
Plan de acción	Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.
Entidad	Colectividad considerada como unidad. Especialmente, cualquier corporación, subred, institución, etc. "tomada como persona jurídica".
Empresa	Asociación de personas regulada por un conjunto de normas en función de determinados fines.
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 (CNTT. 2002).
Vehículo no automotor	Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.

Accidente “in itínere”:	<p>Los accidentes vehiculares ocurridos en o durante el traslado de un empleado en el trayecto comprendido entre su domicilio y el lugar de trabajo (y viceversa), es considerado como in-itínere, el mismo será reportado siempre que el vehículo utilizado sea un vehículo de la subred, incluyendo vehículos de transporte de personal.</p> <p>Si el evento ocurriere cuando el empleado está viajando en un medio de transporte público, o en un vehículo particular no contratado por La Subred; la legislación local podrá requerir que el evento sea reportado a los entes regulatorios como en in-tínere. Para fines estadísticos no será tenido en cuenta dentro de las estadísticas internas de accidentalidad</p>
Ambulancia terrestre	<p>Vehículo de emergencia autorizado para transitar con prioridad de acuerdo con la condición del paciente y acondicionada de manera especial y exclusiva para el transporte de pacientes, con recursos humanos y técnicos calificados para la atención y beneficio de aquellos. Es un vehículo automotor y como tal está regido por las normas nacionales pertinentes, expedidas por el Ministerio de Transporte, sin poseer ningún beneficio adicional al designado en esta definición. Por tanto, no tiene ninguna prerrogativa diferente a la de ser un vehículo con circulación prioritaria.</p>
Ambulancia de Transporte asistencial básico (TAB)	<p>Unidad móvil destinada al transporte y/o asistencia de pacientes cuyo estado real o potencial no precisan cuidado asistencial médico durante la atención y el transporte.</p>
Ambulancia de Transporte asistencial Medicalizado (TAM)	<p>Unidad móvil destinada al transporte y/o asistencia de pacientes cuyo estado potencial y/o real es de riesgo y requieren equipamiento, material y personal médico durante la atención y el transporte</p>
Agente de Tránsito	<p>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.</p>
Acuerdos Formales	<p>Documentos escritos firmados por ambas partes, declarando la mutua intención de cumplir con el contenido de los documentos. Esto puede incluir, por ejemplo,</p>

	convenios colectivos locales y nacionales, y acuerdos marco nacionales e internacionales.
Alcoholemia	Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre.
Alcoholimetría	Examen o prueba de laboratorio, o por otro medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.
Alcoholuria	Examen o prueba de laboratorio, o por otro medio técnico que determina el nivel de alcohol en la orina.
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 Motocicletas”, o la norma que la modifique o sustituya.
Calzada	Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos.
Carretera	Vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.
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
C.D.A	(Centro de Diagnóstico Automotor): Ente estatal o privado destinado al examen técnico-mecánico de vehículos automotores y a la revisión del control ecológico conforme a las normas ambientales.
C.R.C	(Centro de Reconocimiento de Conductores): Entes prestadores de servicios de salud, habilitados en el sistema único de habilitación del sistema obligatorio de garantía de calidad de la atención de salud. Dichos Centros deberán estar registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, los aprobados por el Ministerio se encuentran en la página www.mintransporte.gov.co (Artículo 3º de la Resolución 1555 de 2005)
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.
	Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantados en el

Croquis	sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente.
Categoría de Empleado	Desglose de empleados según el nivel (por ejemplo, máximos órganos de gobierno, alta dirección, cuadro medio, etc.) y función (por ejemplo, profesional técnico, administrativo, producción, etc.), realizado a partir del sistema de Recursos Humanos de la propia empresa.
Categorías de la Licencia de Conducción	De vehículos automotores de servicio (particular). Las licencias de conducción de los vehículos de servicio particular tendrán las siguientes categorías, subdivididas por nomenclatura: *A1 Para la conducción de motocicletas con cilindrada hasta de 125 c.c.; *A2 Para la conducción de motocicletas, motociclos y moto triciclos con cilindrada mayor a 125 c.c.; *B1 Para la conducción de automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses; *B2 Para la conducción de camiones rígidos, busetas y buses; *B3 Para la conducción de vehículos articulados.
Choque o Colisión	Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.
Derrame	Vertido accidental de sustancias peligrosas que pueden afectar a la salud humana, al suelo, la vegetación, las masas de agua y las aguas subterráneas.
Equipo de Prevención y Seguridad	(Equipo de Carretera): Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo, este está compuesto por: Un gato con capacidad para elevar el vehículo; Una cruceta; Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello; Un botiquín de primeros auxilios; Un extintor; Dos tacos para bloquear el vehículo; Caja de herramienta básica que como mínimo deberá contener: Alicates, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas; Llanta de repuesto y linterna.
Falta Leve	Todo comportamiento o acción que, por su índole, intención y consecuencia, incumpla las políticas, estándares y procedimientos de la subred y que tal comportamiento se determine en estos como FALTA LEVE. Si luego de pasar por un proceso de descargos y/o investigación se comprueba esta FALTA LEVE,

	se aplicarán las sanciones disciplinarias acordes de acuerdo con el Reglamento Interno de Trabajo. Tres FALTAS LEVES repetitivas consisten una falta GRAVE.
Falta Grave	Todo comportamiento o acción que, por su índole, intención y consecuencia, incumpla las políticas, estándares y procedimientos de la subred y que tal comportamiento se determine en estos como FALTA GRAVE. Luego de pasar por un proceso de descargos y/o investigación se compruebe esta FALTA GRAVE, se aplicarán las sanciones disciplinarias acordes de acuerdo con el Reglamento Interno de Trabajo.
Flota Pesada	Se considera flota pesada a todo vehículo de más de 3 toneladas de chasis fijo o acoplado articulado.
Flota Liviana	Se considera flota liviana a todo vehículo de 3 toneladas o menos
Gestión del Riesgo	Actividades, coordinadas para dirigir y controlar una empresa con respecto al riesgo. (Definiciones NTC ISO 31000:2011).
Incidente de tránsito en la vía	Evento que ocurre por una falla o componente o factores externos que contribuyen al sistema de tránsito vial.
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.
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 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.
Mejora Continua	Proceso recurrente de optimización del sistema de gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo, para lograr mejoras en el desempeño en Seguridad y Salud en el Trabajo, de forma coherente con la política en Seguridad y Salud en el Trabajo de la empresa. (Norma OHSAS 18001:2007)

Monitoreo	Es una herramienta de gestión y de supervisión para controlar el avance de los proyectos, programas o planes en ejecución, el cual proporciona información sistemática, uniforme y fiable, permitiendo comparar los resultados con lo que se planificó
Morbilidad	Proporción de personas que enferman en un lugar durante un periodo de tiempo determinado en relación con la población total de ese lugar.
Mortalidad	Cantidad de personas que mueren en un lugar y en un periodo de tiempo determinados en relación con el total de la población.
Morbi-mortalidad	El concepto de morbi-mortalidad es un concepto que proviene de la ciencia médica y que combina dos subconceptos como la morbilidad y la mortalidad. La morbilidad es la presencia de un determinado tipo de enfermedad en una población. La mortalidad, a su vez, es la estadística sobre las muertes en una población también determinada. Así, juntando ambos subconceptos podemos entender que la idea de morbi-mortalidad, más específica, significa en otras palabras aquellas enfermedades causantes de la muerte en determinadas poblaciones, espacios y tiempos
Marcas Viales	Señales escritas adheridas o grabadas en la vía o con elementos adyacentes a ella, para indicar, advertir o guiar el tránsito.
Organismo 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
Peatón	Persona que transita a pie por una vía (Código Nacional de Tránsito y Transporte, 2002).
Pasajero	Se entenderá por pasajero “toda persona que, sin ser conductor, se encuentra dentro o sobre un vehículo en el momento del accidente, o es arrollada mientras está subiendo o bajando del vehículo”
Parada Momentánea	Detención de un vehículo, sin apagar el motor, para dejar o recoger personas o cosas, sin interrumpir el normal funcionamiento del tránsito.
	Son los lineamientos que orientarán el desarrollo de los proyectos pedagógicos cuyo objetivo es promover el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas en los diferentes niveles de la educación formal relacionados con educación en

Programas marco de enseñanza de seguridad vial	Seguridad Vial, que responden a las políticas intersectoriales y a los términos del artículo 10 de la Ley 1503 de 2011.
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.
Política	Intenciones y dirección de una empresa, como las expresa formalmente su alta dirección.
Proactividad	Actitud en la que el sujeto u entidad asume el pleno control de su conducta de modo activo, lo que implica la toma de iniciativa en el desarrollo de acciones creativas y audaces para generar mejoras, haciendo prevalecer la libertad de elección sobre las circunstancias del contexto. La proactividad no significa sólo tomar la iniciativa, sino asumir la responsabilidad de hacer que las cosas sucedan; decidir en cada momento lo que queremos hacer y cómo lo vamos a hacer.
Proceso para la Gestión del riesgo	Aplicación sistemática de las políticas, los procesos y las prácticas de gestión a las actividades de comunicación, consulta, establecimiento del contexto y de identificación, análisis, evaluación, tratamiento, monitoreo y revisión del riesgo. (Definiciones NTC ISO 31000:2011).
Procedimiento Operativo normalizado	Es la base para la realización de tareas necesarias y determinantes para el control de un tipo de emergencia. Define el objetivo particular y los responsables de la ejecución de cada una de las acciones operativas en la respuesta a la emergencia. (Definición extraída de la guía para elaborar planes de emergencia y contingencias de la DPAE - Dirección de Prevención y Atención de Emergencias).
Profesiograma Medico	Método de estudio para determinar las exigencias del trabajo y las aptitudes mínimas para su desempeño. Se trata de un modelo de adaptación del hombre al trabajo que tiene el objetivo de seleccionar el personal más adecuado para el mismo, analizando para ello todos los requisitos del puesto como la caracterización psicofísica y biológica del trabajador. (Definición extraída de Salud y riesgos.com). Documento que sirve de apoyo en la descripción del

