Universidad
Tecnológica
de Pereira

01-111-194

Pereira, 29 de junio de 2016

Doctor
MARIO LEON OSSA
Director
Instituto Municipal de Transito de Pereira
Pereira

Asunto: Plan Estratégico de Seguridad Vial (111000-0000)

Cordial saludo:

Dando cumplimiento al Decreto 1906 de 2015, emanado por el Ministerio del Transporte "Por medio del cual se modifica y se adiciona el decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial", me permito anexar en medio magnético y físico el documento denominado Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Universidad Tecnológica de Pereira, identificada con el Nit 891.480.035-9, con sus debidos soportes.

Cualquier inquietud adicional con relación al tema, favor comunicarse con la oficina de seguridad y salud en el trabajo de la Universidad al teléfono 3137278

Agradezco su atención.

LUIS FERNANDO GAVIRIA TRUJILLO
Rector

Anexo: Plan estratégico de seguridad vial y Cd (72 folios)

Copia

Universidad Tecnológica de Pereira

RESOLUCIÓN DE RECTORÍA

No. 1306

(13 DE ABRIL DE 2.016)

POR MEDIO DE LA CUAL SE CONFORMA EL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL DE LA UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.

EL RECTOR DE LA UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA, en uso de sus atribuciones legales y,

CONSIDERANDO:

Que la Ley 1503 del 29 de diciembre de 2011, en su artículo 1º define los lineamientos generales en educación, responsabilidad social-empresarial y las acciones estatales-comunitarias, para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.

Que el Decreto 2851 de 2013, reglamentó los artículos 3º a 19° de la Ley 1503 de 2011, y en el artículo 2º se define el *"Plan Estratégico de Seguridad Vial"* como el instrumento de planificación que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano, evitando y reduciendo la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

Que el Decreto 2851 de 2013 en su artículo 10º establece que además de las acciones contenidas en el artículo 12 de la Ley 1503 del año 2.011, los Planes Estratégicos de Seguridad Vial deben ser 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 y contraten o administren personal de conductores, tanto del sector público como privado; y deben adecuarse a lo establecido en las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad vial 2011 – 2016 ó el documento que lo modifique o sustituya, adaptándose a las características propias de cada entidad, organización o empresa.

Que el artículo 11 del precitado Decreto establece el registro, adopción y cumplimiento, por medio del cual, las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas de las que trata el artículo 10º del mismo ordenamiento, deberán registrar los planes estratégicos en materia de Seguridad Vial, ante el organismo de tránsito que corresponde a la jurisdicción en la que se encuentra su domicilio o quien haga sus veces.

Que la Resolución 1565 del 06 de junio de 2.014 del Ministerio de Transporte Nacional, establece la *"guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial"*.

Que la precitada Guía Metodológica, en su numeral 7.1 establece como primer paso la conformación de un equipo de trabajo definido por la alta dirección mediante la creación de un comité de seguridad vial, siendo éste el mecanismo de coordinación idóneo entre todos los involucrados y cuyo objetivo será 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 empresa y la vida cotidiana de sus integrantes.

Que el Decreto 1906 de 2015 amplió el plazo hasta el último día hábil del mes de junio de 2016 para efectuar la entrega del Plan Estratégico de Seguridad Vial a las entidades públicas estatales.

Que en mérito de lo expuesto anteriormente, el Rector:

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Conformar el Comité de Seguridad Vial de la Universidad Tecnológica de Pereira, cuyo objetivo principal será: *"plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal de la institución y lograr las metas a favor de la seguridad vial en la Universidad y la vida cotidiana de la comunidad universitaria".*

ARTICULO SEGUNDO: Integrar el Comité de Seguridad Vial de la siguiente manera:

Jefe Oficina de Planeación
Jefe Gestión del Talento Humano
Jefe Gestión de Servicios Institucionales
Jefe Mantenimiento Institucional
Coordinador Brigada de Emergencias
Técnico Administrativo Mantenimiento Institucional

ARTICULO TERCERO: El Comité de Seguridad Vial de la Universidad, deberá cumplir con las siguientes funciones:

1. Analizar los resultados del diagnóstico inicial en la Universidad en lo relacionado con la seguridad vial y definir la hoja de ruta
2. Identificar los factores de riesgo y establecer plan de acción.
3. Implementar la visión, objetivos y alcances del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Universidad.
4. Definir y presentar los programas académicos.
5. Definir y evaluar un estándar de seguridad vial.
6. Evaluar los proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico y mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos.
7. Programar fechas y lugares para capacitaciones y organización logística.
8. Determinar acciones de control o auditorias viales.
9. Establecer los cronogramas para los planes de acción.
10. Elaborar los informes periódicos para el Ministerio de Transporte, la Rectoría y el Instituto Municipal de Tránsito, donde se informen los avances de. Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV en la Universidad.

ARTICULO CUARTO: Será responsabilidad de la Alta Dirección de la Universidad, del Coordinador de Seguridad y Salud en el Trabajo, del Comité de Seguridad Vial y

Universidad Tecnológica de Pereira

RESOLUCIÓN DE RECTORÍA

No. 1306

(13 DE ABRIL DE 2.016)

del Copasst, realizar seguimiento de la ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV.

ARTICULO QUINTO: Designar como responsable del diseño, elaboración e implementación de la propuesta del Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV al Jefe Gestión del Talento Humano, con el apoyo del Equipo de Seguridad y Salud en Trabajo.

ARTICULO SEXTO: La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE,

Dada en Pereira a los 13 días del mes de abril de 2016.

LUIS FERNANDO GAVIRIA TRUJILLO
Rector

Elaboró Orlando Cañas Moreno
Revisó María Teresa Vélez Ángel

Universidad Tecnológica de Pereira

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL
2016-2018

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA
NIT 891.480.035-9

ELABORADO POR:

COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL – SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

ASESORÍA:

ADMINISTRADORA DE RIESGOS LABORALES SURA

Pereira – Risaralda
Junio de 2016

Universidad Tecnológica de Pereira

CONTENIDO DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL

1. INTRODUCCIÓN
2. OBJETIVO GENERAL
3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS
4. CONCEPTOS Y DEFINICIONES
5. MARCO NORMATIVO
6. ALCANCE
7. ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL
7.1 Conformación del equipo de trabajo
7.2 Diagnostico
7.3 Elaboración del PESV
7.4 Implementación del PESV
7.5 Seguimiento y evaluación
8. GUÍA DE ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV
8.1 **COMPORTAMIENTO HUMANO**
8.1.1 Procedimiento de selección de conductores
8.1.2 Pruebas de ingreso
8.1.3 Capacitación en seguridad vial
8.1.4 Control de documentación de conductores
8.1.5 Políticas de regulación de la institución
8.1.6 Elementos de protección
8.2 **VEHÍCULOS SEGUROS**
8.2.1 Plan de mantenimiento preventivo
8.2.2 Documentación del plan de mantenimiento
8.2.3 Idoneidad
8.2.4 Procedimientos de inspección diaria de los vehículos
8.2.5 Control de documentación y registro de vehículos y su mantenimiento
8.3 **INFRAESTRUCTURA SEGURA**
8.4 **ATENCIÓN DE VICTIMAS**
9. RECURSOS Y FUENTES DE INFORMACIÓN
10. ANEXOS

Universidad Tecnológica de Pereira

1. INTRODUCCIÓN

Problemática de la seguridad vial

Hoy, los accidentes de tránsito se identifican como una de las principales causas violentas de muerte en el mundo, a nivel mundial según los datos entregados por la organización mundial de la salud en su informe sobre la situación mundial de la seguridad vial del año 2013, nos indica que anualmente fallecen más de 1,24 millones de personas en el mundo al año, y que diariamente se alcanzan aproximadamente los 3000 fallecidos, y que según estos datos estadísticos las lesiones por el tránsito son la octava causa mundial de muerte y la primera entre jóvenes de 15 a 29 años, así mismo la OMS nos indica que este número tiende a subir y para el 2030 se espera que estas lesiones ocupen la quinta (5) causa de muerte.

La situación actual en Colombia nos es ajena a estas cifras mundiales donde hoy en día los accidentes de tránsito ocupan la segunda causa de muerte violenta, según datos del banco mundial respaldadas por el instituto de medicina legal, dejando cada año un número que supera los 6.000 muertos y más de 40.000 heridos.

En nuestra región del departamento de Risaralda, según información rescatada del fondo de prevención vial en su última actualización del año 2012 encontramos que se presentan alrededor de 129 muertes producto de accidentes de tránsito y más de 1.500 Heridos.

Estos choques generan altos costos para las naciones, empleadores, y población en general, por lo cual se buscan con el Plan de Seguridad Vial, orientar la gestión a atender las causas estructurales del problema, de tal modo que una gestión preventiva garantice la reducción de la accidentalidad y sus consecuencias.

Por todo lo anterior, el Gobierno de Colombia ha definido como una prioridad y como una Política de Estado la seguridad vial, por lo cual el Congreso de la Republica por medio de la Ley 1503 de 2.011, artículo 12, y reglamentada por el Decreto 2851 de Diciembre de 2013 estableció que toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de dicha ley, por lo que para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera.

Universidad Tecnológica de Pereira

Beneficios para la institución y el país.

Todo accidente por leve que sea representa una pérdida importante para las empresas, no solo desde el punto de vista económico sino desde el punto de vista social y de imagen, esto teniendo en cuenta que el bien más importante y preciado para cada institución deben ser sus personas y por lo tanto se debe velar por su seguridad para atender esa obligación de promocionar un pleno estado de salud en cada uno de sus Servidores.

En la medida que todos se concienticen que seguridad vial es un problema social y como parte de esta sociedad debemos aportar a la solución, ya que no podemos esperar que todo sea una obligación del estado y de sus instituciones sino que la solución requiere de la participación de todos y cada uno a través de la concientización de la importancia de prevenir y conservar la integridad física ya que la prioridad en las vías debe ser la vida.

La Implementación de un programa de seguridad vial empresarial es una de las maneras más sencillas de reducir lesiones y sus costos afines. La formación de los empleados en técnicas básicas de seguridad de tráfico, la gestión del riesgo en los recorridos y un seguimiento estricto del tema, son los elementos fundamentales de un enfoque preventivo.

Es por esto que este documento estructura el trabajo a desarrollar con relación a los factores humanos, del vehículo, de la vía y la seguridad operacional, que inciden en la seguridad de las personas, en coherencia con el compromiso de la Universidad Tecnológica de Pereira por prestar un servicio seguro y eficiente.

Universidad Tecnológica de Pereira

2. OBJETIVO GENERAL

1.1 **Objetivo general**

Generar acciones encaminadas a la prevención, disminución y atención de accidentes e incidentes de tránsito, que permitan proteger la integridad física de las personas la propiedad y el ambiente.

META:

- Obtener una tasa de accidentes de tránsito inferior al 5%
- Implementar en un 80% el plan de trabajo definido para el plan estratégico de seguridad vial.

3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

✓ Desarrollar Jornadas de sensibilización para generar conciencia y compromiso en el personal vinculado, frente a la importancia de la cultura de la prevención y la seguridad vial.
✓ Generar acciones para vincular personal competente para el cargo de conductores
✓ Aplicar controles operativos al parque automotor y recurso humano de la institución
✓ Definir acciones para conservar los vehículos seguros y en buen estado.
✓ Fortalecer las competencias de conductores en operación de equipos y seguridad vial.
✓ Dar cumplimiento a los requisitos legales aplicables en seguridad vial.

Universidad Tecnológica de Pereira

4. CONCEPTOS Y DEFINICIONES

Plan Estratégico de Seguridad Vial: Instrumento de planificación que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o 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 mencionados y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que pueden 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 organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.

CONCEPTOS	DEFINICIÓN
Seguridad vial	Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.
Seguridad activa	Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.
Seguridad pasiva	Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.
Accidente de tránsito	Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (CNTT, 2002).
Accidente de trabajo	Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador. (Ley 1562 de 2012).

Universidad Tecnológica de Pereira

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 trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral.
SG-SST	Es un sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo por medio del cual se garantiza el manejo responsable de todas las actividades de la organización, promoviendo y mejorando la salud del personal, garantizando un trabajo sin riesgo de lesiones a éste o a los demás, asegurando la calidad en los procesos.
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 organización 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, compañía, institución, etc. "tomada como persona jurídica".

Organización	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 de tracción animal	Vehículo no motorizado halado o movido por un animal (CNTT. 2002).
Auditoria	Proceso sistemático, independiente y documentado, para obtener "evidencias de la auditoría" y evaluarlas de manera objetiva con el fin de determinar el grado en que se cumplen los "criterios de auditoría"
Vehículo no automotor	Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.

Universidad Tecnológica de Pereira

5. MARCO NORMATIVO

A Continuación se presenta las normas más representativas en transporte y seguridad vial, aplicables a la institución:

NORMA	AUTORIDAD QUE LA EMITE	TITULO Y/O REQUERIMIENTOS
Ley 769 de 2002	Poder Público-Rama Judicial	Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones
Decreto 2851 de 2013	Ministerio de Transporte	Reglamenta la ley 1503 – Ejecución del plan estratégico de seguridad vial.
Decreto ley 019 de 2012 – Ley anti trámites.	Presidencia de la republica	Art. 22 Vigencia de las licencias de tránsito y revisión tecnicomecánica
Ley 1005 de 2006	Congreso de la republica	Se adiciona y modifica el código nacional de tránsito ley 769 – Creación del RUNT.
Ley 1239 de 2008	Congreso de la republica	Modifica los artículos 106 y 107 de la ley 769 – Límites de velocidad y se dictan algunas normas específicas para motocicletas.
Ley 1383 de 2012	Congreso de la republica	Reforma la lay 769 y se dictan otras disposiciones.- Revisión tecnicomecánica.
Ley 1503 de 2011	Congreso de la republica	Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones
Ley 1696 de 2013	Congreso de Colombia	Se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar a conductores ebrios
Ley 1548 de 2012	Congreso de Colombia	Por la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y la Ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia y se dictan otras disposiciones.
Resolución 19200 de 2002	Ministerio de Transporte	Por la cual se reglamenta el uso e instalación del cinturón de seguridad de acuerdo con el artículo 82 del Código Nacional

		de Transite Terrestre.
Resolución 1565 de 2014.	Ministerio de Transporte	Guía metodológica para la documentación del plan estratégico de seguridad vial
Ley 1259 de 2008	Congreso de la republica	Por medio de la cual se instaura en el territorio nacional la aplicación del comparendo ambiental a los infractores de las normas de aseo, limpieza y recolección de escombros; y se dictan otras disposiciones.
Resolución 1565 de 2014	Ministerio de Transporte	Por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial.
Decreto 1906 de 2015	Ministerio de Transporte	Por el cual se modifica y adiciona el decreto 1079 de 2015, en relación con el plan estratégico de seguridad vial.
Resolución 1231 de 2016	Ministerio de Transporte	Por la cual se adopta el documento guía para la evaluación de los planes estratégicos de seguridad vial.

