SECRETARÍA GENERAL
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ.

	NOMBRE	CARGO	FECHA	FIRMA
ELABORÓ	María Clara Marín Gallego	Profesional Universitario – Dirección Administrativa y Financiera	22/07/2020	
REVISÓ	Gina Alexandra Vaca Linares	Director Técnico - Dirección Administrativa y Financiera	26/07/2020	
APROBÓ	Gina Alexandra Vaca Linares	Director Técnico - Dirección Administrativa y Financiera	28/07/2020	

Tabla de Contenido

TABLA DE CONTENIDO 2

INTRODUCCIÓN 5
Problemática de la Seguridad Vial 5
RESULTADOS 6
DISTRIBUCIÓN SOCIO DEMOGRÁFICA 7
DISTRIBUCIÓN SEGÚN CARACTERÍSTICAS DEL HECHO 9
JUSTIFICACIÓN 11
DEFINICIONES 12
MARCO NORMATIVO 18
OBJETIVO GENERAL: 19
OBJETIVOS ESPECÍFICOS: 19
ALCANCE 20

1. GESTIÓN INSTITUCIONAL 20

1.1. LINEAMIENTOS DE LA ALTA DIRECCIÓN 20
1.2. EQUIPO DE TRABAJO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 20
Objetivo General del equipo de Trabajo 20
Integrantes del equipo de Trabajo 21
Roles y Funciones 21
Periodicidad 22
Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV 22
Idoneidad del responsable para el desarrollo 22
1.3. POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL 22
Divulgación de la Política de Seguridad Vial 23
Evidencia de la divulgación de la Política de Seguridad Vial 24
Diagnóstico- Caracterización de la entidad 24
Actividades que realiza 24
Tamaño de la empresa 25
Segmento al que Pertenece 25
Tipo de vehículos propiedad de la Secretaría General, para el desempeño de funciones y actividades misionales 25
Cantidad de empleados directos e indirectos, contratistas 25
Ciudad de operación 25
Mecanismo de contratación de vehículos 26
Contratación de vehículos terceros 26
Documentación contratación de conductores 26
1.4. DIAGNÓSTICO- RIESGOS VIALES 26
Encuesta para determinar el riesgo 26
Tabulación Encuesta 26
Resultados de la encuesta 27

Cronograma de seguimiento de acciones del PESV 35
1.5. RIESGOS OPERACIÓN IN ITINERE Y EN MISIÓN.....35
Tipo de desplazamientos in-itinere (desde su casa hacia el trabajo y viceversa) de sus empleados y contratistas.....35
Consolidación y Análisis de la encuesta.....35
Datos Siniestralidad 38
Definición de Riesgos Viales 39
1.6. VALORACIÓN DE RIESGOS VIALES 40
Valoración de Riesgos Viales.....41
Riesgo por Hábito personal administrativo 41
Riesgo por Hábito personal profesional.....42
Riesgo por Hábito personal técnico.....43
Riesgo por Entorno personal administrativo 44
Riesgo por Entorno personal profesional.....45
Riesgo por Entorno personal técnico.....46
Matriz de Riesgos Viales.....46
1.7. PLAN DE ACCIÓN POR PILAR.....47
Viabilidad de planes de acción 49
1.8. IMPLEMENTACIÓN ACCIONES DEL PESV 49
Plan de Acción Anual 49
Presupuesto Implementación PESV.....51
1.9. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN PLANES DE ACCIÓN.....51
Indicadores del Plan.....51
Tabla de indicadores PESV.....51

2. COMPORTAMIENTO HUMANO.....52

2.1. PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES.....52
Perfil del conductor 52
Procedimiento vinculación conductores.....52
Pruebas de Ingreso para conductores.....52
Pruebas de control preventivo.....53
Pruebas Teórica.....53
Prueba Práctica.....54
2.2. CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL 54
Capacitación en Seguridad Vial 54
2.3. CONTROL DOCUMENTACIÓN CONDUCTORES 54
Información de los conductores.....55
2.4. REPORTE DE COMPARENDOS 56
2.5. POLÍTICAS DE REGULACIÓN DE LA ENTIDAD.....56
Regulación de horas de conducción y descanso.....57
Regulación de velocidad 57
Uso obligatorio de cinturón de seguridad 57
Uso obligatorio de equipos bidireccionales.....58

3. VEHÍCULOS SEGUROS 58

3.1. MANTENIMIENTO PREVENTIVO.....58
Plan de mantenimiento preventivo 58

Hoja de vida de los vehículos 58
Información de los vehículos 59
Idoneidad del personal que realiza los mantenimientos preventivos y correctivos 60
Mantenimiento preventivo 60
Mantenimiento correctivo 61
Protocolo en caso de avería o falla técnica 61
3.2. REVISIÓN PRE OPERACIONAL 61

4. INFRAESTRUCTURA SEGURA 62

4.1. INFRAESTRUCTURA INTERNA 62
Revisión del Entorno físico 62
Manzana Liévano - Desplazamiento en las zonas peatonales de las instalaciones. 63
Manzana Liévano – Zona de ingreso y salida de vehículos 64
Manzana Liévano – Estacionamientos 64
4.2. MANTENIMIENTO DE LA SEÑALIZACIÓN 67
Archivo de Bogotá – Desplazamiento de zonas peatonales en las instalaciones 67
Archivo de Bogotá – Zona de ingreso y salida de vehículos 68
Archivo de Bogotá – Parqueaderos 68
Mantenimiento de la señalización 71
4.3. INFRAESTRUCTURA EXTERNA 71
4.4. RUTAS SEGURAS 71
4.5. POLÍTICAS DE ADMINISTRACIÓN DE RUTAS 76
4.6. APOYO TECNOLÓGICO 77
4.7. POLÍTICAS DE SOCIALIZACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN 77

5. ATENCIÓN EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO 77

5.1. ATENCIÓN A VÍCTIMAS 77
Protocolo para atención a víctimas 77
Divulgación del protocolo para atención a víctimas 77

6. PLAN DE MOVILIDAD SEGURA 79

6.1. MEDIDAS DE BIOSEGURIDAD ADOPTADAS EN LA ENTIDAD 79
Horarios de Trabajo 79
Movilidad Biosegura 79
Uso de parqueaderos 80
Limpieza de vehículos 80

BIBLIOGRAFÍA 81

ANEXOS 81

Introducción

Problemática de la Seguridad Vial

En el año 2018 el Instituto Nacional de Medicina Legal registró 46.416 casos atendidos por accidentes de transporte; las lesiones fatales corresponden a un total de 6.879 personas fallecidas equivalentes al 14,82 % y las lesiones no fatales reportan un total de 39.537 personas lesionadas 85,18 %. El análisis de resultados demuestra que, para el año estudiado, se siguió con la tendencia de los últimos años, el número de muertes aumentó en 1,85 % con respecto al año 2017. Lo anterior denota que en el año 2018 se registraron 125 fallecidos más en el sistema forense que en el año 2017 por causa de accidente de transporte. De acuerdo a lo analizado, las concentraciones se encuentran en las mismas características de años anteriores, el hombre es el más afectado en accidentes de transporte en lesiones fatales y no fatales, la proporción es más sobresaliente en el caso de muertes en donde alcanza el 80,63 %, para un total de 5.546 casos; en consecuencia, el 19,36 % de los casos corresponde a mujeres y representa 1.332 casos del total de muertes en el país. Analizando el medio de transporte, alrededor del 85 % de las muertes y heridos en Colombia se concentran en los denominados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) “usuarios vulnerables de la vía pública” (1), compuesto por los peatones: 25,65 % de las muertes en Colombia, 19,72 % en heridos; usuarios de bicicleta: 6,22 % de las muertes, 7,39 % en heridos; y los ocupantes de motocarro o motocicleta: 50,16 % de las muertes, 55,79 % en heridos. Los fines de semana concentran el mayor número de casos de fatalidades con una participación porcentual de 40 % (sábado y domingo), en el año 2018 el mes más afectado es diciembre a igual que la tendencia histórica, representa el 10,33 % de las muertes anuales y 17 % por encima del promedio de muertes en diciembre de los últimos 10 años.

El número de muertes por accidentes de tráfico continúa aumentando; de acuerdo con el último informe de la Organización Mundial de la Salud, la cifra ha alcanzado 1.35 millones de muertes por año en el mundo, es decir que cada año una población similar a la de la ciudad de Barranquilla, desaparece por la acción de movilizarse. (2) Las lesiones por accidentes de tránsito son la principal causa de muerte en niños de 5 a 14 años y adultos jóvenes de 15 a 29 años y es la octava causa de muerte para todos los grupos de edad, que superan el VIH / SIDA, la tuberculosis y las enfermedades diarreicas. (2) En Colombia, la cifra supera los 60 mil fallecidos en la última década, siendo los actores vulnerables de la vía –peatones, usuarios de la bicicleta y motociclistas– los más afectados representado, en la actualidad, más del 80 % de la victimas sobre el total de los casos. Con el fin de reducir las cifras de muertes, se adopta inicialmente en Suecia y luego en diferentes países y ciudades del mundo, la política de Visión Cero cuya premisa dictamina que “la pérdida de una vida en el tránsito es inaceptable”. Dentro de esta política se establecen cuatro principios básicos, uno de ellos determina que la velocidad tiene un impacto directo en la seguridad vial. A mayor velocidad, mayor es la probabilidad de que un peatón o un usuario de la bicicleta fallezca en un siniestro vial; si la velocidad del vehículo que colisiona a alguno de estos dos actores viales es de 50 km/h la probabilidad de que éste fallezca es del 85 %. Al disminuir esta velocidad en solo 10 km/h, es decir, de 50 km/h a 40 km/h, la probabilidad de muerte del peatón o del usuario de la bicicleta

en un choque se reduce al 30 % y si esta velocidad de marcha es de 30 km/h la probabilidad de muerte es de solo el 10 %. (3) De igual forma, entre mayor sea la velocidad de un vehículo, mayor es la distancia de frenado que este requiere en caso de presentarse alguna situación de riesgo; si un automóvil de moviliza a 80 km/h necesita una distancia de frenado de 155m para poder detenerse completamente, esa distancia es mayor que un campo de futbol. Sin embargo, si un automóvil se moviliza a 30 km/h su distancia de frenado es de 14 m. (3) De esta forma, la gestión de la velocidad tanto en las áreas urbanas como rurales, se hace fundamental con el fin de contribuir a la mejora de los sistemas de movilidad, fortaleciendo la seguridad vial mediante velocidades de tránsito que disminuyan el riesgo para todos los usuarios de las vías, en especial para aquellos vulnerables cuyo único escudo en caso de siniestro, es su propio cuerpo.