	<p>puesto de trabajo, en el que se traza las principales aptitudes y actitudes que ha de tener la persona a seleccionar.</p>
Proveedores	<p>Empresa o persona que proporciona un producto. En una situación contractual el proveedor puede denominarse contratista. (NTC ISO 9000: 2005).</p>
Remuneración	<p>Salario base más importes adicionales como los basados en años de servicio, bonificaciones, incluido efectivo o valores como participaciones o acciones, prestaciones, horas extra, tiempo debido y cualquier complemento adicional (por ejemplo, transporte, manutención y cuidado infantil).</p>
Riesgo	<p>Combinación de la probabilidad de que ocurra un(os) evento(s) o exposición(es) peligrosa(s), y la severidad de la lesión o enfermedad (3.8) que puede ser causada por el evento o exposición; Efecto de la incertidumbre (NTC-ISO 39001).</p>
Riesgo Aceptable	<p>Riesgo que ha sido reducido a un nivel que la empresa puede tolerar con respecto a sus obligaciones legales y su propia política en Seguridad y Salud en el Trabajo (3.16).</p>
Riesgo Prioritario	<p>El riesgo con mayor grado de ponderación, después de realizar un proceso de valoración de riesgos. (Resultado del análisis de los términos).</p>
Valoración del Riesgo	<p>Proceso de evaluar el (los) riesgo(s) (3.21) que surgen de un(os) peligro(s), teniendo en cuenta la suficiencia de los controles existentes, y de decidir si el (los) riesgo(s) es (son) aceptable(s) o no.</p>
Víctima Mortal	<p>La muerte de un trabajador durante el período objeto del informe, debida a accidente laboral o enfermedad profesional sufrida o contraída siendo empleado de la empresa informante.</p>
Zona Escolar	<p>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.</p>

5 MARCO NORMATIVO

IDENTIFICACIÓN	ENTE QUE EXPIDE	SENTENCIA
LEY 1503 DE 29 DE DICIEMBRE 2011	Congreso de la republica	Por lo cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones
DECRETO 2851 DE 6 DE DICIEMBRE DE 2013	Congreso de la republica	Por lo cual se reglamentan los artículos 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 9º, 10, 11,12,18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.
RESOLUCIÓN 0001565 DE 6 DE JUNIO DE 2014	Ministerio de Transporte	Por lo cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
RESOLUCIÓN 0002273 DE 6 DE AGOSTO DE 2014	Ministerio de Transporte	Por lo cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2021 y se dictan otras disposiciones.
DECRETO 1906 DE 22 DE SEPTIEMBRE DE 2015	Ministerio de Transporte	Por lo cual se modifica y adiciona el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
RESOLUCIÓN 1231 DE 5 DE ABRIL DE 2016	Ministerio de Transporte	Por lo cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.
DECRETO 1310 DE 10 DE AGOSTO DE 2016	Ministerio de Transporte	Por lo cual se modifica el Decreto 1079 de 2015 en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
DECRETO 2106 DE 22 DE NOVIEMBRE DE 2019	Presidencia de la República de Colombia	Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar tramites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública.
	Ministerio de Transporte	Por lo cual se deroga la Resolución 1231 de 2016 “Por la cual se adopta el Documento Guía para la Evaluación de los

RESOLUCIÓN 7495 DE 2 DE JULIO DE 2020		Planes Estratégicos de Seguridad Vial” del Ministerio de Transporte”
LEY 2050 DE 12 AGOSTO DE 2020	Congreso de la Republica	Por medio de la cual se modifica y se adiciona la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito.
DECRETO 1252 DE 12 OCTUBRE DE 2021	Ministerio de Transporte	Por el cual se modifica el literal a del artículo 2.3.2.1 del Título 3 de la Parte 3 del Libro 2 y se sustituye en Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en los relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.



6 ALCANCE

La **SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E.**, se compromete con el presente Plan Estratégico de Seguridad Vial, a realizar acciones que estén al alcance en materia de prevención que aplicarán a todos los colaboradores en el ejercicio de sus actividades y en calidad de usuarios de la vía ya sea como peatón, pasajero o conductor, aquellos que tengan a su cargo un vehículo liviano, pesado o motocicleta, así mismo; controlar los riesgos derivados del transporte en cualquier actividad que requiera para cumplir su objeto, se extiende a la toma de conciencia vial para el rol de peatón. Las normas y procedimientos aquí establecidos aplicaran para todos los colaboradores, contratistas y propietarios, siendo de obligatorio cumplimiento

7. FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

7.1. Conformación del equipo de trabajo

La alta dirección de la **SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E.** liderará el Plan Estratégico de Seguridad Vial y delego y nombro un equipo de trabajo el cual será parte del comité de seguridad vial.

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

7.1.1. Comité de Seguridad Vial.

La alta dirección de la subred ha definido la conformación del comité de seguridad vial de la subred mediante el documento interno anexo y se han establecido funciones según lo dispuesto en la **Resolución 1268 de 2021**.

7.1.2. Objetivo del comité de Seguridad Vial



Su objetivo es plantear, diseñar, implementar y mediar las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la entidad y la vida cotidiana de sus integrantes.

El Comité de Seguridad Vial diseñará, definirá, programará y gestionará, todos los aspectos necesarios para la puesta en marcha del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) a que hace referencia la **Ley 1503 de 2011**, la **Resolución 1565 de 2014** y el **Decreto 2851 de 2013**, por lo que será un escenario estratégico en el proceso de participación para la planeación y ejecución de las distintas fases del plan.

7.1.3. Integrantes del Comité de Seguridad Vial

La alta dirección ha definido para la conformación del comité de seguridad vial a las siguientes áreas, quienes estarán representadas por el líder del área o su designado, los cuales tienen relación con las labores y planes de acción inherentes al PESV, y en consecuencia cada área liderará un pilar del PESV de acuerdo con las actividades propias de su área y los planes de acción de cada pilar así:

CARGO RESPONSABLE	PILAR QUE LIDERA
Directora Administrativa	Fortalecimiento de la Gestión Institucional
Director de contratación – Referente de selección Referente de SST	Comportamiento Humano
Referente de Recursos Físicos - Referente de Transporte Representantes conductores	Vehículos Seguros
Referentes Mantenimiento Referente de Gestión ambiental	Infraestructura Segura
Referente Atención Pre-hospital Referente Emergencias	Atención a Víctimas

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

7.1.4. Funciones del Comité de Seguridad Vial

1. Realizar el diagnóstico inicial y formular las acciones encaminadas a reforzar los aspectos favorables encontrados y mitigar los riesgos.
2. Aprobar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).
3. Considerar la adopción de un estándar de seguridad, que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito.
4. Programar fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, sus equipos de trabajo y otros actores de la entidad encaminados a garantizar un cambio de actitud en los diferentes actores de la movilidad.
5. Elaborar, aprobar e implementar un plan de trabajo que permita dar cumplimiento a los objetivos del Plan de Seguridad Vial.
6. Elaborar informes, que den cuenta de las acciones, programas adelantados y ejecutar analizando el impacto, costo-beneficio y aporte en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial de la **Subred Integrada de Servicios de Salud Sur E.S.E.**

7.1.5. Frecuencia de reuniones del Comité de Seguridad Vial



De acuerdo con lo establecido en la **Resolución 1268 del 8 de octubre de 2021** en el Artículo 5^o Quinto se establece el Comité Técnico de Apoyo de Seguridad Vial de la **Subred Integrada de Servicios de Salud Sur E.S.E.**, sesionara ordinariamente **cada tres (3) meses** y de manera extraordinaria, aquella necesaria para la toma de decisiones de manera oportuna y preventiva de acuerdo con las necesidades.

7.1.6. Designación del responsable del PESV

De igual forma la alta dirección designa al responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial, quien garantizara el desarrollo, implementación y seguimiento de este.

Designación del responsable del PESV

Cargo del responsable	Director administrativo
Teléfono	601 730 0000
E-mail	diradministrativa@subredsur.gov.co

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

7.1.7. Idoneidad del responsable del PESV

La alta dirección ha designado como responsable principal en la planificación, desarrollo y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial al (a) Director (a) Administrativo ya que cuentan con la experiencia y el conocimiento para liderar esta actividad.

7.1.8. Política de Seguridad Vial

La **Subred Integrada de Servicios de Salud Sur E.S.E.** cuenta con una política de seguridad vial integral la cual es el foco de acción para el cumplimiento de los objetivos en seguridad vial, esta política cumple con los parámetros exigidos en la **Resolución 1565 de 2014:**

- ✓ Compromiso con el cumplimiento de la legislación colombiana y otros requisitos
- ✓ Compromiso con el cumplimiento con la seguridad vial.
- ✓ Respaldo económico para el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- ✓ Aprobación por parte de la alta dirección de la subred
- ✓ La política estará disponible para las partes interesadas.

Ver Política de Seguridad Vial



7.1.9. Divulgación de Política de Seguridad Vial

SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E., cuenta con los siguientes canales de comunicación para divulgación de la Política de Seguridad Vial a todos los colaboradores, contando con las siguientes evidencias:

- ✓ Capacitaciones.
- ✓ Charlas de inducción y reinducción.
- ✓ Carteleras.

7.1.10. Evidencia de divulgación de Política de Seguridad Vial

Con el fin de que todos los colaboradores conozcan la Política de Seguridad vial **SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E.**, se permite dejar

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

constancia mediante Correo electrónico y carteles en los que se evidencia la divulgación de la política de seguridad vial.

7.2. Diagnóstico

Nombre de la entidad:	SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E.
NIT.	900.958.564-9
Dirección:	Carrera 24C No 54-47 SUR
Teléfono:	+(57)(60)(1)7300000
Ciudad:	Bogotá
Departamento:	Cundinamarca



7.2.1. Actividad económica

SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E., es una entidad con **ACTIVIDAD PRINCIPAL 8610** - Comprende los servicios médicos a corto y largo plazo, actividades de diagnóstico, tratamiento y rehabilitación, suministrados a pacientes internos en hospitales o clínicas.

También se incluyen los sanatorios (preventorios), clínicas de reposo, asilos, instituciones hospitalarias para enfermos mentales, y centros de rehabilitación, que posean un componente importante de supervisión y vigilancia directa de médicos titulados, y otras instituciones sanitarias con servicio de alojamiento, incluso los hospitales de bases militares y prisiones, que realizan actividades de atención médica y técnico-quirúrgica como diagnóstico, tratamiento, operaciones, análisis, servicios de urgencias,

Las actividades que consisten principalmente en la atención de pacientes internos que se realizan bajo la supervisión directa de médicos y abarcan. La atención odontológica a pacientes internos en hospitales cuando se presta por profesionales vinculados a la institución de internación.

El servicio de personal médico general y especializado y paramédico en: – Servicio de apoyo diagnóstico: imagenología (rayos x, ecografía, TAC, RMN, gamagrafía, etc.), laboratorio clínico, endoscopia, patología etc., cuando se prestan a pacientes

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

internos. – Servicio de complementación terapéutica: rehabilitación (por terapistas), optometría, psicología, nutrición, fonoaudiología, etc., cuando se prestan a pacientes internación. – Servicios de urgencias. – Servicios de quirófanos, servicios de farmacia, servicios de comida a pacientes internos y otros servicios hospitalarios. – Servicios de centros de planificación familiar que proporcionan tratamiento médico tales como esterilización e interrupción del embarazo, cuando se realizan con internación.