Conocer y difundir las normas de seguridad vial

A través del comité de seguridad vial y el responsable del PESV se permanecerá constantemente actualizado en todas las normas de seguridad vial y todas las normas en materia de tránsito, que reformen o modifiquen la reglamentación existente en el Código Nacional de Tránsito y se hará conocer al personal que corresponda, como lo defina el procedimiento interno del Sistema de Gestión de Calidad de la Universidad.

6. ALCANCE

Este plan estratégico de seguridad vial aplica para todos los vehículos propios y vinculados en las actividades de la Universidad, así como al recurso humano propio que ejecute algún rol como actor vial en todos los centros de trabajo de la **UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA,** Igualmente es aplicable en las rutas internas y zonas de desplazamiento vehicular.

Universidad Tecnológica de Pereira

7. ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL.

7.1. Conformación del equipo de trabajo

COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL:

Anexo 1. Resolución de conformación del Comité de Seguridad Vial, roles y responsabilidades y designación del responsable del Plan estratégico de seguridad vial.

Anexo 2. Acta de compromiso de la dirección.

Se considera que el compromiso de asumir los comportamientos seguros en las vías es responsabilidad de cada uno de los servidores, por lo que se hace necesario establecer un acta de compromiso personal con la institución y la sociedad. **Anexo 3** (Acta de compromiso de conductores con la seguridad vial). Esta acta se deberá hacer firmar por cada uno de los servidores que desarrollen algún rol como cualquier actor vial en función de su trabajo.

- **Comunicación y divulgación de la información**

Las comunicaciónes internas en materia de seguridad vial serán aplicadas de acuerdo al procedimiento establecido en el Sistema de Gestión de Calidad.

La institución comunicará aspectos como:

- Política y objetivos del PESV
- Programas
- Desempeño
- Campañas
- Documentacion e implementación del plan estrategico de seguridad vial.

- **Participación**

Es indispensable la participación activa de todo el personal de la institucion, para contribuir con el mejoramiento continuo. Estas participaciones oportunas pueden ser por medio verbal o escrito, de acuerdo a lo contemplado en el procedimiento interno de la Universidad.

Los servidores deben participar en aspectos como:

- Investigación de accidentes e incidentes
- Identificación de peligros (encuestas de seguridad vial)
- Aportando conocimientos y experiencias en las capacitaciones

Universidad Tecnológica de Pereira

POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

La Universidad Tecnológica de Pereira declara su compromiso sobre el control de los riesgos de tránsito para garantizar la protección de la integridad de sus servidores, y población en general en las vías y zonas internas de desplazamiento.

Para ello y dentro del proceso de mejoramiento continuo la institución se compromete a:

- ✓ Asumir el compromiso con esta política y destinar los recursos financieros, humanos y técnicos, para la implementación de controles.
- ✓ Promover la formación de hábitos y comportamientos seguros en vía.
- ✓ Dar cumplimiento a los requisitos legales aplicables en materia de tránsito y seguridad vial.
- ✓ Fortalecer las competencias y capacidades técnicas de los servidores que realicen actividades de conducción a través de programas de formación continua.
- ✓ Revisar y mejorar permanentemente el estado de los vehículos y los procesos de trabajo para garantizar desplazamientos seguros.
- ✓ Establecer acciones de control para evitar la ocurrencia de accidentes de tránsito en los diferentes recorridos internos y externos.

Luis Fernando Gaviria Trujillo
Rector
Junio de 2016

Esta política será divulgada por la gerencia a todos los niveles de la organización a partir de la fecha a todo el personal vinculado y el personal que ingresa nuevo a prestar sus servicios, para que desde el momento de su contrato interiorice la importancia de la seguridad vial en la organización. Igualmente estará disponible y publicada en cartelera.

Universidad Tecnológica de Pereira

7.2 Diagnóstico del riesgo

Caracterización de la Institución:

Nombre: UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA
Nit: 891.480.035-9
Sector: Publico.
Dirección: Cra. 27 # 10-02 B/ Álamos Pereira Risaralda
Teléfono: 3137300 - 3213206
ARL: Sura

Cantidad de empleados:

TIPO	CANTIDAD DE EMPLEADOS
Empleados	**1475**
Indirectos	**171**
Contratistas (prestación de servicios y ordenes de servicio)	**1.792**
Aprendices	**0**
Total	**3.438**

Tipos de vehículos utilizados para los desplazamientos:

TIPO DE VEHÍCULO	CANTIDAD	
	Propios	**Contratistas**
Buses, microbuses, busetas:	**0**	**0**
Camiones:	**1**	**0**
camperos, camionetas, van:	**4**	**1**
Automóviles:	**0**	**0**
Motocicletas:	**3**	**4**
Bicicletas	**0**	**0**
Otro (Transportador eléctrico):	**0**	**2**
Total	**8**	**7**
	15	

Levantamiento de la información:

Se ejecuta un análisis sobre el contexto, actividades, su personal, desplazamientos, infraestructura y todos aquellos riesgos que puedan afectar la institución.

Universidad Tecnológica de Pereira

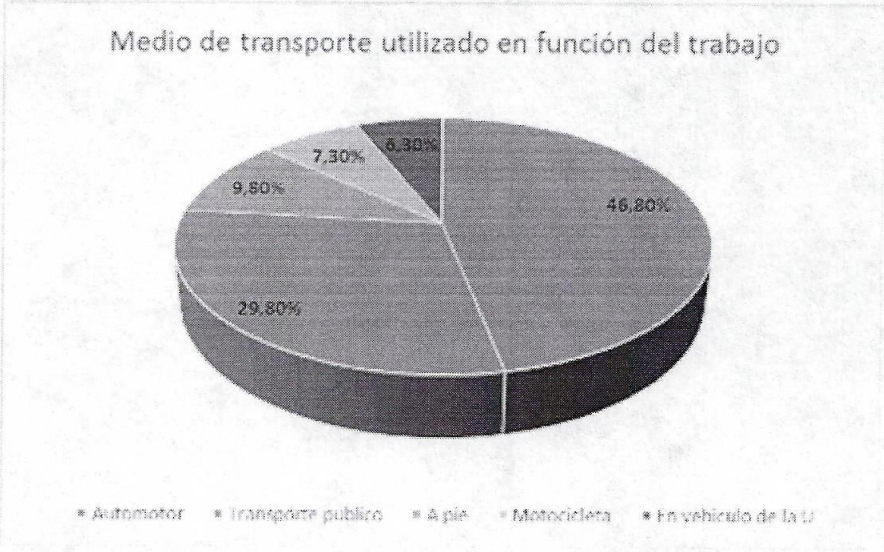
Para establecer el diagnóstico del riesgo por áreas o cargos, se tiene en cuenta la experiencia del personal expuesto, del comité de seguridad vial y de personal de seguridad y salud en el trabajo.

Consolidación y análisis de la información:

La institución realizo encuesta al personal en general para identificar las condiciones de riesgo y los tipos de transporte utilizados, con una participación de 781 servidores que dieron las respuestas a las preguntas realizadas, para la valoración del riesgo.

Los datos aportados por la encuesta realizada fueron los siguientes:

Medio de transporte utilizado en función de su trabajo:



De las 654 personas que dieron respuesta a la pregunta el 46,8% de ellos dicen realizar recorridos en función de su trabajo en vehículo automotor, 29,8% en transporte público como medios de transporte más utilizados, podemos concluir que la mayoría utilizan medios de transporte más seguros teniendo en cuenta que la gravedad de las lesiones en estos tipos de transporte son inferiores a otros.

Con que frecuencia realizan desplazamientos en misión:

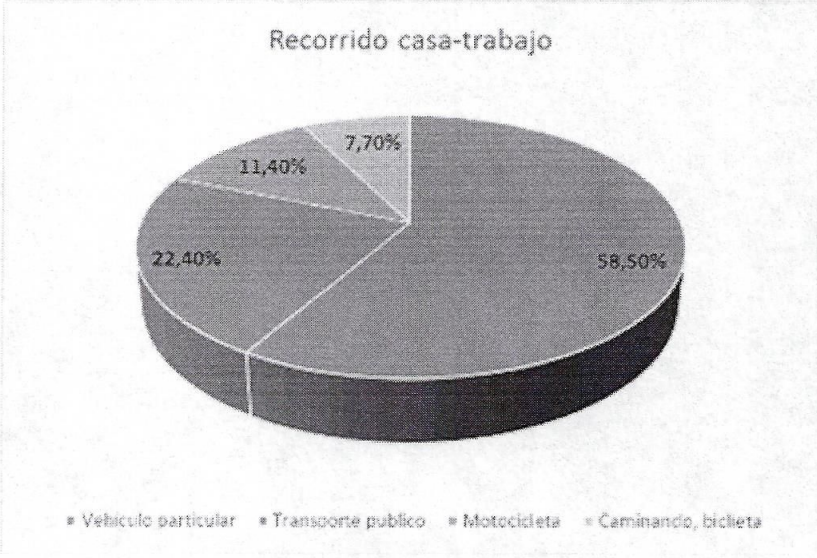
De 644 personas el 40,7% se transportan varias veces al año, 27,4% alguna vez a la semana, 16,9% algunas veces al mes y 15,1% a diario. Se evidencia que la mayoría de las personas no realiza un desplazamiento rutinario, pero que a la vez el número de personas expuestas es alto y a diario 97 personas.

Experiencia en la conducción:

El 57,5% del personal que maneja algún vehículo tiene una experiencia mayor de 7 años, 10,5% entre 1 a 3 años, 9,3% de 4 a 6 años y solo 5% menos de un año. De lo anterior se

puede concluir que se cuenta con una buena experiencia en el manejo lo que genera mayor pericia y por ende una menor probabilidad, pero lo mismo no es una variable totalmente confiable ya que las personas pueden llevar años de experiencia pero sin manejo técnico o buenas practicas.

Recorridos In-Itinere:



La mayoría de las personas utilizan su vehículo particular para transportarse hasta el trabajo, con lo que se sigue evidenciando que el enfoque de control de riesgo tanto en el recorrido en función como en el recorrido casa-trabajo debe ser en el tipo de transporte en carro.

EVALUACIÓN DEL RIESGO

Con la información recopilada y analizada más la experiencia del comité de seguridad vial se realiza la evaluación del riesgo:

Objetivo:

- Identificar los peligros, evaluar y valorar los riesgos asociados al tránsito de personas en los diferentes contextos y actores viales.

Evaluación del riesgo: Proceso para determinar el nivel de riesgo asociado al nivel de probabilidad de que dicho riesgo se concrete y al nivel de severidad de las consecuencias de esa concreción.

Universidad Tecnológica de Pereira

Para la evaluación del riesgo se utilizó la metodología elaborada por la ARL Sura:

La metodología establecida por la ARL permite realizar un proceso sistemático de identificación de peligros, su estimación y valoración de los riesgos propios de la organización.

Los pasos básicos a seguir:

Contexto de la organización.

Implica recolectar la información necesaria para poder adelantar una amplia y completa identificación de los peligros para la seguridad y salud en el trabajo (SST), entre ellas: actividad económica, procesos y servicios con que cuenta, objetivos estratégicos, planeación estratégica, organigrama, información sociodemográfica, tipos de contratación de trabajadores, ubicación geográfica, definición de responsabilidades, políticas de gestión del riesgo.

Identificación de Peligros.

Para el ejercicio de identificación de los peligros se realiza como mínimo:

- Procesos.
- Actividades rutinarias y no rutinarias
- Tareas.
- Personal en riesgo (trabajadores vinculados, tercerizados, visitantes, proveedores, entre otros) y tiempo de exposición.
- Análisis histórico de accidentes, incidentes.
- Análisis histórico de comportamiento del personal.
- Efectos posibles y daño potencial.
- Requisitos legales y de otro tipo aplicables y su grado de cumplimiento.

Análisis y evaluación del Riesgo.

Para el análisis y evaluación del riesgo se realiza un ejercicio matricial de estimación de la probabilidad por consecuencia de los peligros identificados, en los cuales se contempla:

- Los peligros asociados y los riesgos que se pueden generar.
- Controles y defensas actuales existentes.
- Evaluar la calidad y suficiencia de los controles y defensas.
- Anteriores evaluaciones de riesgos.

La matriz de 4x4.

Probabilidad en seguridad:

Calificación	Criterio	Detalle del criterio
BAJA	Los controles y defensas establecidos hacen improbable la	Hay un gran número de controles de ingeniería que no son basados en el comportamiento y que están diseñados "a prueba de fallos". hay un pequeño número de controles administrativos y barreras

Universidad Tecnológica de Pereira

Calificación	Criterio	Detalle del criterio
	materialización del riesgo, nunca se ha expresado	La mayoría de los trabajadores asumen comportamientos seguros (entre el 95% y el 100%).
MEDIA	Los controles y defensas establecidos hacen posible la materialización del riesgo, ya se ha expresado alguna vez.	• Hay un gran número de controles administrativos y barreras y un bajo número de controles de ingeniería. • Se refuerza el comportamiento basado en controles administrativos como: - política disciplinaria específica; - procesos formales de certificación de los trabajadores; - programas formales de verificación del comportamiento; o - implementación de métodos de seguimiento y verificación para asegurar el cumplimiento de los procedimientos Entre el 70% y el 85% de los trabajadores asumen comportamientos seguros.
ALTA	Los controles y defensas establecidos hacen completamente probable la materialización del riesgo	• Aún hay alta dependencia de controles administrativos que dependen del comportamiento de las personas, como: - procedimientos o políticas documentadas; - programas de capacitación; - elementos de protección personal; - señalización perimetral (por ejemplo líneas en el piso); o - Avisos de advertencia Se están introduciendo mecanismos para reforzar el comportamiento como: - política disciplinaria específica; o - procesos formales de certificación de los trabajadores Entre el 50% y el 70% de los trabajadores asumen comportamientos seguros.
MUY ALTA	Los controles y defensas establecidos hacen inminente la materialización del riesgo	Los controles administrativos dependen del comportamiento de las personas; estos controles corresponden a: - procedimientos o políticas documentadas; - programas de capacitación; - elementos de protección personal; El tiempo de exposición es alto, y los recorridos ejecutados son ejecutados rutinariamente. Menos del 50% de los trabajadores asumen comportamientos seguros.