Los objetivos principales de la gestión de la velocidad son: coordinar de los límites de velocidad y la velocidad operacional con la función y contexto de las vías, reducir el número de víctimas de siniestros viales, promover el transporte sostenible y optimizar la movilidad. Dentro de las políticas de regulación se encuentra el establecimiento de límites de velocidad acordes con las características del territorio, la promoción de transporte sostenible, la proyección de los usuarios vulnerables, el diseño enfocado a personas y no a los vehículos, las zonas 30 y la peatonalización de vías.

En cuanto a las acciones enfocadas a la infraestructura se encuentra la pacificación del tránsito, la distancia entre las intersecciones, las zonas de baja velocidad, la reducción de los anchos de calzada, la reducción de los anchos de los carriles y la mejora de los radios de giro. Para el control policial existen diferentes herramientas como las cámaras de velocidad (cámaras salva vidas), zonas controladas por radar y controles de velocidad en puntos críticos.

Finalmente, dentro de la gestión de la velocidad, se hace importante la recolección de indicadores de desempeño, el impacto de las medidas y la recopilación y el análisis de datos y cifras de siniestros viales, con lesionados y fatalidades. Este documento se enfoca en este último ítem al analizar las tendencias y estadísticas de los muertos y heridos en accidentes de transporte conocidos por el sistema médico legal en Colombia.

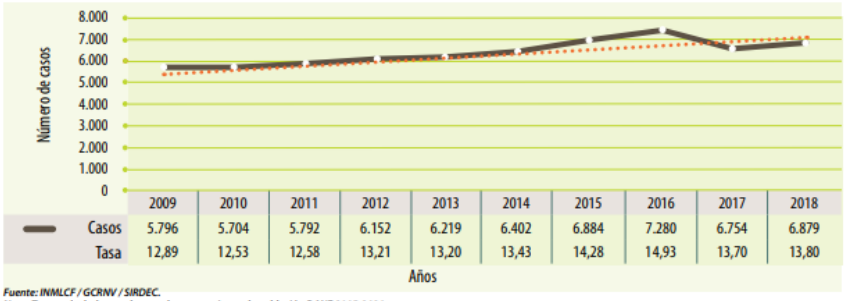
Resultados

Para el caso de las publicaciones “Forensis: Datos para la vida”, un accidente de transporte es definido desde la perspectiva de la Clasificación Internacional de Enfermedades (CIE 10) como “cualquier accidente que involucra a un medio diseñado fundamentalmente para llevar personas o bienes de un lugar a otro, o usado primordialmente para ese fin en el momento del accidente” y un muerto o lesionado en accidente de transporte es definido como todos los casos de muertes producidas por eventos de transporte (incluidos todos los modos: carretero, fluvial, marítimo, aéreo o férreo) independiente del tiempo transcurrido entre el hecho y la muerte de la víctima y que están contenidos en los sistemas de información forense que recolectan los datos de los casos a nivel nacional de muertes y lesiones por accidentes de transporte. Si bien a nivel mundial para efectos de comparaciones, publicaciones y difusiones, las muertes por accidentes de tránsito se contabilizan hasta 30 días después de ocurrido el accidente, el sistema médico-legal colombiano –cuya principal función es hacer una asistencia

judicial del país– se rige según lo normado por el decreto ley 786 de 1990, por el cual se establecen la práctica de autopsias clínicas y médico legales no definen temporalidad desde el suceso del hecho. El Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses reporta para el año 2018, 46.416 casos atendidos por accidentes de transporte; las lesiones fatales corresponden a un total de 6.879 personas fallecidas, 14,82 %, y las lesiones no fatales reportan un total de 39.537 personas lesionadas, 85,18 %. En el año 2018 la muerte de accidentes de transporte aumentó en 1,85 % con respecto al año 2017. Lo anterior denota que en el año 2018 se registraron 125 fallecidos más en el sistema forense que en el año 2017 por causa de accidente de transporte. En términos de muertes por 100.000 habitantes, Colombia para el año 2018 cuenta con una tasa de 13,80 muertes; al igual que el año pasado. Comparado con cifras internacionales el país presenta una tasa de mortalidad por encima de la tasa de la región europea (9,3) y muy cercana a la tasa de la región de las américas (15,6). (6) Lo anterior evidencia que el país, comparado con el contexto americano, cuenta con tasas de mortalidad por accidentes por transporte más bajo que la media, en aproximadamente 2 puntos, sin embargo, sigue lejos de la tasa europea con tasas de 4 puntos por encima al promedio de esta región.

En cuanto al histórico de tasas, lo presentado en el año 2018 es el tercer valor más alto en los últimos diez años, mostrando un retroceso en la lucha contra la inseguridad vial en los últimos 20 años, donde el mejor registro se presentó en el año 2004, 11 años atrás, con una incidencia de 12,1 muertes por cada 100.000 habitantes en el territorio colombiano (Figura 1).

Figura 1. Muertes por accidentes de transporte, casos y tasas por 100.000 habitantes. Colombia, años 2009-2018.



	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Casos	5.796	5.704	5.792	6.152	6.219	6.402	6.884	7.280	6.754	6.879
Tasa	12,89	12,53	12,58	13,21	13,20	13,43	14,28	14,93	13,70	13,80

Fuente: INMLCF / GCRNV / SIRDEC.
Nota: Tasas calculadas con base en las proyecciones de población DANE 2005-2020

El análisis de víctimas no fatales presenta, durante el año 2018, un descenso de heridos por accidentes de transporte de 1,48 % comparado con el año 2017.

Distribución Socio demográfica

Durante el año 2018, según lo reportado en el sistema forense, el 80,63 % de las muertes en accidentes de transporte en el territorio colombiano corresponde a hombres, para un total de 5.546 casos; en consecuencia, el 19,37 % de los casos corresponde a mujeres y representa 1.332 casos del total de muertes en el país. Lo anterior se traduce en que aproximadamente por cada cuatro hombres con lesiones fatales se registra una mujer con este tipo de causa. Por otra parte, el análisis sobre las lesiones no fatales evidencia una razón cercana a seis hombres lesionados no fatales por cuatro mujeres con este mismo tipo de lesión. De tal forma, para el año 2018 la proporción porcentual es similar a años anteriores, el 61,66 % de los casos

reportados de lesiones no fatales son hombres para un total de 24.382 casos; las mujeres concentran el 38,33 % de los casos para un total de 15.155 casos reportados (Tabla 2). Al analizar por rangos de edades se encuentra que para lesiones fatales el 50,61 % de las personas están en edades entre 15 y 39 años, mientras que en esta misma franja etaria el porcentaje de lesionados no fatales asciende a 57,90 % (Tablas 1 y 2).

Tabla 1. Muertes por accidentes de transporte según grupo de edad y sexo de la víctima. Colombia, año 2018.

Grupo edad	Hombre			Mujer			Total		
	Casos	%	Tasa x 100.000 hab.	Casos	%	Tasa x 100.000 hab.	Casos	%	Tasa x 100.000 hab.
(00 a 04)	38	0,69	1,70	38	2,85	1,79	76	1,10	1,74
(05 a 09)	30	0,54	1,37	22	1,65	1,05	52	0,76	1,21
(10 a 14)	72	1,30	3,31	35	2,63	1,68	107	1,56	2,52
(15 a 17)	214	3,86	16,36	57	4,28	4,54	271	3,94	10,58
(18 a 19)	214	3,86	24,41	46	3,45	5,47	260	3,78	15,14
(20 a 24)	802	14,46	36,54	157	11,79	7,46	959	13,94	22,31
(25 a 29)	687	12,39	32,55	117	8,78	5,77	804	11,69	19,43
(30 a 34)	548	9,88	29,24	89	6,68	4,74	637	9,26	16,99
(35 a 39)	461	8,31	28,12	89	6,68	5,14	550	8,00	16,32
(40 a 44)	372	6,71	25,41	78	5,86	4,99	450	6,54	14,86
(45 a 49)	328	5,91	24,21	66	4,95	4,46	394	5,73	13,90
(50 a 54)	331	5,97	24,86	81	6,08	5,50	412	5,99	14,69
(55 a 59)	336	6,06	28,87	75	5,63	5,76	411	5,98	16,66
(60 a 64)	261	4,71	28,61	69	5,18	6,62	330	4,80	16,89
(65 a 69)	222	4,00	32,48	65	4,88	8,18	287	4,17	19,42
(70 a 74)	189	3,41	39,36	75	5,63	12,89	264	3,84	24,86
(75 a 79)	185	3,34	59,06	76	5,71	18,55	261	3,79	36,10
(80 y más)	254	4,58	83,15	91	7	20,30	345	5,02	45,76
Fetos	2	0,04	-	6	0,45	-	8	0,12	-
Total	**5.546**	**100**	**22,54**	**1.332**	**100**	**5,28**	**6.878**	**100**	**13,80**

Fuente: INMLCF / GCRNV / SIRDEC.
Nota: Tasas calculadas con base en las proyecciones de población DANE 2005-2020
Se excluye un caso de sexo indeterminado

Para el caso de lesiones no fatales la tasa media de la franja etaria entre los 18 a 39 años registra 109,36 heridos por cada 100.000 habitantes, 37,84 % por encima de la tasa total nacional; para el caso de lesiones no fatales la concentración de lesionados totales concuerda con las más altas tasas (Tabla 2).

Tabla 2. Lesiones por accidentes de transporte según grupo de edad y sexo de la víctima. Colombia, año 2018.

Grupo edad	Hombre			Mujer			Total		
	Casos	%	Tasa x 100.000 hab.	Casos	%	Tasa x 100.000 hab.	Casos	%	Tasa x 100.000 hab.
(00 a 04)	267	1,10	11,97	196	1,29	9,21	463	1,17	10,62
(05 a 09)	458	1,88	20,92	356	2,35	17,02	814	2,06	19,02
(10 a 14)	608	2,49	27,97	493	3,25	23,72	1.101	2,78	25,89
(15 a 17)	873	3,58	66,75	551	3,64	43,93	1.424	3,60	55,58
(18 a 19)	1.000	4,10	114,08	630	4,16	74,91	1.630	4,12	94,90
(20 a 24)	4.059	16,65	184,93	2.057	13,57	97,76	6.116	15,47	142,26
(25 a 29)	3.564	14,62	168,86	1.995	13,16	98,37	5.559	14,06	134,32
(30 a 34)	2.764	11,34	147,50	1.625	10,72	86,62	4.389	11,10	117,04
(35 a 39)	2.301	9,44	140,36	1.474	9,73	85,19	3.775	9,55	112,03
(40 a 44)	1.760	7,22	120,24	1.149	7,58	73,46	2.909	7,36	96,07
(45 a 49)	1.520	6,23	112,20	1.038	6,85	70,14	2.558	6,47	90,24
(50 a 54)	1.485	6,09	111,55	1.030	6,80	69,93	2.515	6,36	89,69
(55 a 59)	1.260	5,17	108,26	829	5,47	63,62	2.089	5,28	84,68
(60 a 64)	924	3,79	101,30	655	4,32	62,85	1.579	3,99	80,80
(65 a 69)	623	2,56	91,15	417	2,75	52,49	1.040	2,63	70,37
(70 a 74)	402	1,65	83,71	309	2,04	53,12	711	1,80	66,95
(75 a 79)	288	1,18	91,95	185	1,22	45,15	473	1,20	65,42
(80 y más)	226	0,93	73,98	166	1	37,02	392	0,99	52,00
Total	**24.382**	**100**	**99,09**	**15.155**	**100**	**60,07**	**39.537**	**100**	**79,34**

Fuente: INMLCF / GCRNV / SICLICO.
Nota: Tasas calculadas con base en las proyecciones de población DANE 2005-2020.