Ver Rut

7.2.2. Análisis de la Entidad

7.2.2.1. Misión

La Subred Integrada de Servicios de Salud Sur E.S.E., del Distrito Capital, presta Servicios de Salud enmarcados en el modelo innovador de atención en red con enfoque en la gestión integral del riesgo, mejorando las condiciones de salud de nuestros usuarios de las localidades de Usme, Ciudad Bolívar, Sumapaz y Tunjuelito, manteniendo la participación ciudadana urbana y rural.

7.2.2.2. Visión

En el año 2024 seremos una Empresa Social del Estado referente en el Distrito por la prestación de servicios de salud con estándares superiores de calidad, consolidada, sostenible, referente en investigación, docencia e innovación, con enfoque diferencial, territorial y comunitario, que promueven el cambio, la intersectorialidad, impactando positivamente la salud y calidad de vida de nuestros usuarios.

7.2.3. Servicios que presta la entidad

Es una entidad con **ACTIVIDAD PRINCIPAL 8610** - Comprende los servicios médicos a corto y largo plazo, actividades de diagnóstico, tratamiento y rehabilitación, suministrados a pacientes internos en hospitales o clínicas.

7.2.4. Clasificación del personal según su rol en la entidad

ROL DENTRO LA ENTIDAD.	CANTIDAD
Administrativo.	1714
Asistencial	3887
Total	5601

7.2.5. Clasificación del personal según su rol en la vía en misión

7.2.6. Vehículos de la entidad en fin misional

TIPO DE VEHÍCULO	CANTIDAD
Motocicletas.	2 (cuatrimotos)
Automóviles, Camionetas.	67
Camiones.	2
Remolques	0
TOTAL	71

7.2.7. Ubicación de la entidad

La sede principal de **SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E.**, se encuentra ubicada en Bogotá - Cundinamarca registrada con dirección Carrera 20 # 47 B – 35 sur.

7.2.8. Mapa de ubicación sede principal



7.2.9. Sedes de operación de la entidad



Tenemos operación a nivel distrital en las localidades de Usme, Ciudad Bolívar, Sumapaz y Tunjuelito.

7.2.10. Mecanismo de contratación de vehículos

La subred cuenta con un parque automotor propio, así mismo contrata servicio de transporte de acuerdo con la necesidad de operación para la realización de actividades de los diferentes convenios.

Ver A Mecanismos de contratación de vehículos

7.2.11. Mecanismos de contratación de conductores

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E., vincula mediante contrato de prestación de servicios los conductores a los cuales se les solicita la licencia de conducción vigente de acuerdo con la tipología de vehículos a operar.

Ver **B** Procedimiento de contratación

7.2.12. Encuesta instrumento para determinar el riesgo vial

Con la finalidad de poder determinar las personas que están relacionadas con el riesgo vial y que tipo de actores viales son, se diseñó una encuesta de acuerdo con los lineamientos de la **Resolución 1565 de 2014**, esta permitió identificar los riesgos viales de la **SUBRED**, incluido los desplazamientos **In-Itinere (desde su casa hacia el trabajo y viceversa) y en misión (internos y externos)** a los cuales se encuentran expuestos colaboradores (según se requiera). Dicha información sirvió como punto de partida para el diagnóstico en seguridad vial.

7.2.13. Aplicación de encuesta

Se aplicó la encuesta mediante formato Digital en **Formularios de Google**. La cual fue entregada al personal activo mediante un enlace enviado a través de correo electrónico informando lo importante de realizar su participación para la identificación de riesgos viales, con el fin de conocer sus desplazamientos tanto In itinere como en misión en sus distintos roles como usuarios de la vía pública tales como: Peatón, Ciclista, Motociclista, conductor de vehículo, acompañante y/o pasajero, para obtener la información necesaria que permita identificar, valorar y evaluar los peligros y riesgos a los cuales se encuentran expuestos los colaboradores de la subred para determinar los planes de acción y cronograma de trabajo para el diseño e implementación del PESV de la **SUBRED**.

Ver **C** Modelo de encuesta

7.2.14. Evidencia considerando riesgos en In-Itinere y Misión de aplicación de la encuesta de riesgo vial

7.2.15. Evidencia de aplicación de encuesta

Ver **D** Resultado de base de datos encuesta

7.2.16. Ficha técnica de la encuesta

Solicitada por:	Ministerio de transporte resolución 1565 de 2014
Realizada por:	SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E.
Año de aplicación:	2020-20221
Universo:	4153
Tamaño de la muestra:	222
Margen de error:	6.5%
Nivel de confianza:	95,5%
Total, preguntas formuladas:	16 preguntas

7.2.17. Cálculo de la muestra

La metodología de cálculo del tamaño de la muestra para aplicar los diferentes mecanismos de recolección de información del riesgo vial enmarca la utilización de la fórmula para población finita así:

$$n = \frac{k^2 * p * q * N}{(e^2 * (N-1)) + k^2 * p * q}$$

- **N:** es el tamaño de la población o universo (número total de posibles encuestados).
- **k:** es una constante que depende del nivel de confianza que se asigne para el ejercicio. Para caso se tomó un nivel de confianza del **95,5%**, por lo que **k= 2**

K	1,15	1,28	1,44	1,65	1,96	2	2,58
Nivel confianza	75%	80%	85%	90%	95%	95,5%	99%

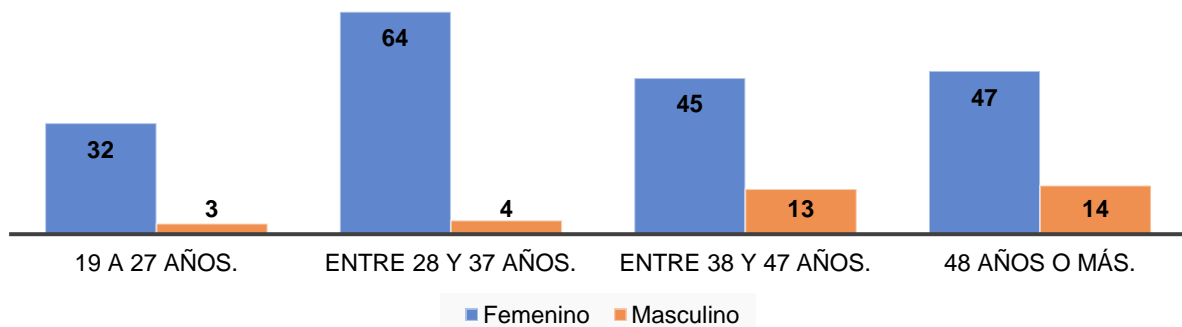
- **e:** es el error muestral, para este caso se toma un error muestral del 6.5%:
- **p:** es la proporción de individuos que poseen en la población la característica de estudio. Este dato es generalmente desconocido y se suele suponer que **p=q=0.5** que es la opción más segura.
- **q:** es la proporción de individuos que no poseen esa característica, es decir, es **0.5**.
- **n:** es el tamaño de la muestra (número de encuestas que vamos a hacer).

7.2.18. Consolidación y análisis resultados de encuesta diagnóstico en riesgo vial

Fue realizado un diagnóstico de aspectos en Seguridad Vial inicial que permitió caracterizar y evaluar los riesgos a los que están expuestos los colaboradores, las condiciones de seguridad que puedan causar accidentes de tránsito dentro y fuera de las instalaciones de **SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E.**, y que a su vez permitió identificar la realidad de los desplazamientos, tipos de vehículos, uso de vías y accidentes ocurridos; esta información se utilizó como base estructural para los diseños particulares de estrategias y el desarrollo del presente PESV

A continuación, se muestran los resultados más representativos de la información recolectada de la información recolectada:

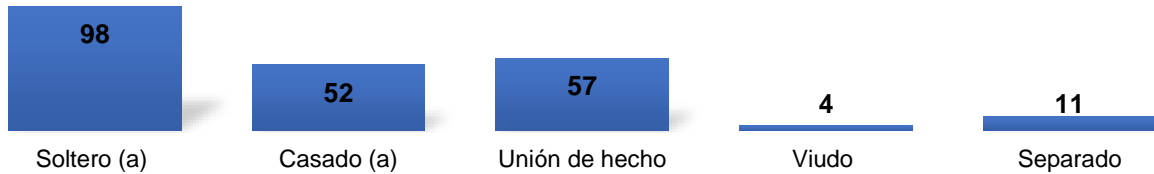
Género y Rango de Edad



Se puede determinar que el rango más alto de participación de género en la encuesta es femenino y la edad esta entre 28 y 37 años.

RANGOS DE EDAD	Femenino	Masculino	Total, general	% Proporción
19 a 27 años.	32	3	35	16%
Entre 28 y 37 años.	64	4	68	31%
Entre 38 y 47 años.	45	13	58	26%
48 años o más.	47	14	61	27%
Total, general	188	34	222	100%

Estado civil



Se puede determinar que el rango más alto de participación de estado civil de los colaboradores es soltero(a).

ESTADO CIVIL	
Soltero (a)	98
Casado (a)	52
Unión de hecho	57
Viudo	4
Separado	11
Total	222