Consecuencia:

Se evalúa la consecuencia potencial, independiente de los controles y defensas implementados; se selecciona la calificación que corresponde al criterio más exigente o crítico.

Calificación	Criterio
INSIGNIFICANTE	• Sin Lesión o lesiones sin incapacidad. • Pérdidas menores a 15 SMMLV. • Afectación a la imagen de la empresa solo de conocimiento interno. • Suspensión de actividad máximo 3 días. • No hay pérdida de la información.
MODERADO	• Lesión o enfermedad con incapacidad temporal, NO permanente. • Pérdidas entre 16 y 50 SMMLV. • Afectación a la imagen de la empresa solo de conocimiento local. • Suspensión de actividad entre 4 - 6 días. • Perdida de la información, pero con respaldo.
DAÑINO	• Lesión o enfermedad con posibilidad de generar incapacidad permanente parcial. • Pérdidas entre 51 y 100 SMMLV. • Afectación a la imagen de la empresa solo de conocimiento nacional. • Suspensión de actividad entre 7- 15 días. • Perdida de la información, sin respaldo.

Calificación	Criterio
EXTREMO	• Lesión o enfermedad que pueda generar Invalidez o Muerte. • Pérdidas mayores a 100 SMMLV. • Afectación a la imagen de la empresa a nivel internacional, suspensión de actividad más de 16 días. • Pérdida de la información crítica, sin respaldo.

La valoración clasificará el riesgo según lo indicado en la siguiente matriz:

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

Anexo 4. Valoración del riesgo.

7.3 Elaboración del PESV

De acuerdo a la valoración y calificación del riesgo presente en la Universidad se determina el desarrollo de las siguientes acciones encaminadas al control de los riesgos:

Peligro/ Cargos	Acciones	Recursos
Tránsito en vehículo tipo camioneta y camiones/ Transporte de personal, transporte de mercancías, aseo.	**Comportamiento humano:** *Documentar y divulgar estándares de tránsito y alistamiento vehicular. *Desarrollar programa de capacitaciones *Realizar prueba práctica de pericia de conductores *Campañas específicas para la prevención del riesgo. * Programa de observación de comportamiento a los conductores. **Vehículos seguros**: *Seguimiento periódico (Bimensual) del estado de vehículos de parte de la Universidad a través de inspecciones con lista de chequeo.	Asesoría de ARL, papelería, disposición de espacios, definición de rubros específicos.

	*programa de mantenimiento preventivo para los vehículos propios **Infraestructura segura**: * Definir los puntos críticos en la ciudad, documentar y divulgar al personal. **Atención de víctimas**: Divulgar los procedimientos operativos normalizados que se definan. Capacitar en atención de emergencias – Primeros auxilios, evacuación y control de incendios. Dotar los vehículos con los elementos mínimos para atención de emergencia.	
Tránsito interno y externo en motocicletas/ Electricista, Mensajero, Almacén.	**Comportamiento humano:** *Documentar y divulgar estándares de tránsito en motocicletas *Incluir en programa de capacitaciones (Manejo preventivo, seguridad vial, la vía y su entorno, atención de emergencias) *Actualizar perfiles de cargo con criterios claros de manejo de motocicletas. *Realizar prueba práctica de pericia. *Campañas específicas para la prevención del riesgo. *Programa de observación de comportamientos. * Definir elementos de protección personal obligatorios. **Vehículos seguros**: *Seguimiento periódico (Mensual) del estado de motocicletas de parte de la Universidad a través de inspecciones con lista de chequeo. *Inspección pre-operacional diaria. *Programa de mantenimiento. Con taller especializado para las motocicletas propias. **Infraestructura segura**: * Realizar las acciones necesarias para el mejoramiento de las condiciones internas. **Atención de víctimas**: Divulgar los procedimientos operativos normalizados que se definan.	Asesoría de ARL, papelería, disposición de espacios, definición de rubros específicos.
Tránsito en transportadores eléctricos/ Vigilantes.	**Comportamiento humano**: *Divulgar recomendaciones de seguridad para el tránsito en el equipo. **Infraestructura segura**:	

	*Definir las rutas para el transito con el equipo, señalizar las zonas críticas de trafico el equipo. *definir áreas específicas para el parqueo de bicicletas para evitar el conflicto de estos con el Transportador. **Vehículos seguros**: *Realizar auditoria al programa de mantenimiento del contratista a los equipos.	
Tránsito en diversos tipos de transporte/ Salidas académicas.	**Comportamiento humano:** *Ejecutar campañas para concientizar a profesores de la importancia de la seguridad vial. *Documentar política y procedimientos para las salidas académicas. *Realizar estudio de seguridad de parte del comité de seguridad vial para definir la viabilidad de cada una de las salidas académicas. (calificar nivel de riesgo) **Vehículos seguros**: *Realizar inspección previa de los vehículos antes de salida. **Infraestructura segura**: *Definir como parte del procedimiento de salidas académicas el análisis de las rutas de la salida desde el punto de vista seguridad. **Atención de víctimas:** *Establecer los procedimientos operativos para las diferentes eventualidades que se puedan presentar y divulgar a los responsables de la salida.	

Riesgos In-Itinere:

Peligro	Acciones	Recursos
Tránsito en motocicleta	Campañas periódicas a través de carteleras y medios de comunicación internos sobre la seguridad vial.	Papelería, disposición de espacios, definición de rubros específicos.
Tránsito en vehículo automotor.	Campañas periódicas a través de carteleras y medios de comunicación internos sobre la seguridad vial. Entregar volantes con recomendaciones de mantenimiento de los vehículos.	
Tránsito peatonal	Divulgar recomendaciones para tránsito peatonal.	

Pasajero en transporte público	Divulgar recomendaciones de tránsito en servicio público.	

7.4 Implementación del PESV

La implementación del PESV establece la etapa de ejecución de las acciones definidas luego de la valoración del riesgo, esto se hace a través de un seguimiento con un cronograma de actividades, responsables y seguimiento a la ejecución, dicha implementación se plantea en un término de 2 años, periodo durante el cual se perfeccionaran las estrategias y se ejecutaran todas las acciones planeadas.

Esta implementación será auditada cada año para verificar su implementación, y se entregaran informes periódicos (rendición de cuentas) a gerencia para que determine acciones que permitan un mejoramiento continuo de las condiciones.

Anexo 5. Plan de trabajo para la implementación del PESV.

7.5 Seguimiento y evaluación

Buscando medir y controlar la efectividad de cada uno de los programas deberá establecerse indicadores con metas, de manera tal que pueda evidenciarse su desempeño y puedan generarse mejoras.

A cada una de las actividades del programa de intervención del riesgo se le establece un indicador para el seguimiento, y se establece un indicador de cumplimiento e impacto general.

Es importante conocer que toda la implementación del plan de trabajo será medido con los indicadores de proceso y además del logro de las metas planteadas.

Entre los indicadores se plantean:

Universidad Tecnológica de Pereira

INDICADORES DE RESULTADO

DESCRIPCIÓN	DEFINICIÓN	FUENTE DE INFORMACIÓN	META	PERIODO DE MEDICIÓN
Tasa de accidentalidad Vehicular	Número de accidentes de tránsito reportados/ Número de personas expuestas al riesgo de transito * 100	Reportes de accidentes	<5%	Trimestral
Número de muertos por accidentes de transito	Personas muertas en accidentes de tránsito en la empresa.	Reporte de accidentes	=0	Trimestral
Porcentaje de Investigación de accidentes/incidentes	Número de investigaciones realizadas /Total de accidentes en el período *100	Reportes de accidentes	100%	Trimestral
Porcentaje de comportamientos positivos	Numero de comportamientos positivos/ total de comportamientos observados *100	Programa de observación de comportamientos	90% de comportamientos positivos.	Trimestral (se iniciara después de iniciar el programa)

INDICADORES DE ACTIVIDAD

DESCRIPCIÓN	DEFINICIÓN	FUENTE DE INFORMACIÓN	META	PERIODO DE MEDICIÓN
Número de personal formado en Seguridad Vial.	Número de personas formadas / Total de personas formar en seguridad vial * 100	Listas de asistencia	80%	Semestral
Ejecución del plan de trabajo	Actividades ejecutadas en el plan de trabajo/ Actividades programadas *100	PESV, comité de seguridad vial.	80%	Trimestral
Mantenimiento preventivo	Mantenimientos ejecutadas / Mantenimientos programados * 100	Hojas de vida de vehículos	80%	Trimestral

Inspecciones de seguridad	Número de inspecciones realizadas por periodo a vehículos/ Inspecciones programadas	Listas de chequeo.	80%	Trimestral

Estos indicadores serán medidos y analizados por el comité de seguridad vial.

Auditorias:

Cada año la institución realizará auditorías internas para verificar la correcta operación y resultados.

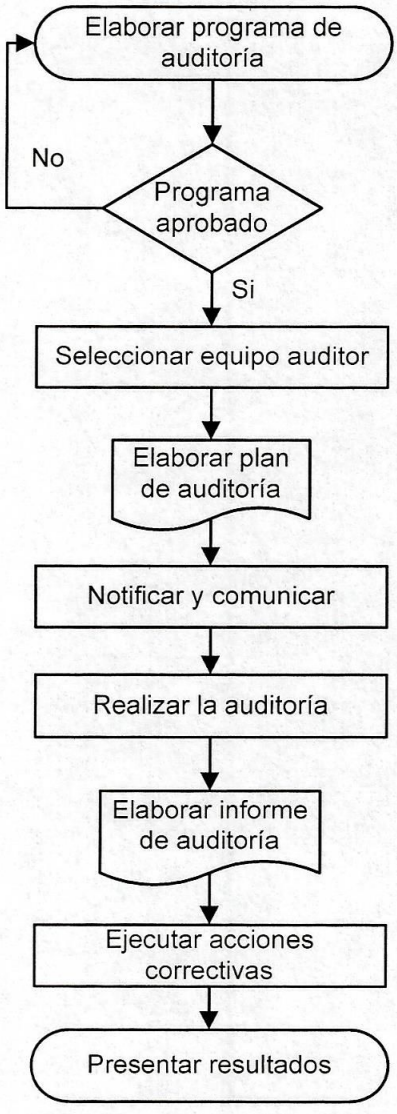
Se selecciona un auditor competente para realizar el proceso, asegurando la objetividad e imparcialidad y teniendo en cuenta que los auditores no deben auditar su propio trabajo.

El auditor solicita la documentación que considere necesaria para la auditoría, por ejemplo:

- Procedimientos.
- Informes de auditorías anteriores.
- Acciones tomadas como cumplimiento del plan de trabajo del PESV.
- Entrevista con conductores para evidenciar que haya sido involucrado en acciones de capacitación.

Para cada auditoría, el encargado desarrollara un plan en el cual se especifique las áreas/procesos a entrevistar, procedimientos y requisitos a auditar.

Esquema de planeación del proceso de auditoria:



El Auditor externo se seleccionara de acuerdo a los siguientes criterios:

- Profesional en áreas a fines a la seguridad y salud en el trabajo o ingenierías con certificación de auditor en sistemas de gestión.
- Preferiblemente certificado en sistemas de gestión de seguridad vial.

Para el proceso de auditoria se utiliza como apoyo el instrumento dinámico de calificación del PESV definido por la Resolución 1231 de 2016 del Ministerio de Transporte.

Información documentada:

Toda la información del plan estratégico de seguridad vial será documentada. Se llevaran algunos registros en formatos Word y Excel o físicos, conservando siempre la trazabilidad

de la información.

En todo caso cualquier documento generado no podrá salirse de las especificaciones establecidas en los sistemas de gestión.

8. GUÍA DE ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV

8.1 COMPORTAMIENTO HUMANO

8.1.1 Procedimiento de selección de conductores

La selección de personal para ocupar vacantes de conductor involucra entre otras actividades, las siguientes de interés para el plan estratégico de seguridad vial:

- **Perfiles de cargo para conductores**: Los perfiles del cargo son las exigencias mínimas requeridas para una persona que se postula al cargo de conductor en la institución (conductor camionetas o conductor motocicleta propias).

  Anexo 6. Perfil del cargo para personas con roles de conductor de carros y motos.

- Solicitud de certificados de experiencia y estudios, que acrediten el cumplimiento del requisito establecido en el perfil del cargo.

- **Licencia de conducción**: a la cual se le verifica vigencia, autenticidad ante el RUNT y estado de multas en SIMIT, ya que deben ingresar a paz y salvo o con acuerdo de pago. En caso de infracciones también se verifica el motivo, ya que aquellas consideradas de gravedad como conducir en estado de alicoramiento, serán causales de cancelación de proceso de vinculación.

8.1.2 Pruebas de ingreso:

- **Pruebas médicas de ingreso**: Luego de pasar por los filtros anteriores, si se ha decidido seleccionar a la persona, se remite a exámenes médicos ocupacionales de ingreso, al finalizar estos exámenes el proveedor (medico laboral con licencia) expide a la institución un certificado de aptitud física para el cargo; si la persona presenta restricciones que afectan el desempeño de su cargo y que no se pueden controlar, o no son aptos, se cancelara el proceso de vinculación. El examen médico debe incluir:

Universidad Tecnológica de Pereira

Exámenes médicos: Examen médico de ingreso de acuerdo a los criterios definidos en la resolución 2346 de 2007, resolución 1918 de 2009 y lo definido en Sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo, que para el caso de personas con cargos o roles directos de conductor tendrán en cuenta los siguientes tamizajes:

- Viosiometría
- Audiometría
- Pruebas psiconsensométricas

Dicha pruebas serán ejecutadas al personal propio con el cargo de conductores, el personal contratistas se verificará solo la vinculación al SGSS.

- **Prueba teórica:** Esta prueba se desarrolla con el propósito de medir el conductor sobre normas de tránsito, y factores propios de la conducción y el vehículo que va conducir, Está prueba será aplicada por el área de recurso humano.