Distribución según características del hecho

La condición de la víctima de los accidentes de transporte es la primera variable de consideración en el análisis de accidentalidad vial, para lo cual la información registrada determina que el 70,62 % de los casos afectan a ocupantes de vehículos en el caso de muertes; para heridos el porcentaje de participación de ocupantes de vehículos es de 80,27 % (Tabla 3 y 4).

Tabla 3. Muertes por accidentes de transporte según condición de la víctima. Colombia, año 2018.

Condición de la víctima	Hombre		Mujer		Total	
	Casos	%	Casos	%	Casos	%
Conductor	3.453	62,26	211	15,84	3.664	53,27
Pasajero	595	10,73	598	44,89	1.193	17,35
Peatón	1.287	23,21	477	35,81	1.764	25,65
Sin información	211	3,80	46	3,45	257	3,74
Total	**5.546**	**100**	**1.332**	**100**	**6.878**	**100**

Fuente: INMLCF / GCRNV / SIRDEC.
Nota: Se excluye un caso de sexo indeterminado

Tabla 4. Lesiones por accidentes de transporte según condición de la víctima. Colombia, año 2018.

Condición de la víctima	Hombre		Mujer		Total	
	Casos	%	Casos	%	Casos	%
Conductor	17.111	70,20	4.342	28,66	21.453	54,27
Pasajero	3.090	12,68	7.187	47,43	10.277	26,00
Peatón	4.174	17,12	3.623	23,91	7.797	19,73
Total	**24.375**	**100**	**15.152**	**100**	**39.527**	**100**

Fuente: INMLCF / GCRNV / SICLICO.
Nota: Se excluyen 10 casos sin información (7 hombres y 3 mujeres) y un caso de sexo indeterminado.

En un análisis más específico sobre el medio de desplazamiento usado para transportarse, se obtiene que los actores viales más afectados por accidentes de transporte siguen siendo los usuarios de motocicleta concentrando el 50,16 % de las muertes y el 55,79 % de los heridos (Tabla 5 y 6)

El siguiente actor vial con más incidencia en la afectación de los accidentes de transporte es el peatón con una participación del 25,65 % de las muertes y el 19,72 % de los heridos (Tabla 5 y 6). Finalizando con los denominados por la OMS “usuarios vulnerables de la vía pública”, compuesto por los peatones, usuarios de bicicleta y motocicleta; la bicicleta para el caso colombiano presenta cifras también mayores a la participación porcentual a nivel mundial, cerca del 6,2 % de las muertes son conformadas por este segmento de la movilidad en el territorio colombiano (Tabla 5 y 6). Según lo anterior el 82 % de las muertes y heridos en Colombia se concentran en lo denominado a nivel mundial como usuarios vulnerables en donde estos actores representan el 54 % de las muertes y a nivel de la región de las américas corresponden al 48 %.

Tabla 5. Muertes por accidentes de transporte según medio de desplazamiento. Colombia, año 2018.

Medio de Transporte	Conductor		Pasajero		Peatón		Sin información		Total	
	Casos	%	Casos	%	Casos	%	Casos	%	Casos	%
Motocicleta-motocarro	2.852	77,84	598	50,13	-	0,00	-	0,00	3.450	50,16
Peatón	-	0,00	-	0,00	1.764	100,00	-	0,00	1.764	25,65
Automóvil-campero-camioneta	243	6,63	360	30,18	-	0,00	-	0,00	603	8,77
Bicicleta	421	11,49	7	0,59	-	0,00	-	0,00	428	6,22
Sin información	8	0,22	5	0,42	-	0,00	257	100,00	270	3,93
Tracto-camión-camión-furgón-volqueta	98	2,67	95	7,96	-	0,00	-	0,00	193	2,81
Bus-buseta-microbús	16	0,44	102	8,55	-	0,00	-	0,00	118	1,72
Otros vehículos terrestres carreteros	16	0,44	7	0,59	-	0,00	-	0,00	23	0,33
Vehículos aéreos	9	0,25	13	1,09	-	0,00	-	0,00	22	0,32
Vehículos acuáticos	1	0,03	6	0,50	-	0,00	-	0,00	7	0,10
Total	**3.664**	**100**	**1.193**	**100**	**1.764**	**100**	**257**	**100**	**6.878**	**100**

Fuente: INMLCF / GCRNV / SIRDEC.

Tabla 6. Lesiones por accidentes de transporte según medio de desplazamiento. Colombia, año 2018.

Medio de Transporte	Conductor		Pasajero		Peatón		Sin información		Total	
	Casos	%	Casos	%	Casos	%	Casos	%	Casos	%
Motocicleta-motocarro	16.901	78,78	5.156	50,17	-	0,00	-	0,00	22.057	55,79
Peatón	-	0,00	-	0,00	7.797	100,00	-	0,00	7.797	19,72
Automóvil-campero-camioneta	1.436	6,69	2.158	21,00	-	0,00	-	0,00	3.594	9,09
Bicicleta	2.786	12,99	135	1,31	-	0,00	-	0,00	2.921	7,39
Bus-buseta-microbús	89	0,41	2.672	26,00	-	0,00	-	0,00	2.761	6,98
Tracto-camión-camión-furgón-volqueta	123	0,57	94	0,91	-	0,00	-	0,00	217	0,55
Otros vehículos terrestres carreteros	83	0,39	40	0,39	-	0,00	-	0,00	123	0,31
Vehículos acuáticos	1	0,00	15	0,15	-	0,00	-	0,00	16	0,04
Vehículos aéreos	3	0,01	1	0,01	-	0,00	-	0,00	4	0,01
Sin información	31	0,14	6	0,06	-	0,00	10	100,00	47	0,12
Total	**21.453**	**100**	**10.277**	**100**	**7.797**	**100**	**10**	**100**	**39.537**	**100**

Fuente: INMLCF / GCRNV / SICLICO.

Tabla 7. Muertes por accidentes de transporte discriminado según tipo y ocupante de vehículo. Colombia, año 2018.

Tipo de Vehículo	Conductor		Pasajero		Total	
	Casos	%	Casos	%	Casos	%
Motocicleta	2.840	77,51	592	49,62	3.432	70,66
Bicicleta	421	11,49	7	0,59	428	8,81
Automóvil	164	4,48	230	19,28	394	8,11
Camioneta	58	1,58	98	8,21	156	3,21
Camión	58	1,58	43	3,60	101	2,08
Tractocamión	29	0,79	36	3,02	65	1,34
Bus	10	0,27	53	4,44	63	1,30
Campero	21	0,57	32	2,68	53	1,09
Buseta	5	0,14	38	3,19	43	0,89
Volqueta	10	0,27	16	1,34	26	0,54
Motocarro	12	0,33	6	0,50	18	0,37
Helicóptero	5	0,14	8	0,67	13	0,27
Microbús	1	0,03	11	0,92	12	0,25
Avión, avioneta	4	0,11	5	0,42	9	0,19
Vehículos acuáticos con motor	1	0,03	6	0,50	7	0,14
Maquinaria agrícola	3	0,08	2	0,17	5	0,10
Cuatrimoto	2	0,05	2	0,17	4	0,08
Mototriciclo	3	0,08	1	0,08	4	0,08
Tracción humana	4	0,11	-	0,00	4	0,08
Tracción animal	2	0,05	1	0,08	3	0,06
Carro de golf	1	0,03	1	0,08	2	0,04
Maquinaria industrial	1	0,03	-	0,00	1	0,02
Remolque	1	0,03	-	0,00	1	0,02
Sin información	8	0,22	5	0,42	13	0,27
Total	**3.664**	**100**	**1.193**	**100**	**4.857**	**100**

Fuente: INMLCF / GCRNV / SIRDEC.

La clase de accidentes describe la forma como se produjo el accidente de transporte; en primer lugar, para lesiones fatales la clase con más porcentaje de participación es choque con otro

vehículo seguido del atropello; para el caso de las muertes estos dos grupos enmarcan el 85,38 % de los eventos con información reportada (Tabla 9). En este campo el 8,9 % de los casos (614) no cuenta con información recolectada.

Tabla 9. Muertes por accidentes de transporte según tipo de accidente. Colombia, año 2018.

Tipo de Accidente	Hombre		Mujer		Total	
	Casos	%	Casos	%	Casos	%
Choque	3.035	60,41	549	44,27	3.584	57,22
Atropello	1.287	25,62	477	38,47	1.764	28,16
Caída del ocupante	99	1,97	67	5,40	166	2,65
Caída del vehículo a un precipicio	97	1,93	39	3,15	136	2,17
Caída de aeronave	19	0,38	-	0,00	19	0,30
Hundimiento	6	0,12	2	0,16	8	0,13
Incendio	6	0,12	-	0,00	6	0,10
Explosión	3	0,06	-	0,00	3	0,05
Aterrizaje forzoso	1	0,02	-	0,00	1	0,02
Volcamiento	471	9,38	106	8,55	577	9,21
Total	**5.024**	**100**	**1.240**	**100**	**6.264**	**100**

Fuente: INMLCF / GCRNV / SIRDEC.
Nota: Se excluyen 614 casos sin información (522 hombres y 92 mujeres) y un caso de sexo indeterminado.

En cuanto a la clase de accidente para las lesiones no fatales, de igual forma que en lesiones fatales, la clase con más participación porcentual es choque con otro vehículo seguido del atropello; estas dos clases enmarcan el 90,20 % (Tabla 10).

Tabla 10. Lesiones por accidentes de transporte según tipo de accidente. Colombia, año 2018.

Tipo de Accidente	Hombre		Mujer		Total	
	Casos	%	Casos	%	Casos	%
Choque con otro vehículo	18.548	76,07	9.317	61,48	27.865	70,48
Atropello	4.174	17,12	3.623	23,91	7.797	19,72
Caída de ocupante	339	1,39	936	6,18	1.275	3,22
Volcamiento	750	3,08	496	3,27	1.246	3,15
Lesión dentro de vehículo	179	0,73	440	2,90	619	1,57
Choque con objeto fijo	305	1,25	264	1,74	569	1,44
Caída del vehículo a precipicio	66	0,27	54	0,36	120	0,30
Hundimiento	1	0,00	11	0,07	12	0,03
Aterrizaje forzoso	3	0,01	1	0,01	4	0,01
Incendio	-	0,00	4	0,03	4	0,01
Explosión	1	0,00	-	0,00	1	0,00
Sin información	16	0,07	9	0,06	25	0,06
Total	**24.382**	**100**	**15.155**	**100**	**39.537**	**100**

Fuente: INMLCF / GCRNV / SICLICO.