Grupo de Trabajo

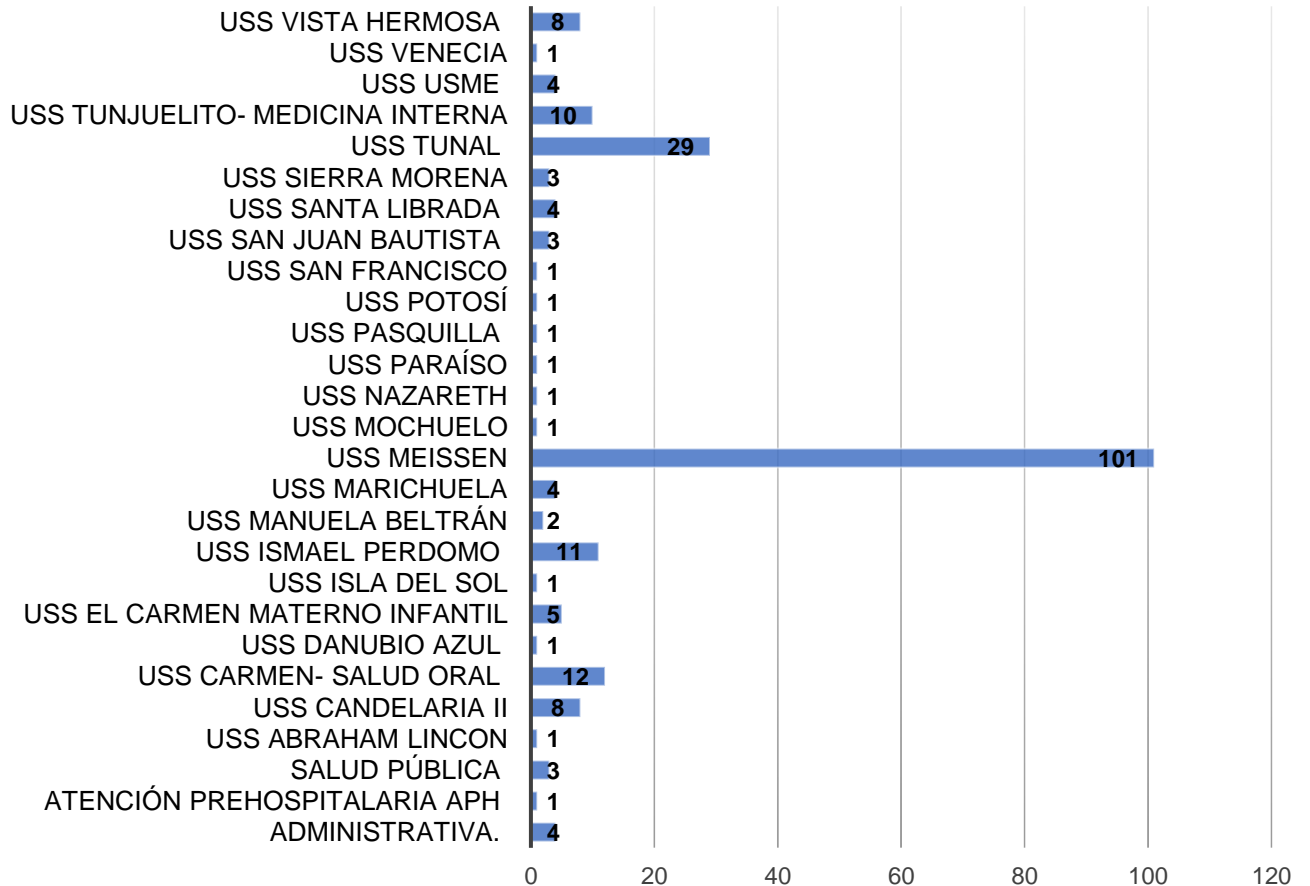
De acuerdo con los resultados de la encuesta se puede determinar que el grupo más alto de participación es el Asistencial.



GRUPO DE TRABAJO	
Administrativo.	31
Asistencial	191
Total	222

Sede de trabajo

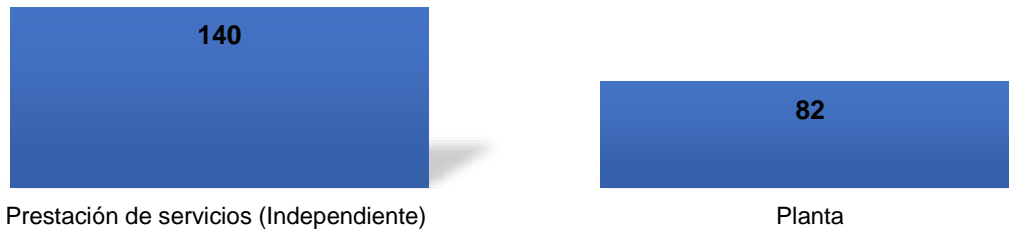
Se puede determinar que la sede con más colaboradores es USS Meissen.



SEDE DE TRABAJO	
Administrativa.	4
Atención prehospitalaria APH	1
Salud pública	3
USS Abraham Lincon	1
USS Candelaria II	8
USS Carmen- Salud Oral	12
USS Danubio Azul	1
USS El Carmen Materno infantil	5
USS Isla del Sol	1
USS Ismael Perdomo	11
USS Manuela Beltrán	2
USS Marichuela	4
USS Meissen	101

USS Mochuelo	1
USS Nazareth	1
USS Paraíso	1
USS Pasquilla	1
USS Potosí	1
USS San Francisco	1
USS San Juan Bautista	3
USS Santa Librada	4
USS Sierra Morena	3
USS Tunal	29
USS Tunjuelito- Medicina Interna	10
USS Usme	4
USS Venecia	1
USS Vista Hermosa	8
Total	222

Tipo de Contrato



El porcentaje más alto de participación en cuanto al tipo de contratación es a prestación de servicios.

TIPO DE CONTRATO	
Prestación de servicios (Independiente)	140
Planta	82
Total	222

Licencia de conducción



De acuerdo con los resultados obtenidos se puede determinar que solo el 32% de los encuestados cuentan con licencia de conducción.

LICENCIA DE CONDUCCIÓN	PORCENTAJE	FRECUENCIA
SI	32%	72
NO	68%	150
Total, general	100%	222

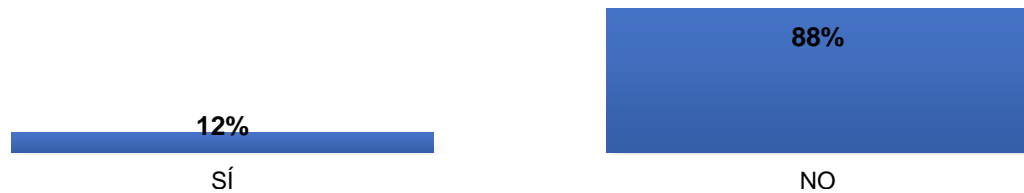
Accidentes de Tránsito

De acuerdo con los resultados obtenidos se puede determinar que el 93% de las personas encuestadas no han estado involucradas en accidentes de tránsito.



HA TENIDO ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LOS ÚLTIMOS DOS AÑOS	PORCENTAJE	FRECUENCIA
SÍ	7%	16
NO	93%	206
Total, general	100%	222

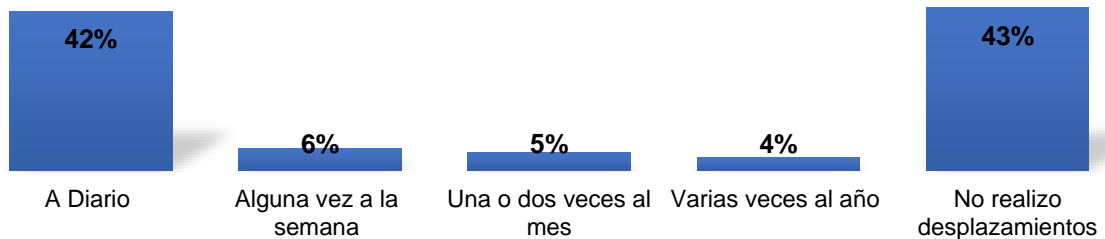
Incidentes de tránsito



De acuerdo con los resultados obtenidos se puede determinar que el 88% de las personas encuestadas no han estado involucradas en incidentes de tránsito.

HA TENIDO INCIDENTES DE TRÁNSITO EN LOS ÚLTIMOS DOS AÑOS	PORCENTAJE	FRECUENCIA
SÍ	12%	27
NO	88%	195
Total, general	100%	222

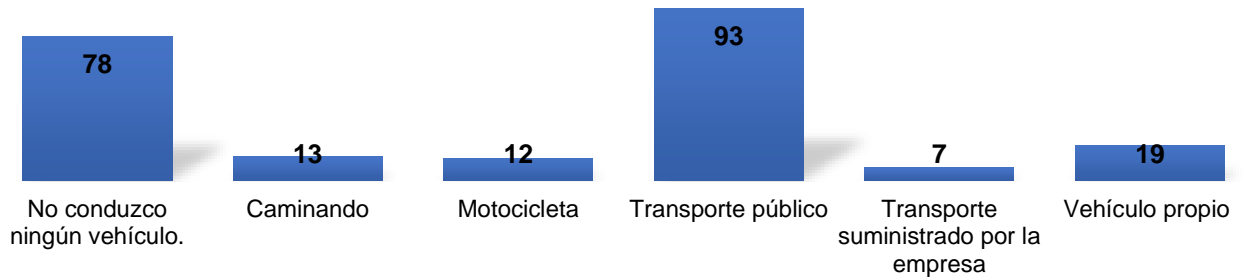
Frecuencia desplazamientos en misión



De acuerdo con los resultados obtenidos de la encuesta se puede determinar que el 42% de las personas encuestadas realiza los desplazamientos diariamente.

DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN	PORCENTAJE	FRECUENCIA
A Diario	42%	94
Alguna vez a la semana	6%	13
Una o dos veces al mes	5%	11
Varias veces al año	4%	8
No realizo desplazamientos	43%	96
Total, general	100%	222

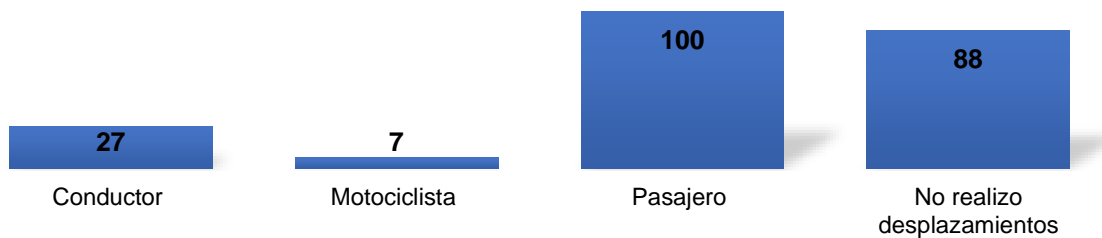
Tipo de vehículo utilizado para los desplazamientos



Se puede determinar que las personas encuestadas manifiestan una participación alta movilizarse en transporte público y la menor participación es en el transporte suministrado por la empresa.

TIPO DE VEHÍCULO UTILIZADO	FRECUENCIA
No realizo desplazamientos	78
Caminando	13
Motocicleta	12
Transporte público	93
Transporte suministrado por la empresa	7
Vehículo propio	19
Total, general	222

Rol en desplazamientos



Se puede determinar que el rol de las personas encuestadas el más alto porcentaje son pasajeros.

ROL DESPLAZAMIENTO	FRECUENCIA
Conductor	27
Motociclista	7
Pasajero	100
No realizo desplazamientos	88
Total, general	222

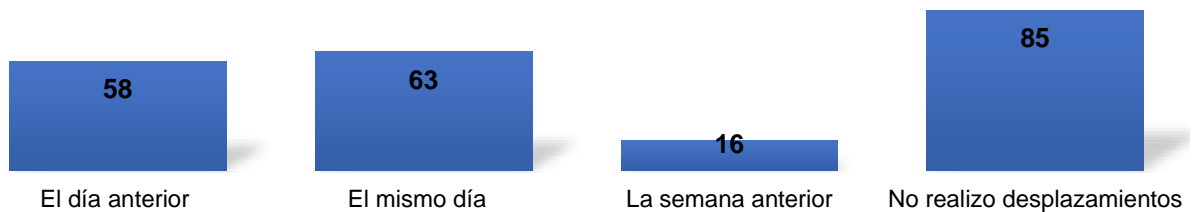
Quien planifica desplazamientos en misión



Según los resultados de la encuesta, la mayoría de los colaboradores planifican sus desplazamientos.