Anexo 7. Prueba teórica de conducción.

- **Prueba práctica:** Consiste en ejecutar un recorrido con la persona dispuesta a ocupar la vacante para analizar sus conocimientos técnicos de operación del tipo de vehículo a operar y su comportamiento se verifica a través de una lista de chequeo donde se consigna el cumplimiento con factores de seguridad necesarios para una operación segura.

Anexo 8. Lista de verificación para la prueba práctica de conducción

- **Prueba psicotécnicas:** Diseñadas para evaluar y reconocer de forma objetiva las capacidades, desarrollo intelectual y aptitudes del ser humano. Estas pruebas se desarrollaran en la Universidad por el área de recurso humano utilizando técnicas reconocidas para su desarrollo y aprobada por psicólogos.

- **Pruebas periódicas de control**: Actualizar la información médica de las capacidades del conductor para realizar la tarea; periódicamente cada 5 años se ejecutaran nuevamente las pruebas (Visiometrías, Audiometrías, psiconsensométricas) para revalidar su actitud, si la persona es mayor de 60 años dichas pruebas se ejecutaran con una frecuencia de cada 3 años. La información será controlada en la matriz de seguimiento de los conductores.

Idoneidad de las pruebas: Para el proceso de implementación de las pruebas médicas (Visiometrías, audiometrías y pruebas psicosensométricas) y prueba práctica de conducción,

la institución inicia el proceso de definir el proveedor del servicio el cual debe ejecutarse en un CRC abalado por el Ministerio de Transporte lo que certifica su idoneidad.

8.1.3 Capacitación en seguridad vial

La organización establece cronogramas para el desarrollo del personal administrativo y operativo con el propósito de afianzar sus conocimientos y destrezas frente a la conducción de un vehículo.

- **Competencias para el equipo de promotores líderes.**

Estas personas (Comité de seguridad vial, Copasst y responsable plan estratégico) tienen la capacidad de servir de multiplicadores de los conocimientos en seguridad vial, intervienen los comportamientos inseguros y reforzar los seguros y persistir en el logro de las metas, para ello deben iniciar la formación en los siguientes temas:

1. Modelo para la prevención de accidentes de tránsito- filosofía del plan estratégico de seguridad vial
2. Responsabilidad legal frente a los accidentes de tránsito
3. Estándares de seguridad vial
4. Manejo preventivo.

- **Competencias del personal operativo:**

Con el fin de mantener un personal competente que ejecute las actividades de la institución, se realiza una identificación permanente de las necesidades de capacitación y entrenamiento.

La identificación de las necesidades de capacitacion se derivan de:

- Diagnostico – Valoración de los riesgos
- Problemas en la organización
- Cambios culturales, en Políticas, Métodos o Técnicas.
- Ingreso de personal
- Cambios de función o de puesto
- Auditorías al PESV.
- Análisis de accidentalidad (causas)

Anualmente, la insitución realiza un programa general de capacitación y/o entrenamiento de acuerdo a las necesidades identificadas.

Universidad Tecnológica de Pereira

Se definen los temas de las capacitaciones y/o entrenamientos, la persona idonea para impartir la capacitación y/o entrenamiento, las posibles fechas para su ejecución y las personas o grupos a quienes se dirige la actividad.

Según lo identificado hasta la fecha por el diagnostico del riesgo de este PESV se definen los siguientes temas para capacitación.

Universidad Tecnológica de Pereira

Capacitación	Contenidos/Metodologia	A quien va dirigido	Competencia del capacitador	Evaluacion del entendimiento	Fecha
Manejo preventivo para conductores.	* Estadisticas de accidentalidad en el mundo y colombia * Causas de los accidentes de transito * Comportamientos de los conductores (Maltrato). * Riesgos al conducir, condiciones fisicas que inciden en la conducción * Concepto de manejo preventivo-Sensibilización.(5 claves del manejo preventivo) * Manejo del estrés **Metodologia**: Presencial teorica. **Duración**: 2 horas	Conductores de vehículos (carro y moto) de la universidad	El capacitador debe ser de las profesiones como: -Profesional en SST o salud ocupacional, Ing. Mecanico. O profesiones a fines Debe contar con una experiencia minima de 2 años manejando temas de seguridad vial. En caso de contratación se verificara con hoja de vida con soportes.	Se realizara preguntas al azar al publico para verificar su entendimiento.	Agosto de 2016
La via y su entorno	• Composición de una via (via vehicular y peatonales) • Tipos de vias vehiculares • Partes de una via, diseños especiales • Señales de transito y sus interpretaciones: Verticales (reglamentarias, preventivas, informativas elevadas y de vias nacionales, Transitorias) Luminosas o semaforización, Horizontales o marcas viales (longitudinales, transversales y especiales), Agentes de transito. **Metodologia:** Presencial teorica	Conductores de vehiculo y de motocicleta vinculado directamente o por contratos a la universidad	El capacitador debe ser de las profesiones como: -Profesional en SST o salud ocupacional, Ing. Mecanico. O profesiones a fines Debe contar con una experiencia minima de 2 años manejando temas de seguridad vial. En caso de contratación se verificara con hoja de vida con soportes. *Policias o agentes de	Se ejecuta evaluacion escrita a un procentaje de los asistentes.	Octubre de 2016

	Duración: 2 horas		transito		
Legislacion en transito y seguridad vial – Divulgación del PESV Politicas	• Codigo nacional de transito y sus modificaciones • Poiticas del PESV **Metodologia**: Presencial, foro de discusión. **Duración:** 2 Horas	Conductores de vehículos de las Universidad	Policia o agentes de transito. Abogados especialistas en temas de transito. Personal directivo. SST	Preguntas a manera de foro.	Agosto – Octubre de 2016.
Estandares de seguridad vial.	Divulgar los estandares documentados en seguridad vial para cada uno de los actores viales: Motocicleta, vehiculo, alistamiento de vehiculos **Metodologia**: Presencial teorica **Duración**: 2 horas por estandar.	Conductores y otros actores viales indetificados en el diagnostico con el riesgo de transito.	Profesional en SST o salud ocupacional, con experiencia en seguridad vial.	Se ejecuta evaluacion escrita a un procentaje de los asistentes.	Enero de 2017
Colegio de Autos y de Motos de la ARL.	*Modulos definidos en la ARL. **Metodologia**: Virtual **Duración**: 20 Horas Aprox.	Conductores de Moto y de carro en vehículos de la institución.	Modulos certificado virtual de la ARL	Certificado de la ARL.	Enero de 2017 – Abril de 2017.
Atencion de emergencias en la via.	Control del fuego (uso de extintor) Inspección del extintor Primeros auxilios basicos: Bioseguridad, Valoración Primaria, el A.B,C,D , Circulacion, RCP, signos vitales. Procedimientos operativos normalizados PON, para eventos en la via. (Que hacer en caso de accidentes) **Metodologia**:Presencial teorico practica. **Duración**: 4 horas	Conductores y personal con roles en las vias en general.	Capacitador de ARL o personas con formación en primeros auxiios y emergencias: Cruz roja, bomberos, o enfermeros.	Preguntas y analisis de las practicas ejecutadas.	Mayo de 2017.

Universidad Tecnológica de Pereira

- **Inducción y re inducción**

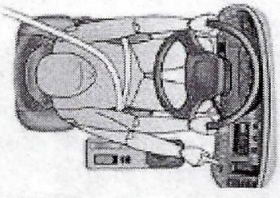
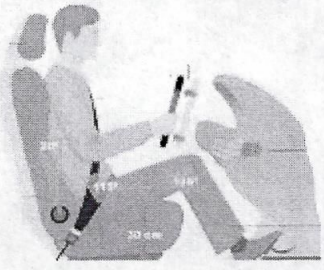
Definir los lineamientos para la capacitación y entrenamiento necesarios para todo el personal que ingresa a la institución a realizar funciones de conducción, entre los temas se deben incluir objetivos del plan estratégico de seguridad vial, estándares de operación vehicular y política de seguridad vial, dicha inducción se debe realizar en el menor tiempo posible preferiblemente en la primer semana de ingreso a laboral.

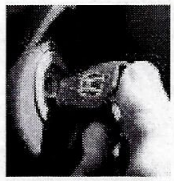
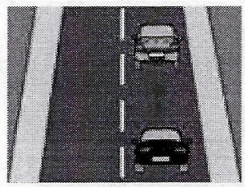
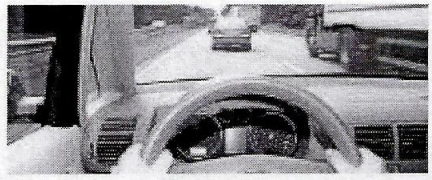
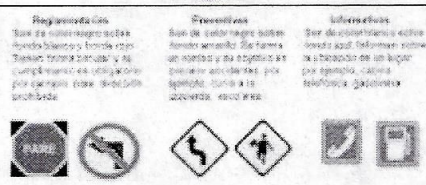
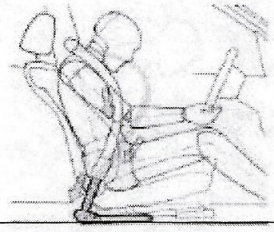
La inducción del personal se documentara por el área de Seguridad y salud en el trabajo y se dejaran registros que validen su desarrollo por persona.

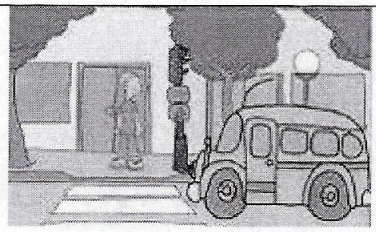
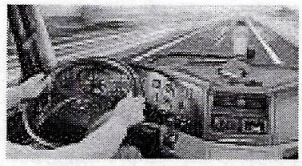
- **Estándares de operación vehicular**

Los estándares son niveles de referencia aceptados, que contienen condiciones mínimas de seguridad que se deben tener en cuenta en los procedimientos y métodos de trabajos seguros y nos permitan guiar a los trabajadores a realizar estas actividades, sin arriesgar su integridad personal.

Operación de carro:

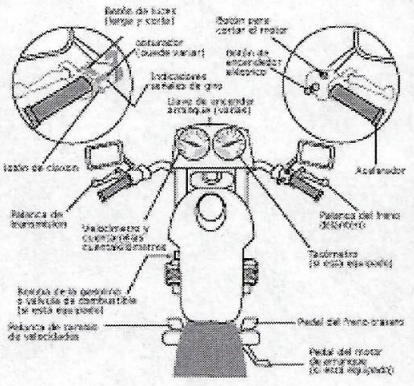
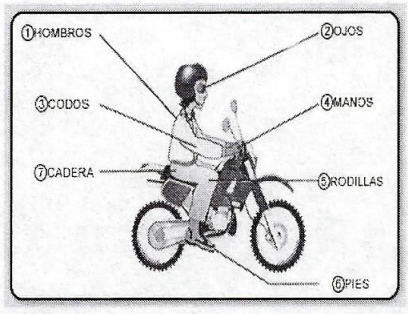
PASO O TAREA A REALIZAR	DESCRIPCIÓN PROCEDIMIENTO SEGURO.	ILUSTRACIÓN.
Alistamiento del vehículo.	Antes de operar el vehículo, realice el alistamiento de acuerdo a lo establecido en el estándar de alistamiento de vehículo.	
Ajuste del asiento.	Adecue el asiento de acuerdo a su comodidad, teniendo en cuenta que la silla del conductor se debe encontrar bien alineada en relación a la dirección y pedales y debe obtenerse siempre una buena visión de la carretera, la dirección y pedales y demás comandos deben quedar de fácil alcance (no encogido ni demasiado lejos); Las manos deben quedar en una posición relajada, el espaldar debe ubicarse recto o en una inclinación no superior a 20°C. Recuerde que la dirección se debe operar a las "9:15" (según las manecillas del reloj), El bordo superior del reposacabezas debe quedar a la altura de los ojos, ligeramente separado de la corona o parte posterior de la cabeza. El cinturón de seguridad debe quedar pegado al cuerpo sin holguras pasando la reata superior por	 

	entre el cuello y el hombro y la reata inferior por la zona pélvica.	
Encendido del vehículo.	Cerciórese que se encuentre en posición neutra, verifique que los testigos funcionen, escuche y analice si hay ruidos extraños en el motor, observar que los testigos de aceite, alternador apaguen, desactivar el freno de seguridad para dar inicio a la arrancada. Verificar el funcionamiento de los manómetros.	
Maniobras de conducción.	**Conservar una distancia de seguridad** de acuerdo a la velocidad con que se transita con respecto al vehículo de adelante. (10 metros a 30Km/h, 30 Mts a 80 Km/h). O Utilice la fórmula de los tres (3) segundos para hacerlo: El vehículo que va delante suyo debe pasar por un punto de referencia, seguidamente inicie a contar (1101-1102-1103) y usted pasa por el mismo punto si pasa antes de terminar el conteo está muy cerca retírese y realice nuevamente el proceso	
	Mantenga siempre sus dos manos en el manubrio, no lleve objetos que le impidan este comportamiento. **Circule en la misma dirección del tráfico**, sin hacer cambios permanentes o repentinos de carril, circule siempre por la derecha, la izquierda es solo para realizar maniobra de adelantamiento.	
	Mantenga la velocidad de acuerdo a las normas de tránsito, en zonas urbanas a 60 Km/h, en carretera a 80 Km/h, escolares y residenciales 30 Km/h, o lo que la señalización de transito indique. En parqueaderos 10 Km/h.	
	Identifique y respete siempre las señales de tránsito, de toda clase: Reglamentarias, preventivas, informativas, transitorias, horizontales, sonoras y semáforos.	
	Utilice siempre el **cinturón de seguridad** dado que: Reduce considerablemente la posibilidad de muerte en caso de accidente, Evita que quien lo usa salga del vehículo en caso de volcadura. Desde que se dé marcha al vehículo en todo momento y lugar se debe dar uso al cinturón de seguridad.	
	Anuncie sus movimientos con las luces direccionales 30 Mts. Antes de la maniobra en ciudad y 60 metros en carretera, ejecutar la maniobra en condiciones seguras sin bloquear o cerrar otros vehículos.	