Justificación

El Plan Estratégico de Seguridad Vial es de cumplimiento obligatorio para todos los funcionarios, contratistas y visitantes que desempeñen los roles de peatón, pasajero o conductor y se debe cumplir en todas las sedes de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá. Su revisión se hará cada 2 años, de acuerdo, a la normatividad vigente (Ley 1503 de 2011).

Definiciones

Las definiciones relacionadas a continuación han sido tomadas de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte, Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo, y Resolución 1565 de 2014.

Accidente de Transporte: Es definido desde la perspectiva de clasificación internacional de enfermedades (CIE10), como "cualquier accidente que involucra a un medio diseñado fundamentalmente para llevar personas o bienes de un lugar a otro o usado primordialmente para ese fin en el momento del accidente".
Muerto o lesionado en accidente de transportes: Es definido como todos los casos de muertes producidas por eventos de transporte incluidos todos los modos (carretero, fluvial, marítimo, aéreo o férreo).
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**.**
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.
Acción correctiva: Acción tomada para eliminar la causa de una no conformidad. detectada u otra situación no deseable
Actividad no rutinaria: Actividad que no forma parte de la operación normal de la entidad o actividad que la entidad ha determinado como no rutinaria " por su baja frecuencia de ejecución *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional.*
Actividad rutinaria: Actividad que forma parte de la operación normal de la entidad, se ha planificado y es estandarizable *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*
Acompañante: Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor.
Adelantamiento: Maniobra mediante la cual un vehículo se pone delante de otro vehículo que lo antecede en el mismo carril de una calzada.
Agente de tránsito: Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.
Alcoholemia: Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre.
Alcoholimetría: Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.
Alcoholuría: Examen o prueba de laboratorio, o por otro medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la orina.
Alcohosensor: Sistema para determinar alcohol en aire exhalado.

Alta dirección: Persona o grupo de personas que dirigen y controlan una entidad
Amenaza: Peligro latente de que un evento físico de origen natural, o causado o inducido por la acción humana de manera accidental, se presente con una severidad suficiente para causar pérdida de vidas, lesiones u otros impactos en la salud, así como también daños y pérdidas en los bienes, la infraestructura, los medios de sustento, la prestación de servicios y los recursos ambientales.
Análisis del riesgo: Proceso para comprender la naturaleza del riesgo y para determinar el nivel del riesgo *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*
ARL: la Administradora de Riesgos Laborales (ARL), encargada de afiliar a los colaboradores 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. *(www.scribd.com).*
Autopista: Vía de calzadas separadas, cada una con dos (2) o más carriles, control total de acceso y salida, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y salidas directas a otras carreteras y con control de velocidades mínimas y máximas por carril.
Auto reporte de condiciones de trabajo y salud: Proceso mediante el cual el trabajador o contratista reporta por escrito al empleador o contratante las condiciones adversas de seguridad y salud que identifica en su lugar de trabajo.
Bahía de estacionamiento: Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos.
Berma: Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia.
Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.
Bus: Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.
Buseta: Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros.
Cabina: Recinto separado de la carrocería de un vehículo destinado al conductor.
Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos.
Carreteable: Vía sin pavimentar destinada a la circulación de vehículos.
Capacidad de pasajeros: Es el número de personas autorizado para ser transportados en un vehículo.
Carretera: Vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.
Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.
Carrocería: Estructura del vehículo instalada sobre un chasis, destinada al transporte de personas o de carga.
Casco: Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de la norma Icontec 4533 “Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos”, o la norma que la modifique o sustituya.
Centro de Diagnóstico Automotor (CDA): Ente estatal o privado destinado al examen técnico-mecánico de vehículos automotores y a la revisión del control ecológico conforme a las normas ambientales.

Centro de enseñanza para conductores: Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta que tenga como actividad permanente la capacitación de personas que aspiran a conducir vehículos automotores y motocicletas.
Centro de trabajo: Se entiende por Centro de Trabajo a toda edificación o área· a cielo abierto destinada a una actividad económica en una entidad determinada.
Choque o colisión: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.
Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo.
Ciclovía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.
Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.
Cinturón de seguridad: Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento.
Clase de vehículo: Denominación dada a un automotor de conformidad con su destinación, configuración y especificaciones técnicas.
Comparendo: Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción.
Competencia. Atributos personales y aptitud demostrada para aplicar conocimientos y Habilidades *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*
Consecuencia. Resultado, en términos de lesión o enfermedad, de la materialización de un riesgo, expresado cualitativa o cuantitativamente *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*
Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.
Conjunto óptico: Grupo de luces de servicio, delimitadoras, direccionales, pilotos de freno y reverso.
Cuneta: Zanja o conducto construido al borde de una vía para recoger y evacuar las aguas superficiales.
Efectividad: Logro de los objetivos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo con la máxima eficacia y la máxima eficiencia.
Eficacia: Es la capacidad de alcanzar el efecto que espera o se desea tras la realización de una acción.
Eficiencia: Relación entre el resultado alcanzado y los recursos utilizados
Elemento de Protección Personal (EPP): Dispositivo que sirve como barrera entre un peligro y alguna parte del cuerpo de una persona *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*
Emergencia: Es aquella situación de peligro o desastre o la inminencia del mismo, que afecta el funcionamiento normal de la entidad. Requiere de una reacción inmediata y coordinada de los trabajadores, brigadas de emergencias y primeros auxilios y en algunos casos de otros grupos de apoyo dependiendo de su magnitud.
Embriaguez: Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo.
En misión: desplazamientos del personal de la entidad, asociado a las funciones propias del cargo.

En Itinere: desplazamientos del personal de la entidad, por fuera de su jornada laboral (desplazamientos de su casa a su lugar de trabajo y viceversa.

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

Equipo de protección personal: Dispositivo que sirve como medio de protección ante un peligro y que para su funcionamiento requiere de la interacción con otros elementos. Ejemplo, sistema de detección contra caídas *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*

Espaciamiento: Distancia entre dos (2) vehículos consecutivos que se mide del extremo trasero de un vehículo al delantero del otro.

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.

Evento Catastrófico: Acontecimiento imprevisto y no deseado que altera significativamente el funcionamiento normal de la entidad, implica daños masivos al personal que labora en instalaciones, parálisis total de las actividades de la entidad o una parte de ella y que afecta a la cadena productiva, o genera, destrucción parcial o total de una instalación.

Exposición. Situación en la cual las personas se encuentran en contacto con los peligros *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*

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

Identificación del Peligro: Proceso para reconocer si existe un peligro y definir sus características *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*

Indicadores de proceso: Medidas verificables del grado de desarrollo e implementación del SG-SST.

Indicadores de Resultado: Medidas verificables de los cambios alcanzados en el período definido, teniendo como base la programación hecha y la aplicación de recursos propios del programa o del sistema de gestión.

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

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

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

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

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

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

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

Matriz legal: Es la compilación de los requisitos normativos exigibles a la entidad acorde con las actividades propias e inherentes de su actividad productiva, los cuales dan los lineamientos

normativos y técnicos para desarrollar el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo -SG-SST e implementación del plan estratégico de seguridad vial el cual deberá actualizarse en la medida que sean emitidas nuevas disposiciones aplicables.

Mejora continua: Proceso recurrente de optimización del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo, para lograr mejoras en el desempeño en este campo, de forma coherente con la política de Seguridad y Salud en el Trabajo SST de la entidad.

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

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

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

Nivel de consecuencia (NC): Medida de la severidad de las consecuencias. *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*

Nivel de deficiencia (ND): Magnitud de la relación esperable entre (1) el conjunto de peligros detectados y su relación causal directa con posibles incidentes y (2) con la eficacia de las medidas preventivas existentes en un lugar de trabajo**.** *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*

Nivel de exposición (NE). Situación de exposición a un peligro que se presenta en un tiempo determinado durante la jornada laboral. *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*

Nivel de probabilidad (NP). Producto del nivel de deficiencia por el nivel de exposición *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*

No conformidad: No cumplimiento de un requisito. Puede ser una desviación de estándares, prácticas, procedimientos de trabajo, requisitos normativos aplicables, entre otros.

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

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

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

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

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

Peatón: Persona que transita a pie o por una vía.

Peligro: fuente situación o acto con potencial de daño en términos de enfermedad o lesión a las personas, o una combinación de estos *(NTC-OHSAS 18001, Sistemas de Gestión en Seguridad y Salud Ocupacional).*

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

Probabilidad: Grado de posibilidad de que ocurra un evento no deseado y pueda producir consecuencias *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*

Revisión proactiva: Es el compromiso del empleador o contratante que implica la iniciativa y capacidad de anticipación para el desarrollo de acciones preventivas y correctivas, así como la toma de decisiones para generar mejoras en el SGSST.
Retén: Puesto de control instalado técnicamente por una de las autoridades legítimamente constituidas de la Nación.
Retención: Inmovilización de un vehículo por orden de autoridad competente.
Riesgo: Combinación de la probabilidad de que ocurra una o más exposiciones o eventos peligrosos y la severidad del daño que puede ser causada por éstos.
Riesgo Aceptable: Riesgo que ha sido reducido a un nivel que la entidad puede tolerar con respecto a sus obligaciones legales y su propia política en seguridad y salud ocupacional *(NTC-OHSAS 18001, Sistemas de Gestión en Seguridad y Salud Ocupacional).*
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. *(www.seguridad-vial.net)*
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. *(www.seguridad-vial.net)*
Semáforo: Dispositivo electromagnético o electrónico para regular el tránsito de vehículos, peatones mediante el uso de señales luminosas.
Señal de tránsito: Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.
STTMP: Sistema de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros. Es el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica.
Taxi: Vehículo automotor destinado al servicio público individual de pasajeros.
Tipo de carrocería: Conjunto de características que definen la carrocería de un vehículo.
Tráfico: Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado.
Transporte: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.
Valoración del riesgo: Consiste en emitir un juicio sobre la tolerancia o no del riesgo estimado.
Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.
Vehículo de emergencia: Vehículo automotor debidamente identificado e iluminado, autorizado para transitar a velocidades mayores que las reglamentadas con objeto de movilizar personas afectadas en salud, prevenir o atender desastres o calamidades, o actividades policiales, debidamente registrado como tal con las normas y características que exige la actividad para la cual se matricule.
Vehículo de servicio particular: Vehículo automotor destinado a satisfacer las necesidades privadas de movilización de personas, animales o cosas.
Vehículo de servicio público: Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.