PLANIFICACIÓN DESPLAZAMIENTOS	FRECUENCIA
Empresa	37
Yo los planifico	103
No realizo desplazamientos	82
Total, general	222

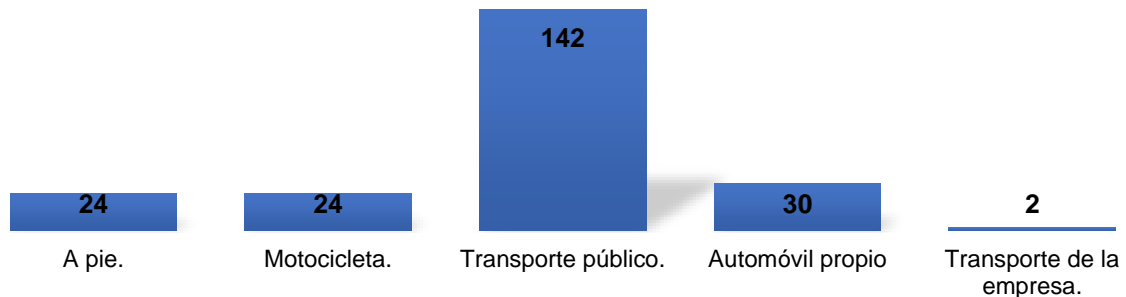
Tiempo de antelación de los desplazamientos en misión



Según los resultados de la encuesta, la mayoría de los colaboradores planifican sus desplazamientos el mismo día.

PLANIFICACIÓN DESPLAZAMIENTOS	FRECUENCIA
El día anterior	58
El mismo día	63
La semana anterior	16
No realizo desplazamientos	85
Total, general	222

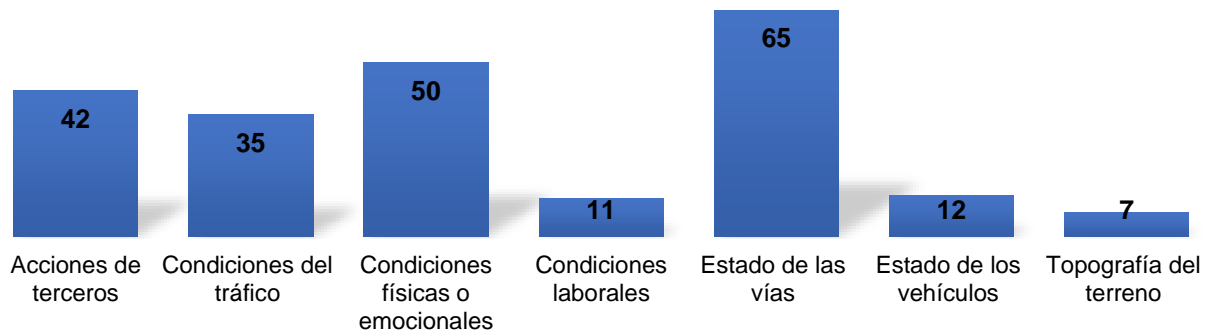
Desplazamiento en In-Itinere



Se puede determinar que las personas encuestadas manifiestan una participación alta movilizarse en transporte público y la menor participación es en el transporte de la empresa.

MODO DE TRANSPORTE CASA TRABAJO	FRECUENCIA
A pie.	24
Motocicleta.	24
Transporte público.	142
Automóvil propio	30
Transporte de la empresa.	2
Total, general	222

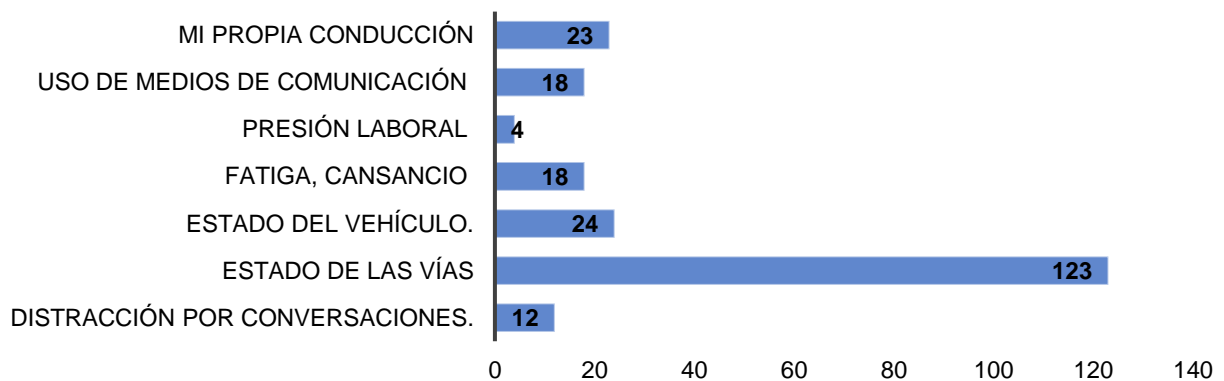
Causas que incrementan el Riesgo en Misión e in-tinere



CAUSAS DE RIESGO	FRECUENCIA
Acciones de terceros	42
Condiciones del tráfico	35
Condiciones físicas o emocionales	50
Condiciones laborales	11
Estado de las vías	65
Estado de los vehículos	12
Topografía del terreno	7
Total, general	222

De acuerdo con los resultados obtenidos se puede determinar que los colaboradores que conducen algún tipo de vehículo en fin misional o en sus desplazamientos in-tinere la participación más alta determinaron que las causas que incrementan los riesgos son las condiciones físicas o emocionales y la menor participación es la topografía del terreno.

Factor de Riesgo en Misión e In-Itinere



De acuerdo con los resultados obtenidos se puede determinar que los colaboradores que conducen algún tipo de vehículo en fin misional o en sus desplazamientos in-tinere la participación más alta determinaron que el mayor riesgo es el estado de las vías y la de menor participación es la presión laboral.

MAYOR RIESGO	FRECUENCIA
Distracción por conversaciones.	12
Estado de las vías	123
Estado del vehículo.	24
Fatiga, cansancio	18
Presión laboral	4
Uso de medios de comunicación	18

Mi propia conducción	23
Total, general	222

7.2.19. Calificación y clasificación de los riesgos

De acuerdo con los datos del diagnóstico se realizó un análisis del riesgo vial, teniendo en cuenta la metodología de **GTC045**, concordante con el **Decreto 1072 de 2015**, para la identificación de peligros y valoración de los riesgos, que establece los siguientes parámetros de medición.

7.2.20. Evaluación y valoración de los riesgos viales

MATRIZ DE VALORACIÓN DE RIESGOS		CONSECUENCIAS			
		INSIGNIFICANTE	MODERADO	DAÑINO	EXTREMO
PROBABILIDAD	MUY ALTA	MEDIO	ALTO	CRITICO	CRITICO
	ALTA	MEDIO	ALTO	ALTO	CRITICO
	MEDIA	BAJO	MEDIO	ALTO	ALTO
	BAJA	BAJO	BAJO	MEDIO	MEDIO

La estimación del riesgo se interpreta en la siguiente tabla:

NIVEL DEL RIESGO



RIESGO	RECOMENDACIONES
BAJO	Mantener las medidas de control. Se deben hacer evaluaciones periódicas para verificar que el riesgo sigue siendo bajo. Es importante que en el plan de trabajo se definan los periodos para valorar este riesgo.
MEDIO	Se deben hacer esfuerzos por reducir el riesgo. Implementar estándares de seguridad, permisos de trabajo o listas de verificación para realizar el control operativo del riesgo. Es importante justificar la intervención y su rentabilidad. (Costo – Beneficio). Se deben hacer verificaciones periódicas dentro del plan de trabajo, para evaluar si el riesgo aun es medio, comprobando que no hay tendencia subir el nivel.
ALTO	Se debe reducir el riesgo a través del diseño y ejecución de un programa de gestión. Como este asociado a lesiones muy graves, se debe garantizar la reducción de su probabilidad. Verificar que el riesgo está bajando con un control antes de realizar cualquier tarea.
CRITICO	La intervención es urgente. En presencia de un riesgo así, se sugiere no realizar ningún trabajo hasta contar con las medidas de control que impacten la probabilidad de ocurrencia. De ser indispensable la realización de la labor, se deben adoptar todas las medidas necesarias para evitar la materialización del riesgo; las medidas deben garantizar que el riesgo esta bajo control antes de iniciar cualquier tarea. Una actividad operacional no debe estar en este rango, desde el diseño de esta se deben adaptar sus respectivos controles.

VALORACIÓN DEL RIESGO: Con el nivel del riesgo obtenido en la evaluación, se determina la aceptabilidad se los riesgos analizados, para priorizar la intervención y el plan de trabajo.

ACEPTABILIDAD DEL RIESGO:

Nivel del riesgo	Aceptabilidad (teniendo en cuenta la definición del nivel de riesgo)
Bajo	Aceptable
Medio	Aceptable
Alto	No aceptable
Critico	No aceptable

Ver E Matriz en riesgo vial

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

7.3. Planes de acción

7.3.1. Plan de acción factor Humano



Teniendo en cuenta los factores de riesgos identificados en la matriz de riesgo vial, la subred determina los planes de acción para el FACTOR HUMANO los cuales se consolidan en la matriz de riesgo vial (Anexo I. Matriz de riesgo vial), En el cronograma de actividades se especifica para cada plan de acción la línea de acción, el nombre de la actividad, el objetivo de la misma, las acciones para llevarla a cabo, el responsable, la planeación de la misma en el año, la medición de cumplimiento, los recursos necesarios.

7.3.2. Plan de acción factor Vehículos

Teniendo en cuenta los factores de riesgos identificados en la matriz de riesgo vial, la subred determina los planes de acción para el FACTOR VEHÍCULOS los cuales se consolidan en la matriz de riesgo vial (Anexo G. Matriz de riesgo vial), En el cronograma de actividades se especifica para cada plan de acción la línea de acción, el nombre de la actividad, el objetivo de la misma, las acciones para llevarla a cabo, el responsable, la planeación de la misma en el año, la medición de cumplimiento, los recursos necesarios.

7.3.3. Plan de acción factor Infraestructura

Teniendo en cuenta los factores de riesgos identificados en la matriz de riesgo vial, la subred determina los planes de acción para el FACTOR INFRAESTRUCTURA SEGURA los cuales se consolidan en la matriz de riesgo vial (Anexo I. Matriz de riesgo vial), En el cronograma de actividades se especifica para cada plan de acción la línea de acción, el nombre de la actividad, el objetivo de la misma, las acciones para llevarla a cabo, el responsable, la planeación de la misma en el año, la medición de cumplimiento, los recursos necesarios.