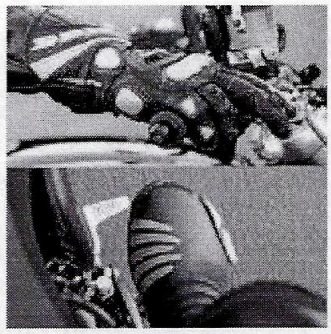
	No utilice el móvil celular para realizar llamadas o escribir mientras se encuentra en conducción, si es necesario ubique un lugar seguro y realice las llamadas. Este medio de comunicación deberá ser utilizado solo para llamadas entrantes y **con el uso de manos libres**.	
	Respete la cebra o cruce peatonal deteniendo el vehículo antes de la línea de pare, los pasos peatonales, los semáforos (de cruce vehicular y peatonal) a otros vehículos y sus conductores. Disminuya la velocidad en los cruces, intersecciones aunque le corresponda el paso.	
	Utilice los cinco hábitos de visión: Mire lejos y hacia delante, tenga visión panorámica, mantenga sus ojos en movimiento, deje siempre una salida, cerciórese de que otros lo vean.	
	Al realizar la conducción del vehículo, este atento a cualquier condición insegura que puede generar un riesgo de accidente y repórtela. Ante algún caso de accidente o varada en carretera reporte inmediatamente a la administración.	
Situaciones de conflicto	En situaciones de Conflicto mantenga la calma, no discuta con la persona que esté generando el conflicto. En caso de delincuencia siga las instrucciones del delincuente, no ofrezca resistencia.	
Finalización de la labor.	Verificar el accionamiento del freno de seguridad, deje el vehículo en los parqueaderos dispuestos, ordenado en posición de salida. Al estacionarse en las calles hágalo sobre zonas permitidas a una distancia no superior a 30 cm del andén.	

Universidad Tecnológica de Pereira

Operación de Motocicleta:

#	DESCRIPCIÓN PROCEDIMIENTO SEGURO.	ILUSTRACIÓN.
1	**Utilice siempre**, los siguientes elementos para la protección personal: casco (certificado norma 4533 Icontec, Resolución 1737/2004), guantes, botas y chaleco reflectivo, visera o gafas, para la conducción de la moto. **El casco de seguridad debe estar ajustado completamente en la cabeza y abrochado en todo momento.**	
2	Antes de prender la moto **revise** lo siguiente: • Cantidad de combustible y aceite. • Estado y presión de las llantas. • Cadena. • Pito. • Estado de la suspensión y dirección. • El embrague, el acelerador y los cambios. Después de prendida la moto **revise** lo siguiente: • Funcionamiento del freno y luz del freno. • Encendido de la luz delantera y luz de placa. • La luz delantera debe mantenerse prendida siempre que esté en marcha. • Orientación de los espejos retrovisores. • Luces direccionales delanteras y traseras.	
3	La postura correcta varía de acuerdo con las condiciones del manejo; pero en términos generales existen siete (7) puntos clave para lograrla: HOMBROS: Relajados y con naturalidad. OJOS: Mirar siempre adelante sin fijarlos en un solo punto. CODOS: Relajados, permitiendo que doblen naturalmente. MANOS: Deben ubicarse en forma natural sobre el manubrio, con los dedos dispuestos a accionar la manigueta del embrague y freno respectivamente. RODILLAS: contra el tanque sin hacer presión. PIES: El puente del pié debe mantenerse siempre sobre el calapié, con la punta lista para accionar el freno. CADERAS: Si su cadera está demasiado adelante o demasiado atrás, se reducirá la reacción al cambiar de marcha.	

Universidad Tecnológica de Pereira

4	**Al momento de frenar, realice los siguientes pasos:** - Desacelere y deje la moto en el cambio actual. Es decir frene con el motor. - Utilice el freno delantero (aplicándolo gradualmente hasta llegar al fondo) - Después, inmediatamente, frene con el trasero. - Tenga en cuenta que si el piso presenta humedad, aceite, arena, polvoriento, o se está desplazando en terreno sin pavimentar debe aumentar la distancia de frenado y aplicar el freno con menos fuerza, y realizando la secuencia al mismo tiempo ambos frenos.	
5	**Ubíquese distante de:** la parte trasera de vehículos, que le permita reaccionar ante cualquier frenada inesperada del vehículo o la presencia de imperfecciones en la vía. **Conservar la distancia de seguridad** de acuerdo a la velocidad con que se transita con respecto al vehículo de adelante. (10 metros a 30Km/h, 30 Mts a 80 Km/h). O utilice la técnica de los tres (3) segundos para calcular dicha distancia. Recuerde que en presencia de lluvia debe disminuir la velocidad y aumentar al doble la distancia.	
6	Cuando este en movimiento: Asegúrese de ser identificado, en los espejos retrovisores, de los otros vehículos, identifique los puntos ciegos de estos. Una buena forma de darse cuenta que está bien ubicado es si puede ver los ojos del conductor del vehículo en el espejo retrovisor de el.	
7	Mantenga siempre sus dos manos en el manubrio, no lleve objetos que le impidan este comportamiento, igualmente no lleve objetos pesados ni extra dimensionados que le dificulten la maniobrabilidad y/o visibilidad.	

Universidad Tecnológica de Pereira

8. Identifique y respete siempre las señales de tránsito, de toda clase: Reglamentarias, preventivas, informativas, transitorias, marcas viales y semáforos.

Reglamentarias
Son de color negro sobre fondo blanco y borde rojo. Tienen forma circular y su cumplimiento es obligatorio, por ejemplo, pare, dirección prohibida.

Preventivas
Son de color negro sobre fondo amarillo. Su forma un rombo y su objetivo es prevenir accidentes, por ejemplo, curva a la izquierda, escolares.

Informativas
Son de color blanco sobre fondo azul. Informan sobre la ubicación de un lugar, por ejemplo, cabina telefónica, gasolinera.

El semáforo solo se debe cruzar en luz verde.

9	**Conduzca sin hacer virajes bruscos** entre los vehículos, y entre filas de vehículos y **Transite por su carril (derecho)** en la mitad del mismo, guiendo la línea recta sin hacer **Zigzag.** **Circule en la misma dirección del tráfico**, sin hacer cambios permanentes o repentinos de carril. Utilice **siempre la luz delantera encendida** en todo momento.	
10	Siempre **reduzca la velocidad antes de entrar a una curva**. Sin invadir el carril contrario.	
11	Al iniciar el adelantamiento tenga en cuenta lo siguiente: Mire adelante para verificar y **asegurarse** que la vía está despejada. **Verifique** que tanto el vehículo de adelante como el de atrás no hayan iniciado el adelantamiento. Ponga la direccional izquierda antes de iniciar la acción. **Recuerde que bajo ninguna circunstancia se debe adelantar por la derecha**. Pase al carril de la izquierda tomando distancia del vehículo que está adelantando no inferior a 1,50 mts., y acelere para sobrepasar con seguridad.	

12	**Conduzca sin exceder los limites máximos de velocidad permitida**: - 80 km/h En carretera - 60 km/h zonas urbanas - 30 km/h zonas residenciales o carreteras destapadas. - 10 Km/h en parqueaderos. Respete las prelaciones en la vía (peatones), los pares y las señales de detención.	
13	**Si va a cambiar de dirección o realizar un movimiento en la vía anúncielo con anticipación** haciendo uso de las luces direccionales 30 metros antes de la maniobra en la ciudad y 60 mts en carretera. Use los espejos en lugar de girar la cabeza, Esto le permite tener la mirada siempre hacia delante.	

- **Observación y cambio de comportamiento.**

Consiste en observaciones y retroalimentaciones periódicas que se hacen al personal de conductores con el fin de verificar el buen desempeño de acuerdo con las políticas, estándares y procedimientos.

Este proceso se iniciara luego de divulgar los estándares y definir metodología de aplicación, medición y seguimiento para el mismo.

8.1.4. Control de documentación de conductores (base de datos)

Documentar y registrar un mínimo de información de los conductores, de tal manera que se permita controlar el cumplimiento de fechas sobre la documentación de ley requerida (reporte de comparendos, licencia de conducción), así como el control de las acciones por trabajador dentro del PESV como capacitaciones, reporte de incidentes etc.

La información mínima a recopilar:
Nombre y apellidos
Número de identificación
Edad
Grupo de trabajo al que pertenece
Tipo de contrato
Años de experiencia
Inscripción ante el Runt

Universidad Tecnológica de Pereira

Tipo y vigencia de la licencia de conducción
Tipo de vehículo que conduce
Reporte de comparendos y su plan de acción.
Control de ingreso de conductores con deuda de comparendos
Reporte de incidentes e incidentes (fecha, lugar, área, responsabilidad y causa)
Acciones de seguridad vial realizada (exámenes, pruebas, capacitaciones).

Este control se registrará con una matriz de Excel, que se alimentara trimestralmente con el objeto de mantener actualizada la información y será responsabilidad del responsable del PESV.

Se inicia un trabajo de recopilación de la información a través de la hoja de vida de los conductores que permita sacar la información inicial.

Anexo 9. Hoja de vida de conductores.

- **Realizar el pago puntual de los montos producto de infracciones a las normas de tránsito.**

La institución a través de un control cada seis meses ejecutado por el responsable del PESV revisa el estado de multas de su personal con roles de conducción.

Las personas que se identifiquen con nuevas multas de tránsito se impartirán una formación específica de acuerdo a la desavenencia encontrada, con el objetivo de que el personal a través de esta formación conozca y aplique las normas de tránsito, y no reincida en la violación. Además se firmara nuevamente el compromiso con la seguridad vial dejando la nota que se ejecuta por su violación.

8.1.5. Políticas de regulación

- **Política de consumo de alcohol y sustancias alucinógenas**

Anexo 10. Política de prevención del consumo de alcohol y sustancias alucinógenas

Universidad Tecnológica de Pereira

POLÍTICA DE REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

La **UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA**. Se compromete con el desarrollo de acciones que aseguren el descanso adecuado de sus servidores que desempeñan labores de conducción, teniendo en cuenta las siguientes medidas

- No permitir viajes que representen una duración mayor de 8 horas sin un segundo conductor o sin un protocolo que incluya el descanso oportuno, incluyendo contratistas.
- Se difundirá y facilitara la práctica de manejo seguro de un descanso de 15 minutos (con pausas activas) cada 3 horas seguidas de conducción
- Se difundirán técnicas de relajación y pausas activas con el propósito de generar estilos de vida saludables.

Se firma en Pereira – Risaralda a los 29 días del mes de junio de 2016

LUIS FERNANDO GAVIRIA TRUJILLO
Rector

Universidad Tecnológica de Pereira

POLÍTICA DE REGULACIÓN DE VELOCIDAD, USO DEL CINTURÓN Y NO USO DE EQUIPOS MÓVILES DE COMUNICACIONES

La **UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA**, en su compromiso con la seguridad vial y la disminución de accidentes de tránsito, considera que es necesario la regulación y el cumplimiento de condiciones mínimas de seguridad como lo son:

- Notificar y hacer cumplir los límites de velocidad establecidos en la legislación colombiana (80 Km/h en carretera, 60 Km/h en zona urbana, 30 Km/h en zona residencial o escolar) Y regular la velocidad en las zonas internas en 10 Km/h.
- Generar conciencia y asegurar el uso por todo el personal de su cinturón de seguridad, el cual es considerado como el elemento pasivo de seguridad fundamental para los ocupantes de un vehículo tanto en la parte delantera como la trasera. El conductor como responsable del vehículo que conduce será responsable de cumplir y hacer cumplir dicha disposición.
- No permitir el uso de equipos móviles de comunicación durante la operación de los vehículos tanto para hacer llamadas, leer o escribir mensajes, dichos usos se ceñirán a lo estipulado en el código de transito el cual permite su uso con la ayuda de dispositivos que permitan tener las manos libres.

La Universidad realizará seguimiento a su cumplimiento, en casos de encontrarse violaciones a dichos se ejecutaran las acciones administrativas a que haya lugar de acuerdo al reglamento de trabajo o contratos de vinculación.

Se firma en Pereira – Risaralda a los 29 días del mes de junio de 2016

LUIS FERNANDO GAVIRIA TRUJILLO
Rector

Universidad Tecnológica de Pereira

8.1.6 Elementos de protección personal

Los EPP son elementos diseñados para actuar como barrera que protege el cuerpo del trabajador, de uno o varios riesgos que puedan amenazar su seguridad o su salud en el trabajo, así como cualquier complemento o accesorio destinado a tal fin.

Se definen los elementos de protección personal necesarios para la operación de acuerdo a los riesgos inherentes a las tareas y otros riesgos presentes en las áreas visitadas o materiales transportados.

Legislación aplicable y tenida en cuenta para la selección:
Ley 9 de 1979, Elementos de Protección Personal Artículos 122, 123 y 124.
Resolución 2400 de 1979, del Ministerio del Trabajo. Capitulo II, De los Equipos y Elementos de Protección, Artículos 176, 177 y 178.

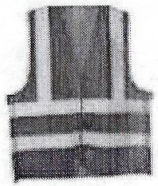
Para la selección se tiene en cuenta tres criterios:

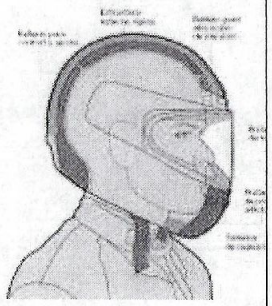
- El Grado de protección que pueden brindar un equipo en particular, bajo condiciones variables.
- La comodidad con la cual se puedan usar
- Cumplimiento de parámetros legales "Normalizados"

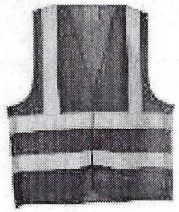
Con el apoyo de la ARL la Universidad desarrollara charlas de sensibilización en cuanto a las propiedades de los EPP, su uso correcto y cuidado.