Vehículo de transporte masivo: Vehículo automotor para transporte público masivo de pasajeros, cuya circulación se hace por carriles exclusivos e infraestructura especial para acceso de pasajeros.
Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.
Zona escolar: Parte de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta (50) metros al frente y a los lados del límite del establecimiento.
Zona de estacionamiento restringido: Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados.

Marco Normativo

El Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., tiene como referentes legales las siguientes normas:

Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) Por el cual se expide el Código Nacional de Transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones.
Ley 1383 de 2010 (Reforma al Código Nacional de Tránsito): Por el cual se reforma Ley 769 de 2002 código nacional de tránsito y se dictan otras disposiciones.
Ley 1503 de 2011 (Ley de Educación Vial): Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. Particularmente el Artículo 12 del Capítulo III que establece: “Toda entidad, entidad o entidad del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente ley. Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera.
Plan Mundial para la Seguridad Vial 2011-2020 / ONU: Este plan está basado en: Gestión en Seguridad Vial, Vías de tránsito y movilidad segura, Vehículos más seguros, Usuarios de vías de tránsito más seguros y Respuesta tras los accidentes.
Decreto 019 de 2012 (Anti trámites): Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública.
Decreto 2851 de 2013 (Reglamentación de la ley de Seguridad Vial): Por la cual se reglamenta los artículos 3,4,5,6,7,8,9,10,12,13,18 y 19 de la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.
Resolución 2273 de 2014 (Plan Nacional de Seguridad Vial): Por el cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 y 2021 y se dictan otras disposiciones.
Resolución 1565 del 2014 (Guía Metodológica para la elaboración del PESV): Por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).
Decreto 1072 de 2015: Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo.

Decreto 1079 de 2015: Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.
Decreto 1906 de 2015: Por medio del cual se modifica y adiciona al decreto 1079 de 2015 en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
Resolución 1231 del 2016: Por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.
Resolución 455 del 2016: Por la cual se modifica el Manual ESPECÍFICO de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos de la planta de personal de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.
Resolución 440 de 2017: Por la cual se reglamenta la administración, uso y manejo de vehículos automotores de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C, o la que la reemplace.
Decretos COVID
https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/listados/tematica2.jsp?subtema=34144&cadena=

Objetivo General:

Establecer acciones, estrategias e intervenciones, para prevenir accidentes viales derivados de los desplazamientos que realizan los servidores de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito; implementar y ejecutar el Plan Estratégico de Seguridad Vial -PESV, de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.

Objetivos Específicos:

- ✓ Identificar peligros y mitigar los riesgos en materia de Seguridad Vial en vías internas y externas en los servicios de transporte utilizado por la entidad para el desplazamiento de los servidores públicos y contratistas en el marco del desarrollo de las actividades propias de la Entidad.
- ✓ Fomentar la participación de funcionarios, contratistas y visitantes de la SG en materia de seguridad vial dentro en el desempeño de sus roles como conductores, pasajeros o peatones a través de sensibilizaciones y capacitaciones.
- ✓ Crear conciencia sobre la responsabilidad y compromiso.
- ✓ Asegurar el cumplimiento del programa de mantenimiento de los vehículos propios.
- ✓ Garantizar la atención, investigación y seguimiento de accidentes viales que se presenten.
- ✓ Garantizar la programación y ejecución de actividades relacionadas con la implementación del PESV.

Alcance

El presente Plan estratégico de seguridad vial – de ahora en adelante se denominará PESV, aplica para todos los servidores, contratistas y demás personal que interactúe en la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., cuando hagan uso de las instalaciones o realicen desplazamientos en desarrollo de actividades propias del cargo y/o en función del objeto social de esta.

1. GESTIÓN INSTITUCIONAL

1.1. Lineamientos de la Alta Dirección

La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. está comprometida con la Seguridad Vial, entendiendo que al desarrollar sus actividades emplea elementos de tránsito y transporte, todos sus lineamientos, políticas y esfuerzos en materia de seguridad vial, están orientados a promover, implementar y mantener aquellas acciones que busquen la toma de conciencia de todo el personal de la entidad, con relación a su rol en la vía y las responsabilidades que ello representa.

En coherencia con este compromiso y en el cumplimiento de su función y rol en la entidad el(a) Director(a) Administrativo(a) y Financiero(a) liderará la implementación del PESV, brindando los recursos necesarios para esta actividad, e involucrará a las diferentes áreas o dependencias para que participen activamente en el cumplimiento de este.

1.2. Equipo de Trabajo del plan estratégico de Seguridad Vial

Objetivo General del equipo de Trabajo

De acuerdo con la Resolución 494 de 2019, y siguiendo los lineamientos de racionalización de trámites el comité del Plan de Seguridad Vial fue abolido y corresponde a la Dirección Administrativa y Financiera asumir las funciones que entre otras corresponde: planear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre los servidores y lograr objetivos para mejorar la seguridad vial en la entidad, así como asegurar el compromiso de cada una de las dependencias en la participación y apoyo de las actividades de acuerdo al cronograma establecido para la vigencia, se citarán a los siguientes miembros para participar como el equipo de Trabajo:

Integrantes del equipo de Trabajo

Cargo	En calidad de
Subsecretario/a Corporativo	Subsecretaria o su delegado
Director/a Administrativo/a y Financiero/a	Directora
Subdirector/a de Servicios Administrativos	Subdirectora
Jefe de oficina Asesora de Planeación	Jefe o su delegado
Oficina Asesora de Comunicaciones	Delegado
Director/a de Contratación	Director o su delegado
Director/a de Talento Humano	Director o su delegado
Oficina de Control Interno	Jefe o su delegado

Roles y Funciones

1. Analizar los resultados obtenidos en el diagnóstico de Seguridad Vial de la Entidad y formular el plan de trabajo en procura de reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de la movilidad en la entidad.
2. Identificar los factores de riesgo y establecer un plan de acción para cada uno de ellos.
3. Preparar y aprobar el plan de acción del plan estratégico de seguridad vial cada año.
4. Adoptar un estándar de seguridad, que garantice la integridad, el bienestar y minimice los riesgos de accidentes de tránsito que pueda sufrir el personal que conduce los automotores de propiedad de la Entidad utilizados para cumplir los fines misionales o el desarrollo de las actividades inherentes al funcionamiento de la Entidad.
5. Diseñar, definir, programar y gestionar todos los aspectos necesarios para la puesta en marcha del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C
6. Organizar las temáticas de las capacitaciones dirigidas a los conductores de vehículos propiedad de la Entidad, en coordinación con la Dirección de Talento Humano y la Subdirección de Servicios Administrativos.
7. Determinar las acciones del control o auditorías viales que se consideren pertinentes y realizar seguimiento y control a los indicadores establecidos en el Plan Estratégico de seguridad Vial.
8. Presentar campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante cada año.
9. Establecer cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hacer

seguimiento de estas.

10. Elaborar informes periódicos para la Secretaria General, Subsecretaria Corporativa, Ministerio de Transporte, Secretaría de Movilidad u otros interesados, que den cuenta de las acciones programadas, adelantadas y por ejecutar, analizando el impacto, **costo- beneficio** y aporte en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial del país.
11. Definir la visión, objetivos y alcances del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la Entidad, acorde con los mínimos establecidos por la autoridad correspondiente.

Periodicidad

El equipo de Trabajo del PESV de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá deberá sesionar de manera ordinaria una vez cada tres (3) meses y de forma extraordinaria cuando así lo solicite la Dirección Administrativa y Financiera.

Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV

El(a) Director(a) Administrativo(a) y Financiero(a) ha sido asignado como responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.

Idoneidad del responsable para el desarrollo

El responsable de desarrollo y seguimiento del PESV, deberá contar con experiencia en manejo y administración en temas de Seguridad Vial, Política de Seguridad Vial.

1.3. Política de Seguridad Vial

La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá debe ser multiplicadora de una Bogotá con estándares altos de Seguridad Vial y gestionar para que los servidores públicos interioricen las normas que corresponden a esta, así mismo establecerá acciones que minimicen la accidentalidad vial, bajo los siguientes componentes:

a) Lograr conductas seguras por parte de los funcionarios que desempeñen el cargo de conductor dentro de la Entidad, a través de la certificación en manejo preventivo y seguridad vial.

b) Sensibilizar a todos los funcionarios que interactúen en la vía sin importar el rol que desempeñen como lo es: peatones, pasajeros, conductores de vehículos, conductores de motocicletas y bicicletas.
c) Actualizar y mantener los mecanismos de control en el mantenimiento preventivo del parque automotor de la entidad, frente a los riesgos por fallas mecánicas que puedan ocasionar accidentes viales.
d) Mejoramiento continuo en los protocolos de atención a víctimas de accidentes viales.
e) Evaluaciones periódicas para disminuir los accidentes viales.
f) Eficiencia en el uso de los recursos.

La política de Seguridad Vial se adecua al propósito de la Secretaría General teniendo en cuenta que propende por desarrollar la política de la administración distrital en el marco del Plan Nacional de Desarrollo soportado en la Ley 1955 de 2019 o la que lo derogue o modifique.

La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., se rige bajo los parámetros establecidos en la Resolución 440 del 25 de septiembre de 2017 “por la cual se reglamenta la administración, uso y manejo de los vehículos automotores de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C., la cual establece la reglamentación interna para el uso y manejo de vehículos automotores, así mismo precisa la gestión de riesgos asociados a su operación.

Este reglamento aplica para todas las dependencias de la Secretaría General, así como a todos los servidores que tengan a su cargo la administración, la custodia, el mantenimiento o el uso de vehículos para el cumplimiento de misiones o tareas oficiales.

Divulgación de la Política de Seguridad Vial

Nombre de la Acción	Divulgación de la política de Seguridad Vial
Objetivo	Dar a conocer la política de la seguridad vial, que se encuentra descrita en el No 1.1.8 del presente documento.
Descripción	Divulgar las directrices contempladas por la alta dirección en materia de seguridad vial.
Ejecución de la Acción	Registrar las jornadas de divulgación. Permanente en los procesos de inducción o capacitaciones programadas.
Pilar Asociado PESV	Gestión Institucional y Comportamiento Humano

Agente Participante de la Acción	Servidores de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.

Evidencia de la divulgación de la Política de Seguridad Vial

La entidad definió que la divulgación de la Política de Seguridad Vial se realizará mediante la publicación de esta en la Intranet, así como por jornadas de sensibilización a los interesados y de manera obligatoria a los conductores de vehículos propios y los que prestan el servicio de transporte en alquiler en la entidad, a los bici usuarios de la entidad y en los procesos de inducción o reinducción.