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

7.3.4. Plan de acción factor Atención a Víctimas

Teniendo en cuenta los factores de riesgos identificados en la matriz de riesgo vial, la subred determina los planes de acción para el FACTOR ATENCIÓN A VÍCTIMAS los cuales se consolidan en la matriz de riesgo vial (Anexo G. Matriz de riesgo vial), En el cronograma de actividades se especifica para cada plan de acción la línea de acción, el nombre de la actividad, el objetivo de la misma, las acciones para llevarla a cabo, el responsable, la planeación de la misma en el año, la medición de cumplimiento, los recursos necesarios.

7.4. Implementación acciones del PESV

Para garantizar la ejecución de las acciones, seguimiento adecuado al cumplimiento y cubrimiento adecuado de los compromisos establecidos en términos de seguridad vial, se diseñó un cronograma de actividades específicas para el PESV, donde se contempló la acción, el periodo de ejecución, el responsable y el seguimiento de ejecución.

Ver F Cronograma de implementación PESV

7.4.1. Presupuesto del PESV

Así mismo se cuenta con el presupuesto anual para las actividades de implementación del PESV.

7.5. Seguimiento y evaluación

7.5.1. Indicadores

La medición de indicadores se realizará de acuerdo con el cronograma establecido para cada programa y anualmente se realizará su evaluación.

Se diseñó una tabla de indicadores de resultado para medir el impacto y el cumplimiento del objetivo del PESV, y otros indicadores son de actividad, que determinan el cumplimiento de las actividades programas en temas de seguridad vial.

Ver G Tabla de indicadores

7.5.2. Auditoría

la adecuada implementación del PESV y su mejora continua, ha definido realizar auditorías internas y externas de acuerdo con la siguiente tabla:



TIPO DE AUDITORIA	PROCESO POR AUDITAR	FRECUENCIA	RESPONSABLE	RECURSO
INTERNA	Fortalecimiento institucional	ANUAL	COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Financieros. Humano, Tecnológico.
	Selección y contratación			
	Mantenimiento			
	Inspecciones			
	Capacitaciones			
	Investigación de accidentes			
EXTERNA	Entidad externa	ANUAL	ENTIDAD EXTERNA	Financieros. Humano, Tecnológico.
REVISIÓN GENERAL	Resultado PESV	ANUAL	GERENCIA	Financieros. Humano, Tecnológico.

La frecuencia está establecida en la misma tabla de auditorías, con el fin de identificar sus avances y oportunidades de mejora, y se encuentran programadas en el cronograma general del PESV (Anexo H. Cronograma implementación PESV)

7.5.3. Información documentada

El Plan Estratégico de Seguridad Vial está documentado y alineado a la resolución 1565 de 2014, por lo cual se puede evidenciar con los archivos internos de la subred.

Así mismo este documento será actualizado cada dos (2) años o cada vez que se requiera de acuerdo con los cambios de estructura o procesos que tenga la subred.

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

8. COMPORTAMIENTO HUMANO

8.1. Comportamiento Humano de la Entidad

8.1.1. Procedimiento de selección de conductores

8.1.1.1. Perfil del Cargo

Los perfiles son los lineamientos exigibles mínimos requeridos para diseñar y/o ejercer un cargo y serán exigibles al momento de la selección, contratación o ejercicio de la labor, permitiendo seleccionar el mejor talento humano identificando de manera temprana las posibles alteraciones o deficiencias que se puedan presentar para el ejercicio del cargo y así poder prevenirlas o intervenirlas oportunamente.

Ver H Perfil del cargo Conductor- Rol Conductor

8.1.1.2. Procedimiento de Selección y Contratación de conductores

El Procedimiento de Selección y Contratación de **SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E.**, tiene como principal objetivo, establecer los parámetros necesarios para garantizar que la vinculación de personal específicamente para los colaboradores que dentro de sus funciones deben conducir vehículos se lleve a cabo de la forma más idónea posible, procurando que los colaboradores contratados, se ajusten a los conocimientos, habilidades y condiciones específicas exigidas para el puesto de trabajo y necesidades de la subred.



Ver I Procedimiento de Selección y Contratación conductores

8.1.2. Pruebas de Ingreso Conductores misionales

8.1.2.1. Exámenes médicos

SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E., gestiona la ejecución de los exámenes médicos de Ingreso, egreso y periódicos dando cumplimiento a la legislación actual (Resolución 2346 de 2007).

Pruebas médicas: se realizarán en IPS con licencia en SST (optometría, audiometría, laboratorios, médico general), según lo definido en el profesiograma para cada cargo.

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

Ver J Profesiograma

8.1.2.2. Idoneidad de exámenes médicos

A continuación, se relacionan los certificados que acreditan al proveedor de exámenes médicos y validan la idoneidad según lo establecido en el numeral anterior:

Ver K Idoneidad del proveedor de exámenes médicos

8.1.2.3. Examen Psicosensométricos

Se realizarán en centro de reconocimiento de conductores CRC con resolución de habilitación por el MINISTERIO DE TRANSPORTE (coordinación psicomotora para conducir), también se podrán realizar en IPS que cuenten con licencia en salud ocupacional, con el que se puedan aplicar diversas pruebas denominadas: atención concentrada y resistencia a la monotonía, reacciones múltiples, reacción al frenado, coordinación bimanual y percepción de la velocidad. Con ellas se debe poder determinar el tiempo de reacción o respuesta de los evaluados, en distintas condiciones y variables.

Ver L Idoneidad Proveedor examen Psicosensométrico.

8.1.2.4. Idoneidad de examen Psicosensométricos



8.1.2.5. Prueba Teórica

Estas pruebas serán diseñadas por el Referente de Transportes en asesoría técnica del recurso de la ARL:

- El contenido de esta prueba debe incluir mínimo los siguientes aspectos:
 - Interpretación de señales de tránsito.
 - Legislación aplicable en tránsito y transporte.
 - Conocimientos sobre cómo actuar ante un accidente de tránsito.
 - Conocimientos de seguridad vial y técnicas de conducción.

La calificación de las pruebas será ejecutada por el Referente de transportes, guiada con el solucionario suministrado por la persona o entidad que asesora en el diseño estas pruebas.

Ver M Prueba teórica

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

8.1.2.6. Idoneidad de prueba Teórica

A continuación, se relacionan los certificados que acreditan la idoneidad (por experiencia en conducción y conocimiento) de los colaboradores del AREA DE TRANSPORTES.

Anexo N Evidencia de idoneidad proveedor prueba teórica.

8.1.2.7. Prueba Práctica

Estas pruebas serán diseñadas y aplicadas por los colaboradores del Área de Transportes en asesoría técnica del recurso de la ARL:

- El contenido de esta prueba debe incluir mínimo los siguientes aspectos sin limitarse a estos:
 - Preparación para la conducción (adecuación en el habitáculo).
 - Alistamiento del vehículo.
 - Pericia de parqueo y manejo del espacio de maniobra.
 - Habilidad para iniciar marcha en pendientes.
 - Hábitos generales de manejo (uso del embrague, reducción de velocidad usando la transmisión, operación de frenado, cambio de relación, revolucionado del motor, uso del acelerador, velocidad de conducción, distancia entre vehículos, indicación de maniobras, revisión de espejos retrovisores, acato a señales y normas de tránsito, buen comportamiento y respeto por los demás, etc.).

La calificación de las pruebas será ejecutada por los colaboradores del área de transportes, guiado en su conocimiento y experiencia en la conducción.

Ver O Evidencia de prueba práctica de conducción.

8.1.2.8. Idoneidad de prueba Práctica

A continuación, se relacionan los certificados que acreditan la idoneidad de los colaboradores del área de transporte

Ver P Evidencia de idoneidad proveedor prueba práctica

8.1.2.9. Prueba Psicotécnica

Estas pruebas serán elegidas y aplicadas por un psicólogo de la empresa o tercero especialista en talento humano.

Ver Q Modelo de prueba Psicotécnica

8.1.2.10. Idoneidad de prueba Psicotécnica

A continuación, se relacionan los certificados que acreditan al proveedor que diseño y aplico las pruebas psicotécnicas y validan la idoneidad según lo establecido en el numeral anterior:

Ver R Idoneidad de prueba Psicotécnica.

8.1.2.11. Pruebas de control preventivo frecuencia

PRUEBA	FRECUENCIA
Examen Medico	Anual
Examen Psicosenométricos	Anual
Examen Teórico	Anual
Examen Práctico	Anual

8.1.2.12. Pruebas de control preventivo Idoneidad

Las anteriores pruebas de control preventivo se realizarán con las mismas entidades que practicaron los exámenes de ingreso por lo que son idóneas para tal fin.



8.1.3. Capacitación en Seguridad Vial

8.1.3.1. Programa de capacitación

El personal será capacitado, entrenado, evaluado y auditado en cada uno de los aspectos que tengan que ver con manejo defensivo y seguridad vial, de acuerdo con los lineamientos de la Ley 769 de 2002, Ley 1503 de 2011, Ley 1383 de 2011, parámetros internacionales en temas de técnicas de conducción segura de vehículos.

En el cronograma PESV se tiene contemplado los temas de capacitación para cada uno de los actores viales de la subred

Tiene como propósito socializar los conocimientos de seguridad vial y las técnicas de conducción segura con el fin de impartir conocimientos básicos para el uso de la vía o de los vehículos.

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

Toda vez pase el proceso de inducción, los colaboradores continúan con el plan de entrenamiento específico de acuerdo con sus funciones; donde se tiene establecido con los controles para la prevención del riesgo vial.

8.1.3.2. Cronograma de capacitación

La subred cuenta con un cronograma de formación y actividades en prevención vial y público, para todos los colaboradores independientes del rol de actores de la vía, en el cual se fortalecen las normas de prevención vial y se fortalece la cultura de autocuidado. Teniendo en cuenta que una vez pase el proceso de inducción, los colaboradores continúan con el plan de entrenamiento específico de acuerdo con sus funciones; donde se tiene establecido con los controles para la prevención del riesgo vial.

Ver **S Programa de capacitación.**



8.1.3.3. Evaluación técnica de capacitación

La Evaluación Técnica es un proceso que procura determinar de la manera más sistemática y objetiva posible, la pertinencia, eficacia, eficiencia e impacto de las actividades formativas en seguridad vial.

La Evaluación Técnica constituye una herramienta administrativa de conocimiento inicial o periódico del aprendizaje y un proceso organizativo orientado a la acción para mejorar de manera continua tanto las actividades en marcha, como la planificación, programación y toma de decisiones futuras de los usuarios de las vías y de los vehículos.