Elementos de protección personal y de seguridad necesarios en la operación y tránsito en vehículos:

Universidad Tecnológica de Pereira

Cargo	EPP o elemento de seguridad requerido /tipo de actividad.	Características técnicas	Imagen	Reposición.	Vida Útil /conservación
Conductor de vehículo automotor: Camionetas y camión de la Universidad.	Chaleco reflectivo: para uso durante varadas en ruta, cambio de llantas.	**Colores**: amarillo/limon o naranja; **Tela**: Poliester y/o algodón. **Cintas reflectantes:** horizontalales (2) y dos verticales, en tejido gris plata de 50mm de ancho, en la parte delantera y trasera. **Norma de cumplimiento**: EN-471 y ANSI 107-204 de Ropa de Alta visibilidad.		Se repone en el momento en que se rompa o por deterioro general.	2 años de vida util. Deben permanecer en cada uno de los vehículos, cerca de la ubicación de las herramientas en un maletin o bolsa ermetica para que permanezcan limpios, es responsabilidad del conductor periodicamente lavarlos.
	Guantes de protección: Para actividades mecánicas simples (autorizadas) ej. Cambio de llantas.	**Material**: Nylon recubiertos en nitrilo/poliuretano **Norma de Cumplimiento**: EN 420:2003; EN388. Resistencia a la abrasión y rasgado, protección contra líquidos, agarre en seco-húmedo.		Se reponen al romperse o por desgaste general.	Se realizara una revisión general para evidenciar si es necesario el cambio a los 6 meses de encontrarsen en buen estado por poco uso y buenas condiciones de almacenamiento se podran conservar 6 meses más. Se deben lavar periodicamente con jabon suave para quitar la

					suciedad y es responsabilidad del conductor o encargado del vehículo.
	Calzado.	**Materiales**: Deben ser cerrados en materiales como cuero o textil. Con o sin cordon que ofrezcan comodidad al usuario y no generen calor excesivo. Deben garantizar Impermeabilidad y su suela antideslizante, para evitar caidas.		Se entregan con dotación. (4 meses). Se reponen al romperse.	1 año maximo. Se deben embetunar y lavar periodicamente.
Conductores de motocicleta: Eléctrico, almacenista, Mensajero. Contratistas Vigilantes.	**Casco de seguridad:** Uso continuo para tránsito en la motocicleta	Debe ser completamente cerrado (no abatibles), transitar con el mismo asegurado, y debe cumplir la Norma Técnica NTC 4533 y la resolución 1737 de 2004. El mismo debe contar con visera de protección o gafas de seguridad.		Se repone al evidenciarse deterioro general, daño interno de espuma o el poliestireno expandido (icopor). El barbuquejo se debe cambiar al reventarse. Se debe cambiar igualmente al recibir un impacto fuerte.	La vida útil de casco está recomendada en un año máximo dos para su cambio. Debe mantenerse limpio, evitar dejar a la intemperie el tiempo que no esté en uso.

	Chaleco reflectivo: Para uso en horas no luz (6 pm – 6 am) o bajo condiciones climáticas adversas.	**Colores**: Naranja. **Tela**: Poliester y/o algodón. **Cintas reflectantes:** horizontalales (2) y dos verticales, en tejido gris plata de 50mm de ancho, en la parte delantera y trasera. **Norma de cumplimiento**: EN-471 y ANSI 107-204 de Ropa de Alta visibilidad.		Se cambia por detereiro.	No definida. Lavar periódicamente.

La institución inicia el proceso de dotación o exigencia de los anteriores elementos de protección definidos, determinando plazos máximos de implementación de los mismos, de acuerdo a las especificaciones técnicas descritas.

8.2 VEHÍCULOS SEGUROS

8.2.1 Plan de mantenimiento preventivo.

Este programa debe contener las actividades necesarias de control periódico de acuerdo a las partes críticas de los vehículos que deben revisarse o cambiar para mantener la seguridad en el mismo.

Se conoce las especificaciones técnicas para definir la periodicidad de revisión de los sistemas pasivos y activos del vehículo según su ficha técnica, para ello se realiza un estudio de las fichas técnicas de los vehículos y se definió los elementos a revisar.

8.2.2 Documentación del plan de mantenimiento

Se dispone de una hoja de vida por cada vehículo, donde se documenten las acciones de mantenimiento preventivo y correctivo realizadas, documentos que serán archivados por cada vehículo en su respectiva carpeta.

Anexo 11. Información mantenimiento general de vehículos.
Anexo 12. Formato hoja de vida para el control de las actividades de mantenimiento.

8.2.3 Idoneidad

Las actividades de mantenimiento de los vehículos de la universidad son ejecutados en talleres idóneos con personal idóneo, para lo cual la política de la Institución es solo realizar todas las actividades en los concesionarios de las diferentes Marcas usadas, ya que se considera son las personas actas para desarrollar dichas actividades.

8.2.4 Procedimiento de inspecciones diaria de los vehículos.

Como parte de la seguridad de los vehículos es necesario desarrollar el programa de revisiones periódicas del estado de los vehículos a través de listas de chequeo, se documentan listas de chequeo pre-operacionales de ejecución diaria y listas de chequeo de revisión periódica de vehículos y motocicletas.

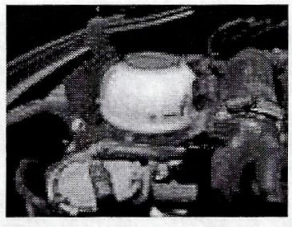
Motocicletas: Propiedad de la Universidad y contratistas (vigilantes)	Revisión Mensual de parte de líderes. Revisión pre-operacional por el servidor

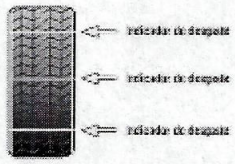
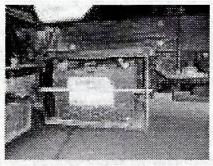
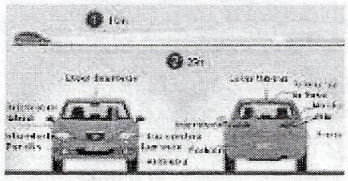
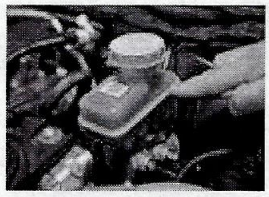
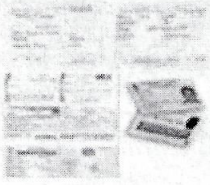
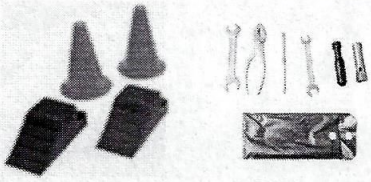
Automóviles: De propiedad de la Universidad	Revisión Bimensual. Diaria de parte de los conductores.

Es responsabilidad del área de gestión de servicios institucionales coordinar las inspecciones de los vehículos.

Anexo 13. Formatos listas de chequeo.

El alistamiento de los vehículos se desarrolla de acuerdo al siguiente estándar:

PASO O TAREA A REALIZAR	DESCRIPCIÓN PROCEDIMIENTO SEGURO.	ILUSTRACIÓN.
Inicio.	Para el alistamiento del vehículo este se debe encontrar apagado y asegurado (freno de seguridad); ubicado con suficiente espacio para realizar las labores de verificación.	
2. Revisar el nivel de aceite (motor e hidráulico)	Revise el nivel de aceite del motor, sacando el medidor límpielo con un trapo e introdúzcalo nuevamente y sáquelo de nuevo, observe que el nivel se encuentre entre el promedio indicado. Para verificar el nivel del hidráulico, limpie el depósito y observe el nivel del aceite; Verificar que las tapas de llenado de motor e hidráulico se encuentren en buen estado, logrando un buen ajuste.	
3. Revisar el nivel de agua o refrigerante.	Observar el nivel de refrigerante en el depósito auxiliar del radiador (Inspección visual), permaneciendo en el punto máximo. Revisar igualmente el radiador, para esta actividad siempre el motor debe estar frío, de lo contrario el vapor de agua puede ocasionar quemaduras.	
4. Revisión de filtros y fugas del motor.	Verifique solo por inspección visual que los filtros de aceite no estén manchados con aceite del motor. Para revisión de fuga de aceite o combustible, revise si hay algún derrame en el piso, observe el eje delantero y por la parte superior (encima) del motor, En caso de evidenciarlo informe al encargado.	

5. Revisión de llantas.	Verifique que la todas las llantas se encuentren calibradas en el nivel de presión indicado por el fabricante de las llantas y el vehículo. Verifique que tampoco se le vean huevos o daños en las mismas y que tengan una profundidad de labrado superior a 1,6 mm, o revisar el indicador de desgaste de la llanta. Revise que el vehículo cuente con llanta de repuesto y se encuentre bien asegurada al chasis o bodega.	
6. Revisión de la batería.	Inspeccione que las baterías se encuentren aseguradas a la base, que no tengan bornes sulfatados, ni desajustados.	
7. Verificación de las luces.	Encienda las luces y verifique que enciendan: delanteras (en su diferentes niveles, Altas, Medias, bajas), estacionarias, direccionales, luz de stop, luz de reversa.	
8. Revisión sistema de frenos.	Si tiene sistema de freno líquido, antes de encender el vehículo verifique que el depósito tenga marcado, observe que no presente fugas de líquido en las ruedas. Observe que el líquido tenga un color claro, si lo encuentra oscuro informe o llévelo a revisión de inmediato.	
9. Documentos	Revise los siguientes documentos: SOAT, Tarjeta de operación, Seguros Extra y Contractual, Tarjeta de Propiedad, Certificado de gases y tecnicomecanica, Licencia de Conducción. Que se encuentren vigentes.	
10. Equipo de carreteras.	Verifique el equipo de carretera: herramientas, señales de carretera (2), tacos, linterna, gato, palanca o cruceta. Verifique el estado y que se cuente con el botiquín.	
11. Extintor contra incendios.	Revise el extintor: Fecha de recarga, que cuente con seguro y pasador y que la aguja del manómetro se encuentre vertical indicando que tiene presión adecuada y que cuente con su boquilla.	
12. Revisión otros.	Además de lo anterior verifique los espejos retrovisores que se encuentren ubicados. Cinturón de seguridad se encuentre ajustado en su base y el broche cierre y ajuste el mismo	

	correctamente. Las plumillas estén ajustadas, que no se encuentren tostadas o que estas no estén rayando el vidrio y que funcione el chorro de agua de limpieza. La silla del conductor se encuentre ajustada. El pito o bocina funcionen.	
13. revisión y ajuste de la carga.	Revise el estado de la carga, cables asegurados en la parte interna, todos los demás materiales, que estén nivelados y no tengan peligro de caerse. Asegurar las escaleras y demarcar la parte posterior de estas con trapos rojos o señalización que adviertan su presencia.	

Fallas en los vehículos: En caso de presentarse fallas en los vehículos el conductor deberá reportar de forma inmediata al encargado quien de inmediato definirá las acciones a tomar, teniendo en cuenta que si la falla genera la varada del vehículo se atenderá inmediatamente o si atenta con la seguridad (posible generación de accidente) se enviara de inmediato a los talleres para su revisión de una forma segura (grúas). Igualmente se desarrollaran los procedimientos operativos normalizados para el tipo de eventualidades que se puedan presentar.

8.2.5 Control de la documentación y registro de vehículos y su mantenimiento

La Universidad inicia la formalización de documento en formato Excel que le permite controlar el estado y vencimiento de la documentación mínima legal requerida de cada uno de los vehículos vinculados, las condiciones mínimas que debe contar según la guía del PESV:

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 vencimiento
Seguros- Fecha de vencimiento
Revisión técnico mecánica
Reporte de comparendos
Reporte de incidentes y accidentes (fecha, lugar, área, causa)
Plan de mantenimiento preventivo (fechas) – Hoja de vida del vehículo para el control de las acciones de mantenimiento.

Universidad Tecnológica de Pereira

Está información se actualizara cada tres meses.

8.3 INFRAESTRUCTURA SEGURA.

- **Rutas internas**

Anexo 14. Inspección, análisis y acciones para las rutas internas

- **Rutas externas**

Realizar un estudio de las rutas utilizadas desde el punto de vista de seguridad donde se analicen la información de la accidentalidad en dichas rutas e inspección de los corredores viales usados para identificar los puntos críticos (mal estado, desniveles, alta accidentalidad, alto tráfico, etc.) y establecer estrategias de prevención con los conductores o rutas alternas para casos especiales, planificar los desplazamientos.

Los desplazamientos en la institución no cuentan con unas rutas definidas ya que no se hacen desplazamientos continuos o fijos a otras zonas, por lo tanto se realizara un análisis de los desplazamientos a partir de los viajes que se generen en el proceso.

Para los viajes de salidas académicas, previo al despacho del vehículo se solicitara al docente encargado de la actividad que realice una análisis de la ruta donde se establezca las vías más seguras de acuerdo a la información encontrada, las zonas de riesgo, las distancias recorridas, los horarios, zonas para pernotar o descansar, itinerarios para el viaje (ej. Segundo conductor), igualmente para las salidas de los vehículos propios de la institución.

Para el desarrollo de esta estrategia se utilizará un formato único para el análisis de las rutas, el cual será documentado con la información que se logre rescatar de:

- Líneas de atención de la policía de carreteras (#767) e Invías
- Información de la experiencia del conductor
- Análisis de la ruta por sistemas de GPS satelitales (navegación asistida) apoyo tecnológico
- Información retomada con el tiempo de las rutas sobre zonas de accidentes o marcadas por las autoridades como tal.

El comité de seguridad vial de la Universidad evaluará de acuerdo a la información de la ruta, los controles y la importancia de la salida, si es viable o no y dará el visto bueno o desaprobará el viaje.

Anexo 15. Formato para el análisis de las rutas.

Universidad Tecnológica de Pereira

8.4 ATENCIÓN A VÍCTIMAS.

Como parte del plan de emergencias y el plan de capacitación del PESV de la Universidad se considera la capacitación a los conductores en primeros auxilios básicos y control del fuego, además se debe definir con el apoyo de la ARL los procedimientos operativos normalizados para las emergencias vehiculares.