Diagnóstico- Caracterización de la entidad

La naturaleza y objeto de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. corresponde a un organismo del Sector Central con autonomía administrativa y financiera y actuará como cabeza del sector Gestión Pública, la cual tiene como objeto orientar y liderar la formulación y seguimiento de las políticas para el fortalecimiento de la función administrativa de los organismos y entidades de Bogotá, Distrito Capital, mediante el diseño e implementación de instrumentos de coordinación y gestión, la promoción y el desarrollo institucional, el mejoramiento del servicio a la ciudadana y ciudadano, la protección de recursos documentales de interés público y la coordinación de las políticas del sistema integral de información y desarrollo tecnológico.

Actividades que realiza

- ✓ Gestión del Sistema Distrital de Servicio a la Ciudadanía
- ✓ Gestión de la función archivística y del patrimonio documental del Distrito Capital
- ✓ Asistencia, atención y medidas de reparación a las víctimas del conflicto armado
- ✓ Fortalecimiento de la administración y la gestión pública Distrital
- ✓ Elaboración de impresos y Registro Distrital
- ✓ Internacionalización de Bogotá
- ✓ Asesoría técnica y proyectos en materia TIC
- ✓ Red CADE
- ✓ Guía de Trámites y Servicios
- ✓ Línea 195
- ✓ Bogotá Te Escucha

Tamaño de la empresa

Vinculación	*Cantidad*
Planta Secretaría General	572
Planta transitoria	20
Planta temporal	121
Contrato de prestación de servicios	390
TOTAL	**1103**

Los contratos de prestación de servicios son susceptibles de cambios de acuerdo con las necesidades del servicio, la información reflejada corresponde hasta el 30 de abril de 2020.

Segmento al que Pertenece

La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá pertenece al sector público.

Tipo de vehículos propiedad de la Secretaría General, para el desempeño de funciones y actividades misionales

CLASE	TIPO	CANTIDAD
AUTOMOVIL	LIVIANO	3
CAMPERO	LIVIANO	6
CAMIONETA	LIVIANO	6
CAMIÓN	RIGIDO	1
MICROBÚS	LIVIANO	1
	TOTAL	**17**

Cantidad de empleados directos e indirectos, contratistas

Vinculación	*Cantidad*
Planta Secretaría General	572
Planta transitoria	20
Planta temporal	121
Contrato de prestación de servicios	390
TOTAL	**1103**

Ciudad de operación

La operación de la Secretaría General es en la Jurisdicción Bogotá, D.C.

Mecanismo de contratación de vehículos

Para el caso de contratación de vehículos de servicio público se deberá realizar mediante un proceso de contratación el cual deberá publicarse en la plataforma SECOP II.

Contratación de vehículos terceros

La entidad realizó un proceso de contratación el cual describe las características del servicio y los requisitos que deben cumplir los vehículos y conductores.

https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticeManagement/Index?currentLanguage=es-CO&Page=login&Country=CO&SkinName=CCE

Documentación contratación de conductores

Los conductores que operan los vehículos mencionados se encontrarán relacionados en el expediente contractual, con los soportes requeridos para dar cumplimiento al PESV, y la verificación de la documentación corresponde al supervisor del contrato.

1.4. Diagnóstico- Riesgos Viales

Encuesta para determinar el riesgo

La Dirección Administrativa y Financiera, estableció que la mejor estrategia de diagnóstico para caracterizar los riesgos viales a los cuales se ven expuestos los servidores de la entidad se realizó una encuesta, para determinar los riesgos viales aparentes, la cual fue diligenciada durante el mes de febrero y fue diligenciada por 123 servidores públicos lo que representa una muestra representativa del 8.96% y el contenido de dicha encuesta se puede consultar en el siguiente link ;.
https://forms.office.com/Pages/DesignPage.aspx?origin=OfficeDotCom&lang=es-CO#FormId=y6dR80r58E2WJ64DDM73xLqVuhjyojVEp40YCTRlXb1UOE9KSkNKUFhLOFJGNUpNSEIyMVhUUkhZSi4u

Tabulación Encuesta

Teniendo en cuenta que la muestra debe tener un tamaño suficiente para garantizar la representatividad, se aplicará la siguiente fórmula estadística:

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

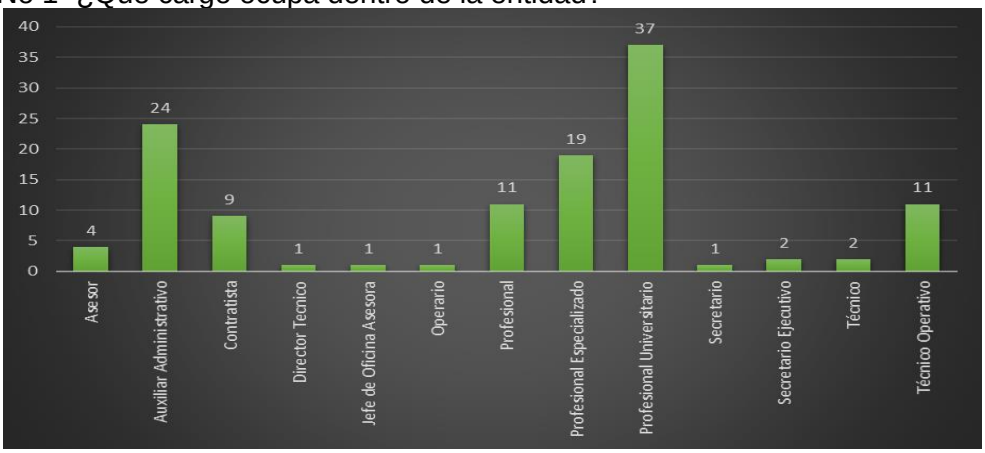
Donde:

N= Tamaño de la población		1103
k= Es una constante del nivel de confianza	1.65	
e= Es el error de muestra deseado	5	
p= Es la proporción de individuos que poseen la característica del estudio		0.3
q= Es la proporción de individuos que poseen la característica del estudio		0.3
n= Tamaño de la muestra		

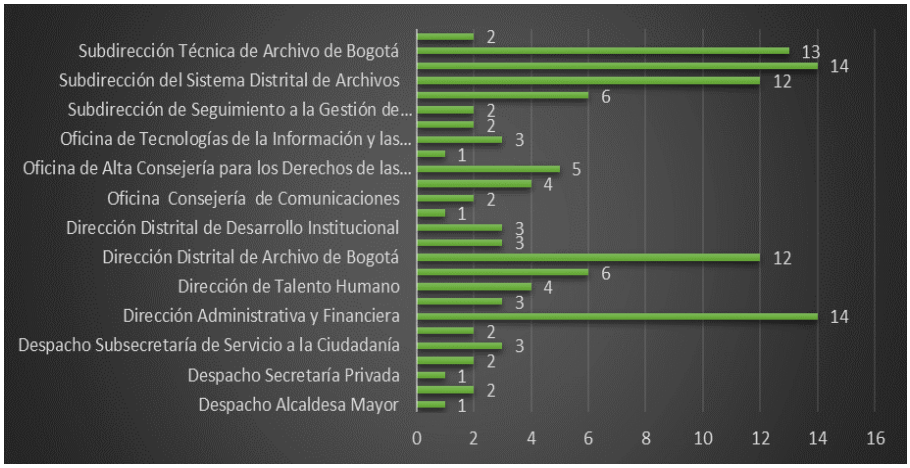
$$n = \frac{1.65^2 * 0.3 * 0.3 * 1103}{(5^2 * (1103-1)) + 1.65^2 * 0.3 * 0.3}$$

Resultados de la encuesta

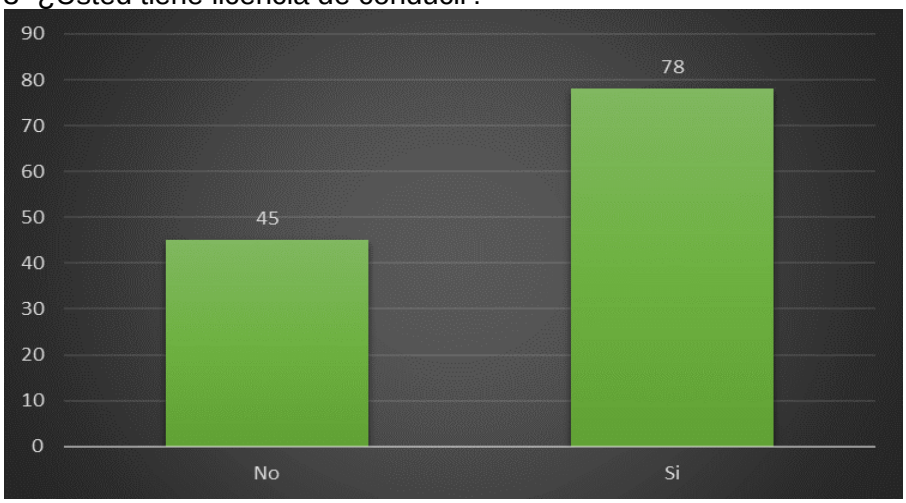
Pregunta No 1- ¿Qué cargo ocupa dentro de la entidad?



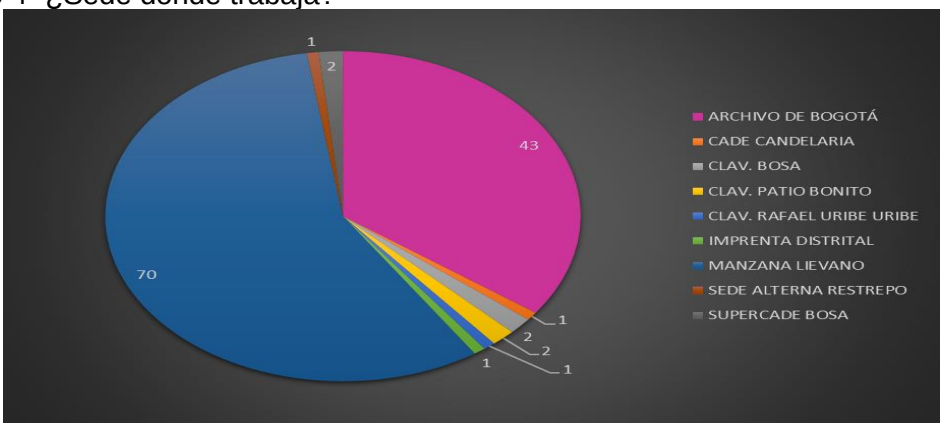
Pregunta No 2- ¿A Qué Dependencia a la que perteneces?