Sera responsabilidad de cada capacitador realizar la evaluación de validación del conocimiento aprendido de la información impartida en la capacitación interna, a cada uno de los colaboradores, para garantizar la asimilación del conocimiento adquirido.

Se considera adecuado los resultados cuya calificación promedio este por encima del 75% de ser así se considera optimo el proceso de calificación dada al trabajador y se procederá con los registros generales de resultado de las capacitaciones; caso contrario se deberán identificar actividades de refuerzo con el o los funcionarios que aplicase.

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

8.1.3.4. Modelo de evaluación

La responsabilidad de aplicar la evaluación es de cada uno de los capacitadores asignados, sin embargo, se tiene establecido un formato que se debe utilizar para aplicar estas evaluaciones.

Ver T Evaluación de capacitación

8.1.3.5. Programación de actividades de refuerzo de la capacitación

Cuando el resultado de la evaluación de la capacitación no supere el 75% promedio de su calificación, será responsabilidad del Comité de Seguridad Vial, programar y ejecutar junto a este, actividades de refuerzo y seguimiento a la información relacionada con la capacitación impartida, garantizando el cumplimiento de los objetivos propuestos de formación y entrenamiento.



8.1.4. Control de documentación de conductores

8.1.4.1. Información conductores

SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E., tiene documentada la información de los conductores en una base de datos almacenada en el sistema de información de la subred.

La información registrada es la siguiente:

- Nombres y Apellidos.
- Número de identificación.
- Edad.
- Grupo de trabajo al que pertenece.
- Tipo de contrato.
- Años de experiencia en la 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 accidentes- fecha, lugar, área rural/urbana.
- Acciones de seguridad vial realizadas:
- Exámenes.

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

- Pruebas.
- Capacitaciones.

SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E., garantiza que la información exigida será documentada y tendrá trazabilidad, estableciendo los mecanismos y períodos para la actualización información, la cual queda programada en el cronograma general del PESV para su ejecución.



Ver U Control documentos conductores.

8.1.4.2. Protocolo de control de documentos

Con el fin de identificar vencimientos en la documentación de los conductores y registrar la trazabilidad de las acciones en seguridad vial se realizara seguimiento de la documentación de los conductores, información que será alimentada cada vez que se realice contratación y su revisión será trimestralmente, el responsable de realizar esta actividad es el Referente de transporte y/o apoyo del área de transporte, así mismo será revisada anualmente por el Comité de Seguridad Vial y en las auditorias programadas en el Plan de Auditorias del PESV, esta información quedara registrada en el **(control documentos conductores)** control de documentos conductores cumpliendo con la ley 1581 de 2012 protección de datos personales

8.1.4.3. Procedimiento de comparendos

Con el fin de dar cumplimiento en lo establecido en la Resolución 1565 de 2014, e identificar las infracciones o violaciones de las normas de tránsito que puedan ser realizados a los conductores de **SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E.**, en el ejercicio de sus funciones con los vehículos de la subred o en sus actividades laborales diarias se definen los siguientes criterios sobre conductores con comparendos pendientes de pago.

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

8.1.4.4. Reporte de comparendos

El registro de comparendos queda registrado en la base de datos de control y seguimiento de comparendos Anexo Y. Control y seguimiento de comparendos.

Ver V Control y seguimiento de comparendos

8.1.4.5. Seguimiento a contratistas



SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E., al momento de requerir un servicio de transporte con contratistas, le solicita la entidad contratante tenga el Plan Estratégico de Seguridad Vial y la documentación actualizada de los conductores que van a prestar el servicio de transporte, así mismo se realiza auditoria de seguimiento y cumplimiento al PESV de cada uno de los contratistas.

8.1.5. Políticas de regulación de la empresa

8.1.5.1. Política de control de alcohol y drogas

Entendiendo que el consumo de alcohol y drogas es un factor de riesgo que impacta directamente y de forma negativa en las condiciones de la conducción, **SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E.**, y en concordancia con su política de prevención del consumo de, alcohol, Sustancias Psicoactivas , medicamentos y Tabaco (GH-PLA-SST-PP-03V2), establece que:

- El presentarse a trabajar o conducir bajo los efectos del alcohol y/o drogas alucinógenas, psicoactivas, etc., está estrictamente prohibido.
- En las instalaciones de **SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E.**, o durante la prestación del servicio está estrictamente prohibido el consumo, posesión, comercialización y/o distribución de sustancias alucinógenas, psicoactivas y de alcohol, incluyendo aquellos colaboradores y contratistas que realizan conducción de vehículos automotores y no automotores.



	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

- Todos los conductores o personal que dentro de sus funciones conducen sin excepción, deben presentarse a controles de alcoholemia y consumo de drogas, planificados y no planificados que la empresa establezca a fin de determinar niveles de consumo de sustancias alucinógenas, psicoactivas y de alcohol.
- Las pruebas serán realizadas directamente por parte de personal interno de terceros idóneos y competentes, asegurando que estas se realicen aplicando las metodologías actuales.
- Se realizarán jornadas de promoción y prevención entre los colaboradores, y contratistas, en concordancia y cumplimiento de los establecido en la presente política.
- El incumplimiento de estas directrices, así como el no permitir realizar las inspecciones o pruebas, se considera una falta grave y en consecuencia se puede adoptar medidas disciplinarias, inclusive la terminación del contrato laboral por justa causa de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Interno de Trabajo y a lo establecido en la normatividad vigente.

8.1.5.2. Regulación de horas de conducción y descanso

SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E, es consciente de los posibles efectos negativos que ocasiona el exceso de fatiga y la falta de descanso y en concordancia con una prevención de accidentes de tránsito establece:

- La jornada laboral de conducción será de ocho (8) horas permitiéndose generar horas extras laborales sin superar el máximo de diez (10) horas continuas de conducción, ante lo cual, el conductor que realizar ejercicios de estiramiento y consumir líquidos para rehidratarse, cuando la jornada de conducción supere las 2 horas contantes, esto pensando el bienestar físico y mental del conductor y los demás usuarios de la vía.

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

8.1.5.3. Regulación de la velocidad



SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E., en concordancia con la legislación vigente, o aquella que derogue o modifique establece que:

- Los empleados y/o contratistas que realicen labores de conducción para la empresa, deben respetar y acatar en todo momento lo determinado por la legislación vigente y los límites de velocidad establecidos para el tránsito terrestre por vías públicas y privadas, garantizando antes que nada el cumplimiento estricto de la señalización específica referenciada para cada una de ellas y en general:
 - ✓ Carreteras nacionales y departamentales: 80 km/h Máximo.
 - ✓ Carreteras Urbanas: 60 km/h Máximo.
 - ✓ Vías rurales, residenciales o escolares: 30 km/h Máximo.
- Sin perjuicio del cumplimiento de la legislación en materia de regulación de velocidad, el conductor deberá ajustar la velocidad a las condiciones del viaje y de la vía.
- La velocidad máxima por la cual se podrá transitar dentro de las vías internas será de diez (10) kilómetros por hora.
- **SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E.** buscará implementar mecanismos de control de velocidad.

8.1.5.4. Uso del cinturón de seguridad

SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E., consiente de las posibles consecuencias negativas que ocasiona el no usar el cinturón de seguridad en el momento de la operación y en concordancia con la legislación vigente, establece que:

- El número de pasajeros dentro de un vehículo debe corresponder siempre al número de pasajeros que se establece en la licencia de tránsito.

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		



- Dentro de un vehículo solo debe ir un número de pasajeros igual al número de cinturones activos y en buen estado que tenga el vehículo.
- El uso del cinturón de seguridad es obligatorio para todos los ocupantes del vehículo sin importar la distancia de desplazamiento.
- Los colaboradores que hagan uso del transporte de la empresa están obligados a hacer uso del cinturón de seguridad.
- **SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E.**, realizará los controles e inspecciones planificadas y no planificadas que considere necesarias para garantizar el uso del cinturón y el cumplimiento estricto de la política regulatoria.

8.1.5.5. Política de no uso de equipos de comunicaciones móviles mientras conduce

SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E. consiente de las posibles consecuencias negativas que ocasionan las distracciones al conducir, pensando en el bienestar del conductor y la perfecta conducción de los vehículos y en concordancia con la legislación vigente, establece que:

- Se prohíbe la manipulación o uso de equipos de comunicación celular, radios de dos vías o cualquier otro medio de comunicación que implique distracción para el conductor, mientras está conduciendo por cualquier tipo de vía o mientras se encuentre en movimiento.

La empresa realizará los controles e inspecciones planificadas y no planificadas que considere necesarias para garantizar el uso de prácticas seguras y el cumplimiento estricto de esta política regulatoria.



	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

8.1.5.6. Elementos de protección

SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E

consiente de las posibles consecuencias negativas que ocasiona el no uso de los elementos de Protección Personal asignados al momento de la conducción y en concordancia con la legislación vigente, establece que:

- Los EPI asignados de acuerdo con el tipo de vehículo son de uso obligatorio.
- La empresa realizara los controles e inspecciones planificadas y no planificadas que considere necesarias para garantizar el uso de los EPI, y el cumplimiento estricto de esta política regulatoria.
- Es responsabilidad de cada conductor, cuidar y mantener adecuadamente los EPI asignados de acuerdo con las instrucciones de la empresa.
- La empresa realizará el cambio o reposición respectiva de los mismos sin ningún costo para el conductor, siempre y cuando esta se produzca por desgaste normal o perdida por causas no imputables al conductor.

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

8.2. VEHÍCULOS SEGUROS

8.2.1. Mantenimiento preventivo

Dando cumplimiento a **Resolución 1565 de 2014**, y con el fin de mantener los vehículos en las mejores condiciones el líder del área de transporte es el responsable de garantizar el cumplimiento del plan de mantenimiento de los vehículos propios, ya que él es quien realiza el seguimiento y el control de las acciones realizadas a cada uno de los vehículos según los planes de mantenimiento preventivo.

8.2.1.1. Recomendaciones técnicas de operación de mantenimiento

SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E., tiene documentado en medio magnético toda la información y especificaciones técnicas de los vehículos propios, incluyendo los sistemas de seguridad activa y pasiva; dicha información se encuentra registrada en una base de datos la cual es realizada según el manual del fabricante del vehículo.

- Se revisa diariamente el cumplimiento por parte de los conductores si se realiza la inspección.
- Se consolida la información semanalmente, con el fin de verificar el cumplimiento y el estado de los sistemas de seguridad activa y pasiva de los vehículos.



Ver W Ficha técnica de vehículos

8.2.1.2. Cronograma de mantenimiento de vehículos

SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E., alineándose con el Plan Estratégico de Seguridad Vial cuenta con una base de datos donde se registra según el tipo de vehículo y los mantenimientos realizados, las fechas próximas de los mantenimientos preventivos programados lo cual se puede evidenciar el Anexo. Y Control de Documentación del Vehículo.