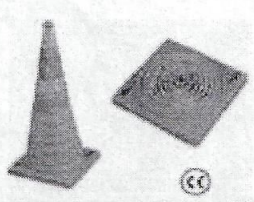
Luego de construidos los procedimientos operativos normalizados para la atención de eventos en rutas, estos se divulgan al personal y se actualizan periódicamente, entre las emergencias a considerar se tienen:

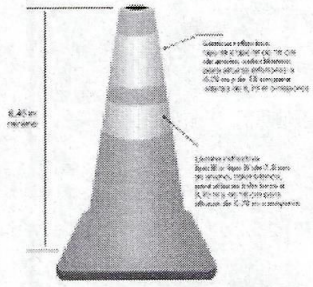
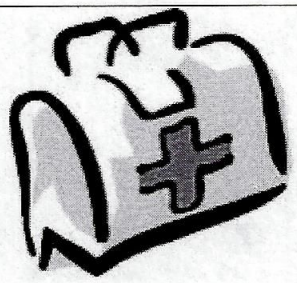
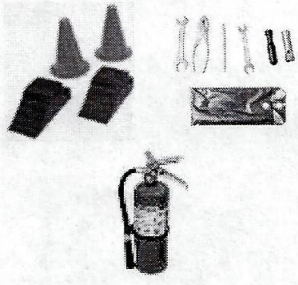
- Vehículo que se sale de la carretera
- Choque entre vehículos con heridos o muertos
- Incendio del vehículo
- Varada en la vía
- Cambio de llantas
- Sismo mientras se conduce
- Falla mecánica
- Atención de primeros auxilios para los pasajeros o terceros que lo necesiten.
- Evacuación de heridos

Con el apoyo de la ARL se formaran los conductores en atención básica de emergencias:

- Primeros auxilios
- Prevención y control del fuego
- Evacuación de lesionados.

A continuación se definen los elementos de seguridad necesarios para la atención de emergencias y/o la disminución de las lesiones:

Elemento de seguridad requerido	Características técnicas	Imagen	Reposición.
Conos: Para instalar en la vía en caso de varadas o accidentes (señalización del área)	**Altura**: Minima de 45 cm **Material**: fabricados en PVC. Podran ser rigidos o pelgables (en poliester flexible) **Color:** Naranja flourocente que brinde buena visibilidad diurna y nocturna con dos		Se repone al romperse o por deterioro general. Se deben revisar periodicamente las franjas, si estas se deteriorar se deben

	franjas de material reflectivo. (las franjas deben tener un ancho promedio de 7,5 cm la inferior y 10 cm la superior, para el de 45 cm de alto). Lamina Reflectiva tipo III o IV **Norma de cumplimiento**: EN 1317		reinstalar.
Botiquín de primeros auxilios: Debe permanecer en todo momento en cada uno de los vehículos.	Los elementos que deberá contener el botiquín son los siguientes: • Yodopovidona solución y espuma (para lavado y desinfección de heridas). • Alcohol al 70% (para desinfección de instrumentos usados como tijeras) • Gasa estéril (paquetes de 7.5 x 7.5). • Algodón (Para la limpieza de instrumentos, no para limpieza de heridas) • Micropore • Rollo de vendaje • Solución salina • Tijeras • Baja Lenguas • Guantes de látex (bioseguridad) • Tapabocas (bioseguridad)		Se revisara periódicamente (bimensual) con las lista de chequeo general del vehículo evidenciando estado de los elementos y vencimientos.
Kit de carreteras	• Dos tacos para bloquear el vehículo • Cruceta o palanca y gato con capacidad para elevar el vehículo • Conos (ya descritos) • Linterna • Llanta de repuesto • Extintor		Se revisan en las inspecciones.

Universidad Tecnológica de Pereira

- **Investigación de accidentes e incidentes de tránsito.**

Proceso sistemático de determinación y ordenación de causas, hechos o situaciones que generaron o favorecieron la ocurrencia del accidente o incidente, que se realiza con el objeto de prevenir su repetición, mediante el control de los riesgos que lo produjeron.

Para el caso de los siniestros de tránsito consideraremos los eventos como:

Accidente de trabajo: todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo, y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psiquiátrica, una invalidez o la muerte.

Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o contratante durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún fuera del lugar y horas de trabajo.

Igualmente se considera accidente de trabajo el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo o viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador.

También se considerará como accidente de trabajo el ocurrido durante el ejercicio de la función sindical aunque el trabajador se encuentre en permiso sindical siempre que el accidente se produzca en cumplimiento de dicha función.

De igual forma se considera accidente de trabajo el que se produzca por la ejecución de actividades recreativas, deportivas o culturales, cuando se actúe por cuenta o en representación del empleador o de la empresa usuaria cuando se trate de trabajadores de empresas de servicios temporales que se encuentren en misión. (Art 3 Ley 1562 de 2012)

Incidente: Aquellos que generan lesiones a terceros o eventos que solo representan daños a la propiedad (vehículos).
En cualquier caso de todos se realizara la indagación de las causas.

Se busca dar cumplimiento a la legislación aplicable y determinar las causas que originaron los eventos para mantener a la vez estadísticas que permitan tomar acciones específicas contra la problemática que se presente, entre esta legislación se considera:

- Resolución 1401 de mayo 24 de 2007 (investigación de accidentes e incidentes de trabajo)
- Decreto Ley 1295 de junio 22 de 1994
- Ley 776 de 2002.

Universidad Tecnológica de Pereira

Para estas investigaciones la Universidad deberá seguir el procedimiento de investigación de accidentes suscrito en el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo. Adicional para la investigación de accidentes de tránsito se debe contar con personal del Copasst y del Comité de seguridad vial.

Se tendrá en cuenta el siguiente esquema para el proceso:

Nº	ACTIVIDAD	RESPONSABLE	DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD
1	Recopilar información sobre ocurrencia de los incidentes o accidentes.	Responsable SST, Jefe Directo, integrante de COPASST y comité de seguridad vial, empleado afectado (en caso de que pueda asistir).	Se investigan todos los accidentes o incidentes de máximo dentro de los siguientes 15 días calendario siguientes a su ocurrencia, con el equipo investigador. Si el accidente produce la muerte, la Universidad deberá atender las recomendaciones que le suministre la Administradora de Riesgos Laborales a la que se encuentre afiliado atendiendo a su vez las requisiciones del Ministerio de trabajo.
2	Analizar las causas de los accidentes e incidentes.	Responsable SST, Jefe Directo, integrante COPASST y comité SV, empleado afectado.	La investigación y análisis de los accidentes e incidentes se realizara bajo el procedimiento de investigación de la Universidad. Se tendrá en cuenta la información de las causas entregadas por los agentes en el croquis (en caso de existir). Tener en cuenta las variables propias para los accidentes de tránsito, las cuales se deben analizar periódicamente en la caracterización de la accidentalidad para tomar medidas referentes a casos repetitivos. Las causas para los eventos donde no se presentaron lesión a personas se tomaran solo con los registros de los croquis.
3	Elaborar plan de acción, establecer y calcular indicadores.	Responsable SST, responsable PESV	Realizar un plan de acción que contenga: responsables, fechas y medición del cumplimiento por medio de indicadores de gestión o impacto. Como parte del plan de acción siempre se considera la divulgación del accidente como **Lección aprendida**
4	Analizar la accidentalidad – Caracterización de los accidentes.	Responsable SST, Responsable PESV y comité de SV	Se deben registrar para la ejecución de la caracterización de la accidentalidad y análisis puntual de las variables de los accidentes de tránsito.

Anexo 16. Formato para elaboración de lección aprendida

Universidad Tecnológica de Pereira

Caracterización de la accidentalidad

Revisar la información de los accidentes de tránsito ocurridos en la Institución para conocer: rutas de mayor accidentalidad, días, horas, oficio desarrollado, meses, número de accidentes mensuales, partes del cuerpo afectadas, causas más representativas entre otros.

Esta información es valiosa para la toma de decisiones sobre planes de acción y metodologías de enseñanza, la Universidad inicia la documentación de la caracterización a partir de la ocurrencia de nuevos eventos, para determinar otras acciones que complementen las que se definen en este plan con las condiciones identificadas.

Entre las variables se consideran:

- Parte del cuerpo afectada
- Vehículo
- Día de la semana
- Zona donde se presentó
- Responsabilidad en el evento (propia-tercero-compartida)
- Causa (De acuerdo a los croquis o al análisis de la empresa)
- Experiencia del conductor
- Horas o distancia recorrida
- Tipo de vehículo
- Tipo de carretera o terreno

Esta información será actualizada semestralmente y analizada en el comité de seguridad vial para tomar decisiones de los planes de acción que impacten los resultados, entre estas acciones siempre se tendrá en cuenta la divulgación de las lecciones aprendidas producto de las causas del evento para con esto evitar que le pase lo mismo a los demás y se aprenda del error.

Universidad Tecnológica de Pereira

9. RECURSOS Y FUENTES DE INFORMACIÓN

Los recursos para la implementación de este plan estratégico de seguridad vial serán propios, además se buscara el apoyo de entidades oficiales como policías de tránsito y transporte, Ministerio de Transporte y el Instituto Municipal de Tránsito de Pereira, y ARL.

Fuentes de información:

- Guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial
- Modelo conciencia con inteligencia vial de la ARL SURA
- Guía para el desarrollo del Plan estratégico de seguridad vial de la ARL SURA.

LUIS FERNANDO GAVIRIA TRUJILLO
Rector
Junio de 2016

Universidad Tecnológica de Pereira

9. ANEXOS

ANEXO 2.

COMPROMISO DE LA DIRECCIÓN

Yo, **LUIS FERNANDO GAVIRIA TRUJILLO**, como rector de la **UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA,** suscribo el presente documento que evidencia el compromiso asumido por la institución para avanzar en el desarrollo y mejoramiento continuo del Plan Estratégico de Seguridad Vial, y por ende contribuir con los objetivos del estado en materia de disminución de los accidentes de tránsito.

Para ello, la Universidad se compromete a:

1. Designar una persona responsable del proceso, con disponibilidad de tiempo y recursos suficientes para liderar el proyecto.

2. Brindar la disponibilidad de tiempo para el desarrollo del Comité de Seguridad Vial.

3. Estar a disposición de las autoridades para los requerimientos que refieran a la seguridad vial.

LUIS FERNANDO GAVIRIA TRUJILLO
Rector
Junio de 2016.

Universidad Tecnológica de Pereira

Anexo 3.

ACTA DE COMPROMISO DE CONDUCTORES

Yo _____, servidor de la **UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA**, expreso que he recibido la divulgación relacionada con **EL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL,** conforme a lo dispuesto por la Ley 1503 del 2011, el Decreto 2851 de diciembre 2013 y resolución 1565 de 2014.

Igualmente expreso ante **LA UNIVERSIDAD** y ante las autoridades competentes que me comprometo a cumplir todos los procedimientos y normas en materia de tránsito de la institución y la legislación aplicable que me competa de acuerdo a las características de cada momento como diferente actor vial que puedo ser, desarrollando un excelente trabajo para cuidar de mi bienestar, compañeros de trabajo y comunidad en general, así como asistir a las jornadas de capacitación programadas y aplicar lo expuesto.

En señal de compromiso se firma, sujetos a las derivaciones legales y consecuencias administrativas por el eventual incumplimiento de este compromiso.

NOMBRE DEL SERVIDOR _____

FIRMA _____

CÉDULA _____

CARGO. _____

Universidad Tecnológica de Pereira

Anexo 6 Perfiles para los cargos de Conductor

ANEXO A PERFILES DEL CARGO – PERSONAS CON ROLES DE CONDUCTOR DE AUTOMÓVIL.	
EDAD:	Entre 20 y 60 Años.
EDUCACIÓN:	Mínimo Quinto de primaria, preferiblemente bachiller
EXPERIENCIA:	Mínimo 1 año en conducción de automóviles o camperos. Debe de presentar licencia de conducción de acuerdo al vehículo a asignar o a operar. Revisar si ha presentado accidentes de tránsito.
ESTADO DE SALUD GENERAL:	• Visión y audición normales- no debe tener deficiencias que no puedan ser corregidas por prescripción médica. • Percepción de colores y de profundidad normales – No debe sufrir de daltonismo. • Tiempo de reacción a estímulos normales • No debe tener prótesis en piernas o brazos • No debe padecer enfermedades como: epilepsia, crónicas del corazón, mentales o elevadas concentraciones de colesterol o triglicéridos. • Habilidad mental y estabilidad emocional dentro de parámetros normales. • No debe tener conducta agresiva, paranoica o esquizofrénica. • No debe tener propensión al consumo de alcohol o drogas.
CONOCIMIENTOS Y HABILIDADES	• Conocimiento general de la cultura e idiosincrasia de la región • Conocimientos básicos de comprensión de lectura, escritura y operaciones aritméticas. • Habilidades básicas para presentación de reportes sencillos • Habilidades para operar el tipo de vehículo de su competencia • Actitud positiva hacia la seguridad • Conocimientos básicos en: o Primeros auxilios o Control de incendios en vehículos o Normas básicas de comportamiento en el tránsito nacional y local o Mecánica relativa al tipo de vehículo de su competencia o Manejo defensivo o Inspección general de un vehículo o Atención de emergencias en carretera.

Universidad Tecnológica de Pereira

PERFIL PARA CARGOS CON ROLES DE CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETA	
EDAD:	Entre 20 y 60 Años.
EDUCACIÓN:	Mínimo Quinto de primaria, preferiblemente bachiller
EXPERIENCIA:	Entre 1 a 2 años en conducción de motocicletas de cualquier cilindraje. Debe de presentar licencia de conducción Revisar si ha presentado accidentes de tránsito.
ESTADO DE SALUD GENERAL:	• Visión y audición normales- no debe tener deficiencias que no puedan ser corregidas por prescripción médica. • Percepción de colores y de profundidad normales – No debe sufrir de daltonismo. • Tiempo de reacción a estímulos normales • No debe tener prótesis en piernas o brazos • No debe padecer enfermedades como: epilepsia, crónicas del corazón, mentales o elevadas concentraciones de colesterol o triglicéridos. • Habilidad mental y estabilidad emocional dentro de parámetros normales. • No debe tener conducta agresiva, paranoica o esquizofrénica. • No debe tener propensión al consumo de alcohol o drogas.
CONOCIMIENTOS Y HABILIDADES	• Habilidad para conducir la motocicleta asignada o la que presenta. • Aptitud positiva hacia la seguridad • Conocimientos básicos de: a) Normas básicas de comportamiento en el transito b) Manejo preventivo c) Inspección general de una motocicleta

Universidad Tecnológica de Pereira

Anexo 7. Pruebas teórica de conducción

Prueba escrita de conocimientos en operación segura de vehículos

Nombre: _____ Fecha: _____

INSTRUCCIONES: responda debajo de cada pregunta la respuesta correcta o señale con una X.

PREGUNTAS

1. ¿Ante la proximidad de un vehículo de emergencia usted que debería hacer?

a) Aumenta la velocidad
b) Despeja rápidamente la calzada permaneciendo detenido donde no moleste
c) Hace cambio de luces y toca la bocina para avisar al resto de los conductores
d. Ninguna es correcta

2. ¿Usted puede usar la bocina de su vehículo para?

a. Apurar al que va adelante
b. Prevenir un accidente y anunciar su presencia.
c. Avisar que va a estacionar
d. Siempre, salvo cuando pasa frente a un hospital.