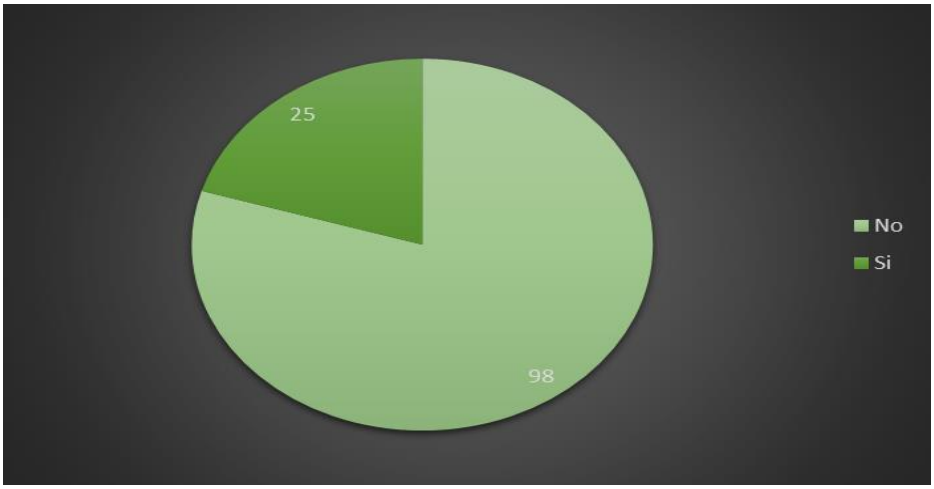
Pregunta No 3- ¿Usted tiene licencia de conducir?



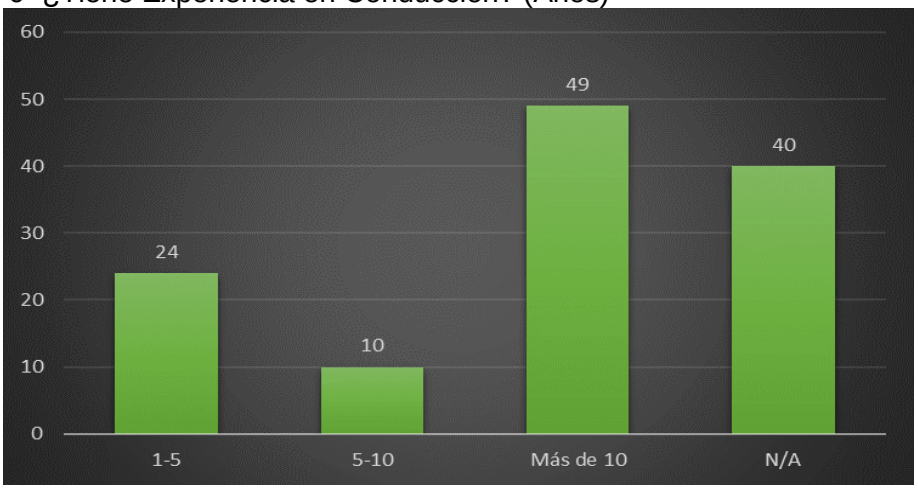
Pregunta No 4- ¿Sede donde trabaja?



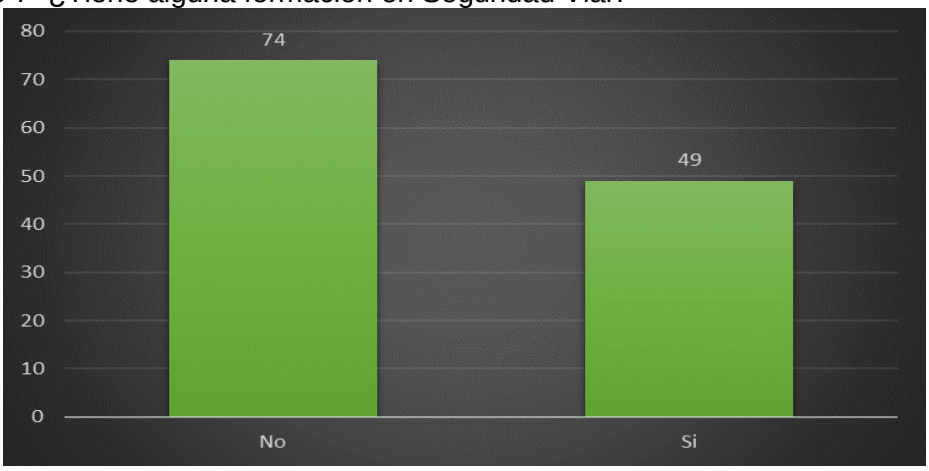
Pregunta No 5- ¿Tiene alguna restricción para conducir?



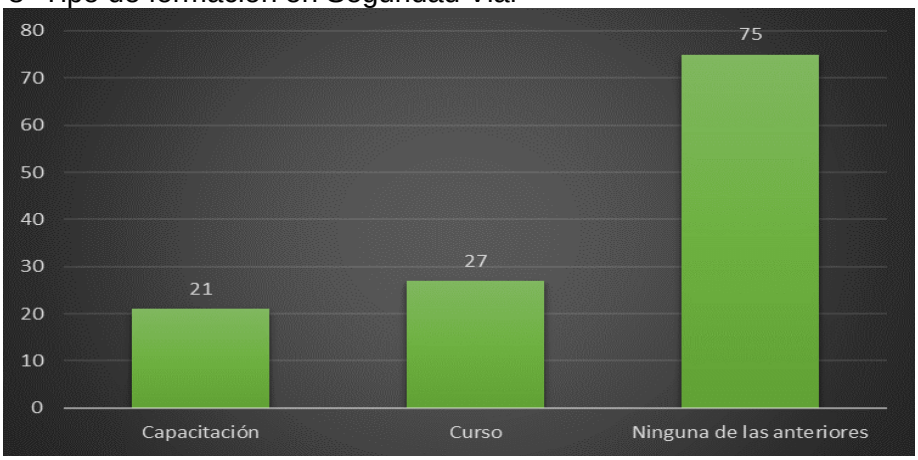
Pregunta No 6- ¿Tiene Experiencia en Conducción? (Años)



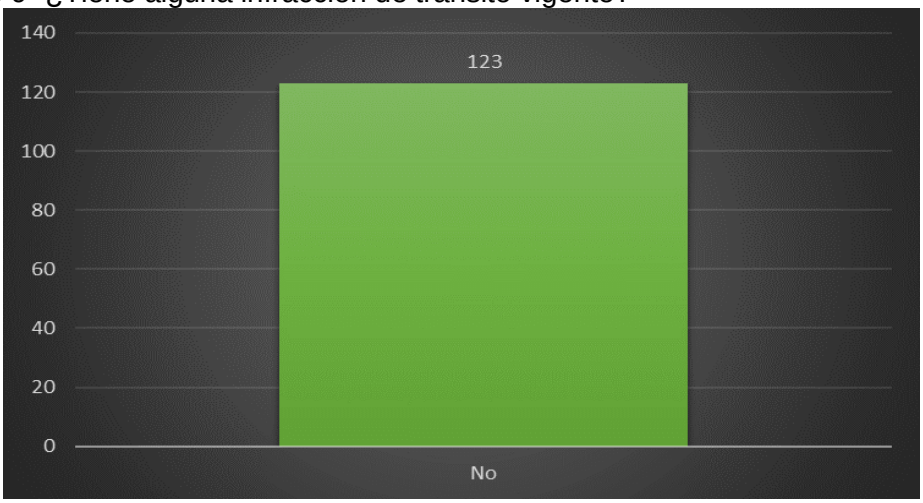
Pregunta No 7- ¿Tiene alguna formación en Seguridad Vial?



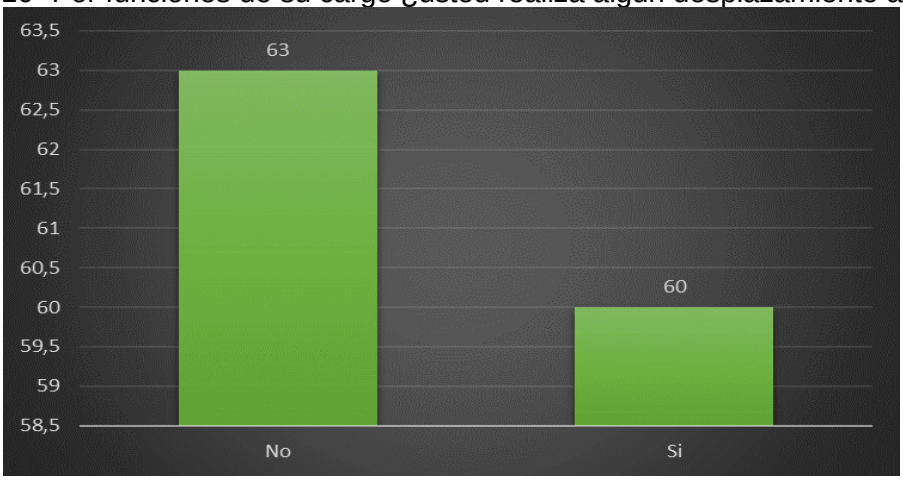
Pregunta No 8- Tipo de formación en Seguridad Vial



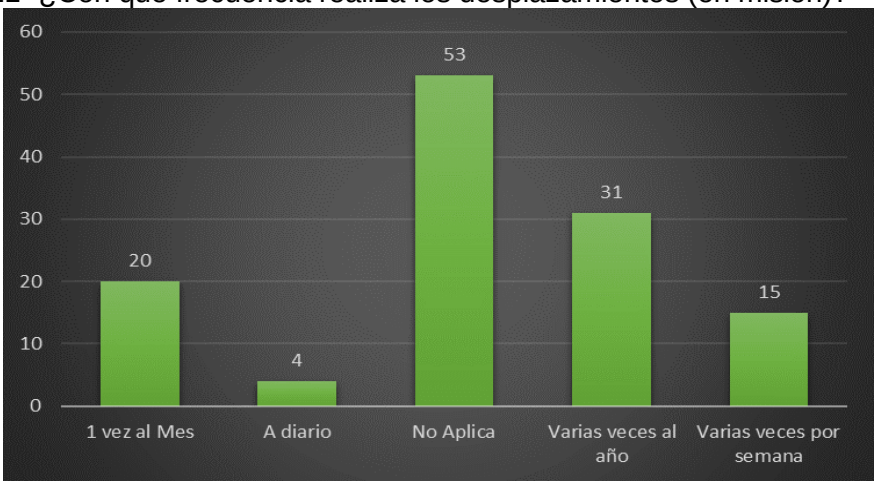
Pregunta No 9- ¿Tiene alguna infracción de tránsito vigente?