8.2.2. Idoneidad de talleres

SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E., no cuenta con instalaciones propias ni personal idóneo para la realización de los mantenimientos preventivos ni correctivos a los vehículos; sin embargo cuenta con colaboradores

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

(tecnólogos automotrices) que realizan el seguimiento al cumplimiento de los mantenimientos de los vehículos, los cuales son remitidos directamente a la casa matriz y/o y talleres autorizados por los fabricantes de las marcas para los mantenimientos preventivos y correctivos quienes nos garantizan la idoneidad del personal, garantía de repuestos y manejo de residuos del mantenimiento de vehículos.

8.2.2.1 Verificación para el mantenimiento de vehículos no propios

Cuando los vehículos sean contratados, la subred verificará que el contratista cuente y ejecute los planes de mantenimiento de los vehículos contratados, esta condición será exigida expresamente en el contrato de servicios para su suscripción y cumplimiento, para lo cual de manera mensual la debe certificar por medio escrito el cumplimiento:

- Las empresas contratistas son responsables de planear sus vehículos para que reciban un mantenimiento según las recomendaciones de los fabricantes.
- Certificación de cumplimiento de los documentos (SOAT, seguros, Revisión tecnomecanica, licencia de tránsito, entre otras), de los vehículos que se encuentre en la subred.
- Certificación de que los vehículos al servicio de la subred cuenta con hoja de vida y sus mantenimientos respectivos.



8.2.3 Procedimiento de inspección diaria de los vehículos

8.2.3.1 Inspección preoperacional vehículos

La subred implementa procedimientos de inspección diaria de los vehículos, en donde se revisan los elementos de seguridad activa y pasiva más relevantes, que permitan conocer su estado antes de emprender la marcha. Este registro queda en el formato establecido para el vehículo (aplica para vehículos livianos y motocicletas, los cuales son los que participan en la operación) como se anexa al presente documento.

8.2.3.2 Verificación al cumplimiento de las preoperacionales

Con el fin de verificar el cumplimiento al diligenciamiento del formato de inspección preoperacional de vehículos, los colaboradores del área de transporte son los responsables de realizar semanalmente un consolidado de la información verificando así el cumplimiento:

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

- Se revisa diariamente el cumplimiento por parte de los conductores si se realiza la inspección.
- Se consolida la información semanalmente, con el fin de verificar el cumplimiento y el estado de los sistemas de seguridad activa y pasiva de los vehículos.

Adicional el comité de seguridad vial programa auditorias las cuales realiza con el mismo formato de inspección puede evidenciar en cualquier momento que la inspección realizada por el conductor fue efectiva y se alinea con la inspección ya aplicada.



En caso de que esta información no sea diligenciada en los tiempos establecidos se procederá a tomar medidas y se realizara un plan de mejora. Así mismo todos los vehículos automotores que estén bajo la responsabilidad de **SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E.**, deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, de acuerdo con las exigencias establecidas en la legislación nacional vigente.

8.2.4. Control de documentación y registro de vehículos y su mantenimiento

8.2.4.1. Hoja de vida de los vehículos

Se cuenta con información en físico y digital donde se registra la información básica de los vehículos propios y contratados, se mantiene actualizado el documento que registra el inventario de vehículos que prestan servicios para **SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E.**, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

- Placas del vehículo.
- Numero VIN.
- Numero de motor.
- Kilometraje – Fecha.
- Especificaciones técnicas del vehículo.
- Datos del propietario.
- Datos de la empresa afiliada.
- SOAT- Fecha de vigencia.
- Seguros - Fechas de vigencia.
- Revisión Técnico-Mecánica.
- Reporte de comparendos.
- Reporte de incidentes - fecha, lugar, área rural/urbana.
- Reporte de accidentes - fecha, lugar, área rural/urbana.

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

- Plan de mantenimiento preventivo – fechas.

El seguimiento y control de la documentación de los vehículos propios se realiza cada mes y quedara registrado en esta base de datos con el fin de evidenciar la trazabilidad de las acciones realizadas a cada vehículo, el responsable de realizar este seguimiento es personal del área de transporte, así mismo el comité de seguridad vial realiza seguimiento anualmente y en sus procesos de auditorías internas.

SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E., garantiza que la información exigida será documentada y tendrá trazabilidad, estableciendo los mecanismos y períodos para la actualización información, la cual queda programada en el cronograma general del PESV para su ejecución.

Ver X Control documentación vehículos.

8.3. INFRAESTRUCTURA SEGURA

8.3.1. Vías internas por donde circula los vehículos



8.3.2. Ingreso y salida de todo el personal



8.3.3. Desplazamiento en las zonas peatonales internas de la entidad



8.3.3.1. Zonas peatonales señalizadas



8.3.3.2. Demarcación de paso peatonal



8.3.3.3. Privilegio de paso peatonal



8.3.4. Velocidades de circulación de vehículos



8.3.4.1. Definición de velocidad máxima



8.3.4.2. Elementos de control de velocidad



8.3.5. Parqueaderos





8.3.5.1. Señalización de parqueaderos



8.3.5.2. Zonas de parqueadero debidamente identificadas



	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

8.3.5.3. Parqueadero por tipo de vehículo





8.3.6. Mantenimiento de señales internas



8.3.7. Rutas externas

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 2851 de 2013 “por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones”, Capítulo IV “Planes Estratégicos de las Entidades, Organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial”, Artículo 10 “Planes estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial. Además de las acciones contenidas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, los Planes estratégicos de Seguridad Vial adoptados por las entidades, organizaciones o empresas que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posean, fabriquen, ensamblen, comercialicen, contraten, o administren flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contraten o administren personal de conductores, tanto del sector público como privado deberán adecuarse a lo establecido en las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016 o al documento que lo modifique o sustituya y deberán adaptarse a las características propias de cada entidad, empresa o empresa”, Línea de acción literal D “INFRAESTRUCTURA SEGURA. Dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa, empresa o entidad pública o privada, se deberá realizar una revisión del entorno físico donde se opera, con el propósito de tomar medidas de prevención en las vías internas por donde circulan los vehículos, al igual que al ingreso y la salida de todo el personal de sus instalaciones.

Cuando se trate de empresas cuyo objeto social sea el transporte de mercancías o pasajeros, se deberá realizar un estudio de rutas desde el punto de vista de Seguridad Vial,

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

el cual contendrá la evaluación de las trayectorias de viaje a través del análisis de información de accidentalidad y la aplicación de inspecciones de Seguridad Vial sobre los corredores usados, lo cual permitirá identificar puntos críticos y establecer estrategias de prevención, corrección y mejora, a través del diseño de protocolos de conducción que deberán socializarse con todos los conductores y buscar mecanismos para hacer coercitiva su ejecución”. **POR ESTE ARGUMENTO LEGAL SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E.NO ES OBJETO PARA REALIZAR ESTUDIOS TÉCNICOS DE RUTA.**

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

8.4. ATENCIÓN A VÍCTIMAS

En este elemento se establecen dos parámetros dentro de la gestión en seguridad vial en la subred apoyados por la ARL, uno referente específicamente a la atención a víctimas y posterior a este se habla de la estructuración, análisis y documentación de los accidentes de tránsito.

8.4.1. Protocolo de atención a víctimas

La subred caracterizó dentro de su plan de emergencias la atención y respuesta inmediata a las diferentes emergencias que se pueden presentar en la vía por un accidente de tránsito, para lo anterior se anexan los protocolos desarrollados para este fin.

8.4.2. Divulgación de protocolo de atención a víctimas

La divulgación de estos protocolos se encuentra programada en el Cronograma General de PESV Pilar Atención a Víctimas.

Ver Y Protocolo en caso de accidentes de tránsito

8.4.3. Investigación de accidentes de tránsito

8.4.4. Caracterización de la accidentalidad

SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E., cuenta con un formato de caracterización de accidentalidad donde se registran todos los accidentes e incidentes ocurridos.

Ver Z Caracterización de la accidentalidad de tránsito.



8.4.5. Análisis del accidente de tránsito

Con el fin de identificar las causas del accidente de tránsito se realiza una investigación con las metodologías del árbol de causas y espina de pescado las cuales analizan el conjunto de causas que directa o indirectamente intervinieron en el accidente o incidente de trabajo, para priorizar y aplicar las acciones correctivas y preventivas, encaminadas a eliminar o minimizar las condiciones de riesgo, mejorar la calidad de vida de los colaboradores, la productividad de las empresas y evitar su ocurrencia, además dar cumplimiento a las obligaciones y requisitos exigidos por la legislación colombiana vigente en seguridad y salud en el trabajo.

A la fecha no se cuenta con análisis ya que no hemos tenido accidentes de tránsito.

8.4.6. Lecciones aprendidas

Después de la investigación del accidente, se generan o se dan a conocer los procedimientos adecuados para llevar a cabo la actividad con mayor seguridad para que

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Código		
		Vigencia		
		Versión		

no se repita dicho acontecimiento que probablemente pudo llegar a causar daños físicos o materiales.

Se cuenta con varios canales de socialización de información para garantizar que todos los colaboradores expuestos a estos riesgos estén enterados de las actividades de prevención y promoción que adelanta la subred:

- Charlas de inducción y reinducción.
- Capacitaciones.
- Carteles, folletos.
- Correo electrónico.

8.4.7. Fuentes de información

Con el fin de fortalecer el registro y el origen de la información de los accidentes laborales viales y así poder comparar y contrastar los resultados a lo largo del tiempo, la subred tendrá en cuenta como fuentes de información entre otras:

- Los reportes de accidente de tránsito.
- La información transmitida por las subredes de seguros.
- La información procedente de los propios colaboradores en las investigaciones realizadas en el caso de accidentes con lesiones
- El informe técnico emitido por la ARL de la subred.

8.4.8. Procedimiento para investigación de accidente de tránsito

Se cuenta con un procedimiento para la investigación de accidentes laborales, donde se incluye la misma metodología para la investigación de accidentes de tránsito.

El comité de Seguridad vial será capacitado en investigación de accidentes, quienes son los responsables de la investigación y diseño del plan de acción para evitar la ocurrencia de accidentes similares.

En caso de presentarse un accidente de tránsito, se pondrá en marcha el procedimiento establecido, el área SST inicia el reporte e Investigación de accidentes e incidentes.

Ver AA Procedimiento de investigación de accidentes de tránsito.

8.4.9. Indicador accidentes de tránsito

Con el fin de dar cumplimiento al objetivo general del presente PESV, se establecieron indicadores de accidentalidad para realizar seguimiento a los eventos ocurridos y así cumplir las metas propuestas en el mismo.