3. Soy prudente, ante todo, cuando....

a) Conduzco en la ciudad
b) La carretera está en mal estado
c) Llevo vidas bajo mi responsabilidad
d) He tomado unas copas
e) En todo momento de la operación

4. ¿Cuáles son las velocidades máximas en las vías y carreteras del país reglamentadas por el Código Nacional de Tránsito?

a) 30 - 50 - 80
b) 60 - 70 - 80
c) 30 - 60 - 80
d) Ninguna de las anteriores

Universidad Tecnológica de Pereira

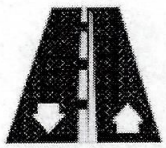
5. Nombre las siguientes señales de tránsito:

_____

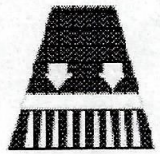
_____

_____

_____

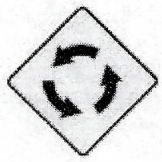


_____

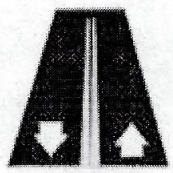


_____

_____



_____



_____

6. Si otro conductor se enoja con usted con o sin justa razón, usted que acción tomaría:

_____
_____
_____

7. En qué lugar de la calzada se debe transitar en motocicleta:

_____
_____
_____

8. Seleccione cuál de las siguientes partes son las principales para revisar en un vehículo antes de iniciar marcha?

a) Pito, Luces, Radio, manijas, alineación
b) Pito, luces, direccionales, llantas, niveles.
c) Luces, uniforme, tuercas, llantas, radio
d) llantas, luces, balanceo, pito, aire acondicionado

Universidad Tecnológica de Pereira

9. Qué medidas de seguridad tiene en cuenta cuando se presentan condiciones climáticas adversas (niebla, lluvia):

_____

_____

_____

Firma del Evaluador:		Firma del evaluado:	
Calificación:		Aprobación (debe superar el 70% de la evaluación)	Si____ No___

Universidad Tecnológica de Pereira

Anexo 8. Lista de verificación prueba práctica de manejo

Nombre:	**Fecha:**	**Edad:**
Usa Anteojos: SI ____ NO_____	**Experiencia:**	
Vencimiento de Licencia de Conducción:		

1. Con el vehículo Apagado	**SI**	**NO**
A. Revisa llantas. (Presión y desgaste)		
B. Revisa Niveles en vehículo (agua, aceites, combustibles)		
C. Revisa Documentos		

2. Revisión Cabina del Vehículo	**SI**	**NO**
A. Ajusta y posiciona espejos retrovisores.		
B. Ubica silla de conducción (vehículos)		

3. Encendido del Vehículo	**SI**	**NO**
A. Al encender el vehículo revisa funcionamiento de indicadores en tablero		

4. Vehículo en Movimiento	**SI**	**NO**
A. Arranca Sin acelerar demasiado ni dejar descolgar el vehículo		
B. Opera la caja de cambios en la secuencia de marchas indicada		
C. Indica los cambios de dirección con las luces direccionales		
D. Evita frenar bruscamente, apoya la frenada con los cambios		
E. Reversa utilizando espejos y retrovisores, con destreza (vehículos)		
F. Se evidencia que conserva estabilidad al transitar en la motocicleta		

5. Normas de Transito	**SI**	**NO**
A. Utiliza cinturón de seguridad (vehículos)		
B. Conserva distancia con el vehículo de adelante		
C. Transita por el carril de la derecha		
D. No adelanta en curvas o zonas inseguras.		
E. Conduce sin exceder los límites de velocidad estipulados por la ley		

6. Conocimiento de Requisitos de Documentación Legal.	**SI**	**NO**
A. Tarjeta de propiedad		
B. Licencia de conducción		
C. Seguro obligatorio SOAT		
D. Revisión técnico mecánica		

7. Conocimiento de Equipo de Prevención.	**SI**	**NO**
A. Extintor, botiquín, conos,		

Universidad Tecnológica de Pereira

8. Conocimiento de Señalización.	SI	NO
A. Preventivas (Amarillas)		
B. Reglamentarias (Rojas)		
C. Informativas (Azules)		

OBSERVACIONES:

Resultado		Análisis resultado	Aprobación
Total ítems		Total ítem en si / Total ítems x 100 =	Calificación mayor a 70% aprueba menor reprueba
Total ítems en si			

APROBÓ: _____ **REPROBÓ:** _____

_____ _____

EJECUTA LA PRUEBA. **JEFE DE RECURSOS HUMANOS**

Universidad Tecnológica de Pereira

ANEXO 9

FORMATO MODELO HOJA DE VIDA CONDUCTORES

DATOS PERSONALES

Nombres y Apellidos: _____

Cedula de Ciudadanía: _____ Tarjeta Militar: _____

Licencia de Conducción: _____

Escuela de conducción donde obtuvo la licencia: _____

Dirección: _____

Teléfono: _____

ESTUDIOS REALIZADOS

Ultimo año cursado: _____

Otros: _____

EXPERIENCIA LABORAL

Años de conducción: _____

Clase y tipo de vehículos que ha conducido: _____

Regiones geográficas transitadas: _____

Experiencia en actividades similares a las de esta empresa: _____

¿Ha tenido accidentes de tránsito? SI ____ NO ____

Enumérelos: _____

Habilidades: _____

¿Conoce la zona geográfica donde está situada la empresa? SI ____ NO ____

Universidad Tecnológica de Pereira

¿Sabe leer y escribir? SI ____ NO ____
¿Conoce las operaciones aritméticas? .....SI ____ NO ____

¿Sabe aplicar los primeros auxilios? SI ____ NO ____
¿Tiene conocimiento sobre el control de incendios? SI ____ NO ____
¿Tiene conocimiento sobre las normas básicas de comportamiento en el transito?
SI ____ NO ____
¿Tiene conocimientos de mecánica? SI ____ NO ____
¿Tiene conocimiento de manejo preventivo? SI ____ NO ____
¿Tiene conocimiento de inspección de vehículos? SI ____ NO ____

¿Ha recibido premios o reconocimientos en seguridad? SI ____ NO ____
Relaciónelos:
_____

¿Ha recibido cursos de capacitación en Seguridad Vial o temas relacionados?
.....SI ____ NO ____
Relaciónelos:
_____

En su opinión ¿Que es la conciencia en Seguridad en la Conducción?
_____
_____

Referencias Personales
_____
_____
_____

FIRMA
_____

FECHA
_____

Universidad Tecnológica de Pereira

Anexo 9. Formato de Hoja de vida de vehículos

CRONOGRAMA DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CALIBRACIÓN AÑO:_____													
VEHÍCULO:													
TIPO DE VEHÍCULO:													
MARCA:													
MODELO:													
PLACA:													
NÚMEROS DE CHASIS Y MOTOR:													
SERVICIO EN EL QUE SE ENCUENTRA UBICADO:													
OBSERVACIONES:													
Mto. Correctivo	**Mto. Preventivo**	**ENE**	**FEB**	**MAR**	**ABR**	**MAY**	**JUN**	**JUL**	**AGO**	**SEP**	**OCT**	**NOV**	**DIC**

Universidad Tecnológica de Pereira

Anexo 16. Formato de divulgación de lección aprendida

<table>
<tr><th colspan="2">INFORME DE COMUNICACIÓN DE LECCIÓN APRENDIDA DE ACCIDENTE</th></tr>
<tr><td colspan="2">Sede:
Fecha y Hora:
Tipo de Evento: Accidente:___ Incidente: ___</td></tr>
<tr><th>FOTOS</th><th>DESCRIPCIÓN DEL EVENTO</th></tr>
<tr><td rowspan="6"></td><td></td></tr>
<tr><th>LESIÓN</th></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><th>CAUSAS</th></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><th>APRENDIZAJE</th></tr>
<tr><td></td></tr>
</table>

	PLAN DE TRABAJO PARA LA IMPLEMENTACION DEL PESV	Universidad Tecnológica de Pereira

1. FECHA DE CREACION:	2. PROCESO(s) A LOS CUALES APLICA:	3. ALCANCE
Junio de 2016	Todos los procesos	Aplica para la implementación del Plan estratégico de seguridad vial en la UNIVERSIDAD TECNOLOGICA DE PEREIRA., de acuerdo a las acciones determinadas en el documento.

4. PELIGRO	5. DESCRIPCION
Transito en diversos medios de transporte	Recorridos en misión.
Recorridos In- Itinere	Recorridos de casa a trabajo en diversos medios
6. LIDER DEL PROGRAMA:	Responsable PESV, Comité de seguridad Vial

7. OBJETIVO DEL PROGRAMA	8. PARTICIPANTES	LEGISLACIÓN APLICABLE
Generar acciones encaminadas a la prevención, disminución y atención de accidentes e incidentes de tránsito, que permitan proteger la integridad física del personal y los que se vean involucrados en la operación de la empresa.	Comité de seguridad Vial, Alta Dirección, Seguridad y Salud en el Trabajo, Copasst, Arl	Ley 1503 de 2011, Decreto 2851 de 2013, Resolución 1565 de 2014, decreto 1906 de 2015,Ley 769 de 2002, Decreto 1079 de 2015, Entre Otras.

9. METAS			
	OBJETIVO DEL SUBPROGRAMA	CUANTO	PERIODICIDAD
1	Obtener una tasa anual de siniestros de transito inferior al 5%.	<5%	Auditoria Anual.
2	Implementar las acciones definidas en el PESV para el control del riesgo en un periodo de 2 años.	80%	Auditoria Anual.

10. PLAN DE ACCION PARA ALCANZAR LAS METAS

#	ACCIONES	PONDERACIÓN	EJECUTADO %	RESPONSABLE	OBSERVACION	ESTADO	2016							2017												2018					
							Ju	Ju	Ag	Se	Oc	No	Di	En	Fe	Ma	Ab	Ma	Ju	Ju	Ag	Se	Oc	No	Di	En	Fe	Ma	Ab	Ma	Ju
1	Reuniones del comité de seguridad vial una reunión bimensual (establecer plan de trabajo)	4,3%		comité de seguridad vial				X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X	
2	Divulgar política de seguridad vial, y otras politicas del PESV. (Firmas de compromisos del personal)	4,3%		Gerencia, SST, Comité de seg. Vial				X																							
3	Divulgar la documentación e implementación del plan estratégico al personal en general - Riesgos identificados y acciones a implementar (objetivos y metas)	4,3%		Gerencia, SST, Comité de seg. Vial				X																							
4	Elaborar matriz para el seguimiento de la documentación de los conductores y las capacitaciones (actualizar cada 4 meses)	4,3%		Comité de seguridad Vial						X				X				X				X				X				X	
5	Elaborar matriz para el seguimiento de la documentación de los vehículos (actualizar cada 4 meses)	4,3%		Comité de seguridad Vial						X				X				X				X				X				X	
6	Implementar procedimiento de selección de personal con roles de conductor. Definir el funcionamiento de las pruebas teorica y practica y los perfiles de cargo	4,3%		Responsable del PESV, Arl.							X																				
7	Revisar el procedimiento de exámenes médicos ocupacionales incluir exámenes para conductores (audiometría, visiometria, Psiconsensometricas)	4,3%		SST, medico laboral									X																		

8	Documentar otros estándares de transito: Transito peatonal, transito en servicio publico.	4,3%		Arl, SST, Encargado PESV									X	X																							
9	Implementación del programa de capacitaciones (Ver matriz en el PESV)	4,3%		Encargado PESV					X																												
10	Realizar campañas de seguridad vial periodicas (Uso de cinturon, velocidad, no uso de celular, divulgar estandares)	4,3%		Comité de seguridad vial											X												X										X
11	Definir programa de observación de comportamientos (fichas, lideres observadores, linea basal, estandares a observar)	4,3%		Arl, SST.													X																				
12	Involucrar la divulgación del riesgo de transito y el PESV en el programa de inducción laboral	4,3%		SST.													X																				
13	Realizar campaña de prevención de consumo de sustancias alucinógenas y alcohol (capacitación con apoyo de EPS)	4,3%		SST.														X																		
14	Implementar los EPP definidos para transito.	4,3%		SST, Gerencia												X																				
15	Revisar y actualizar el programa de mantenimiento vehicular, implementar mejoras, definir los controles para los vehiculos de terceros	4,3%		comité de seguridad vial, Encargado del PESV														X																		
16	Documentar y Divulgar los puntos criticos de las ciudades donde se transita.	4,3%		Operaciones, comité de seguridad vial																	X	X														
17	Documentar los Procedimientos operativos normalizados por eventualidad.	4,3%		Arl, SST.																					X	X										
18	Divulgar los Procedimientos operativos normalizados al personal	4,4%		Arl, SST																								X								
19	Seguimiento y medición de indicadores (trimestral)	4,4%		Comité de seguridad vial						X			X					X			X			X			X				X					X
20	Revisión y actualización de normas propias de transito (identificación de requisitos legales) divulgar.	4,4%		Comité de seguridad vial, Responsable PESV													X												X							
21	Formación a las brigadas de emergencias (atención de fuego, primeros auxilios).	4,4%		Arl, SST																X																
22	Ejecutar auditoria el Plan estratégico de seguridad vial PESV, implementación y seguimiento.	4,4%		Comité de seguridad vial, gerencia																	X															X
23	Formar al personal encargado y definir las responsabilidades para el programa de inspecciones vehiculares.	4,4%		Comité de seguridad vial									X																							
		100,0%																																		

EFICIENCIA EN EL CUMPLIMIENTO DEL PLAN	0%

9. PRESUPUESTO		
10. TIEMPO DE EJECUCIÓN	10.1 FECHA DE INICIO (MM/AAAA)	10.2 FECHA LIMITE (MM/AAAA)
	Junio de 2016	Junio de 2018

11. DOCUMENTOS GENERADOS DURANTE EL PROGRAMA DE GESTION		
TIPO DE DOCUMENTO	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CODIGO DEL DOCUMENTO

12. APROBACION DEL PROGRAMA Y PRESUPUESTO	
RESPONSABLE DEL PESV	Luis Fernando Gaviria Trujillo Rector