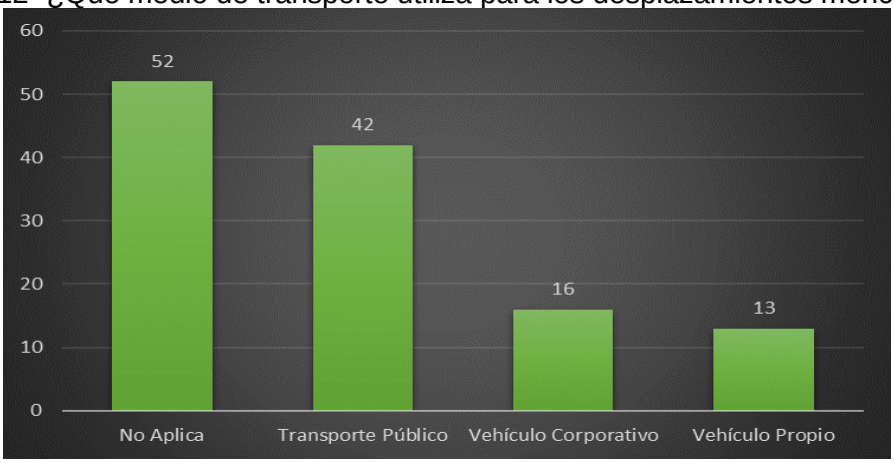
Pregunta No 10- Por funciones de su cargo ¿usted realiza algún desplazamiento a otra sede?



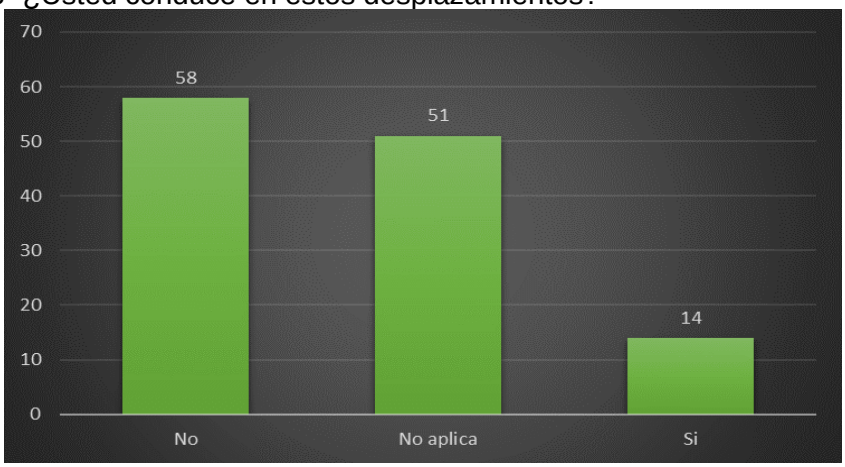
Pregunta No 11- ¿Con que frecuencia realiza los desplazamientos (en misión)?



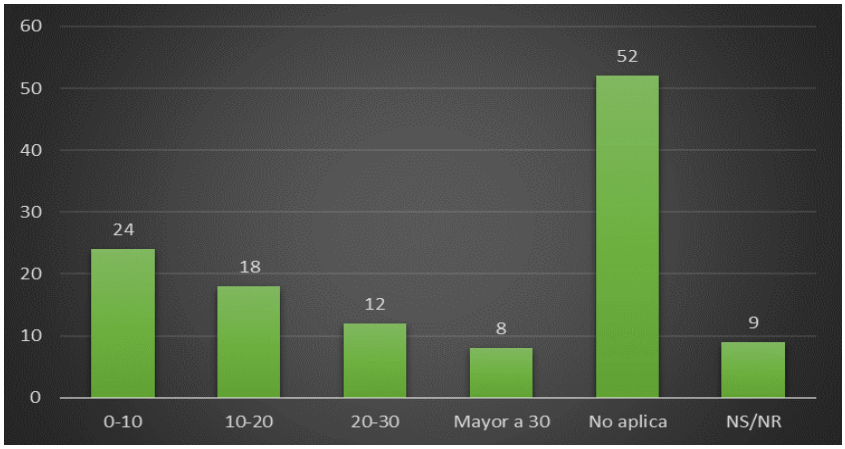
Pregunta No 12- ¿Qué medio de transporte utiliza para los desplazamientos mencionados?



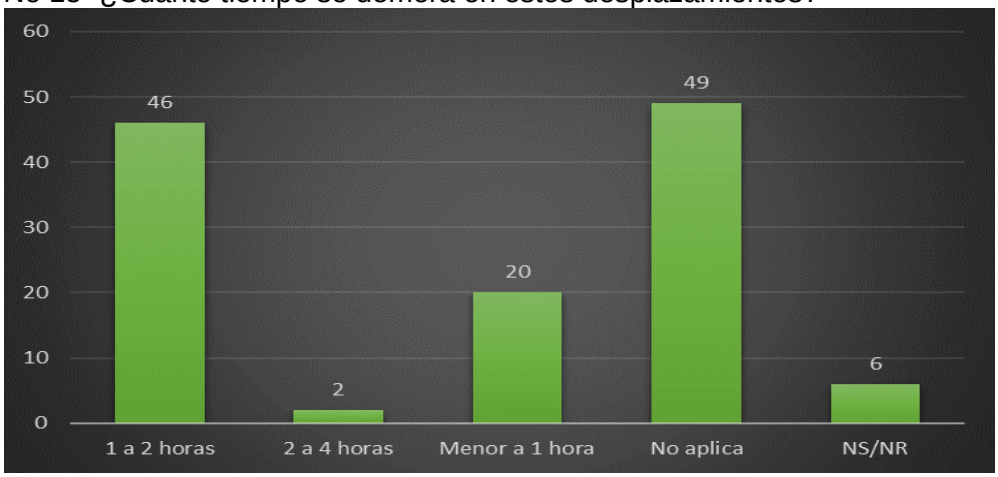
Pregunta No 13- ¿Usted conduce en estos desplazamientos?



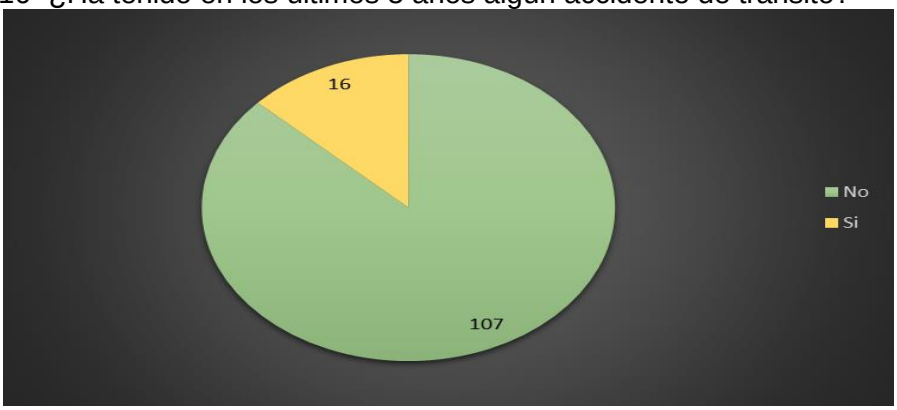
Pregunta No 14- ¿Cuántos Kilómetros diarios recorre durante estos desplazamientos?



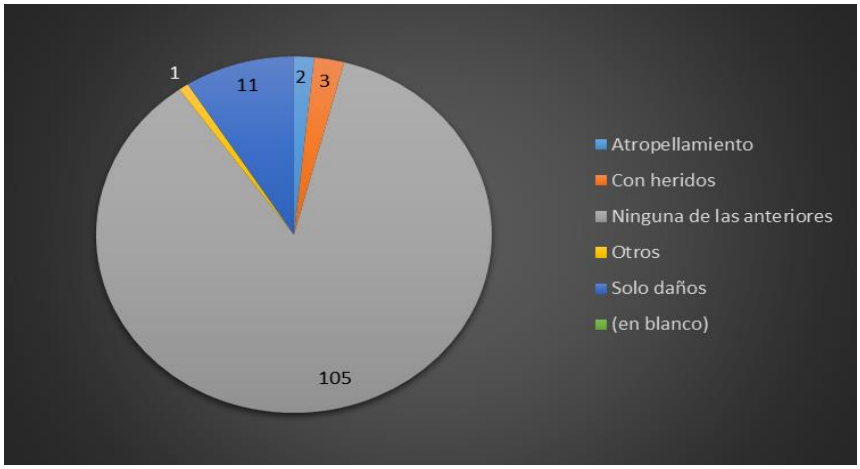
Pregunta No 15- ¿Cuánto tiempo se demora en estos desplazamientos?



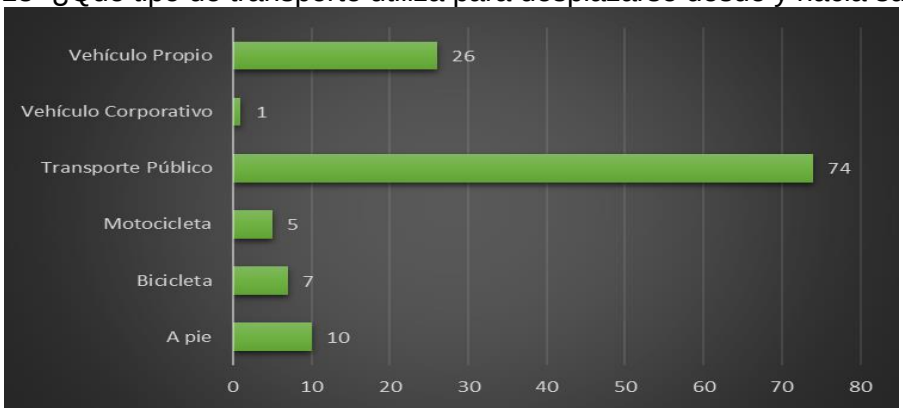
Pregunta No 16- ¿Ha tenido en los últimos 5 años algún accidente de tránsito?



Pregunta No 17- ¿Qué tipo de accidente de tránsito?

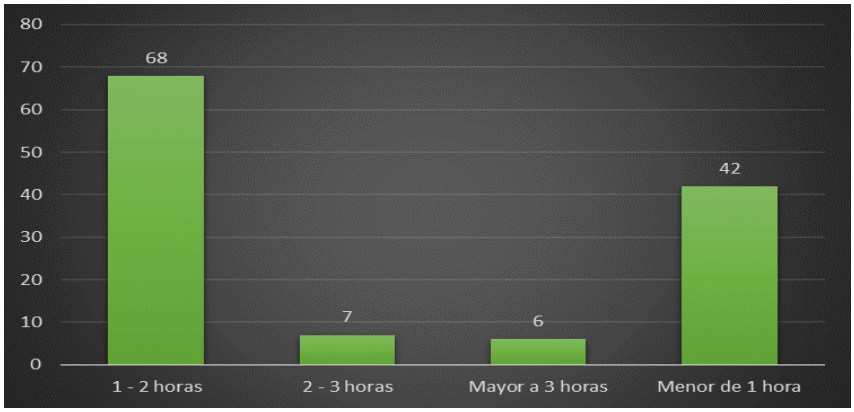


Pregunta No 18- ¿Qué tipo de transporte utiliza para desplazarse desde y hacia su casa?

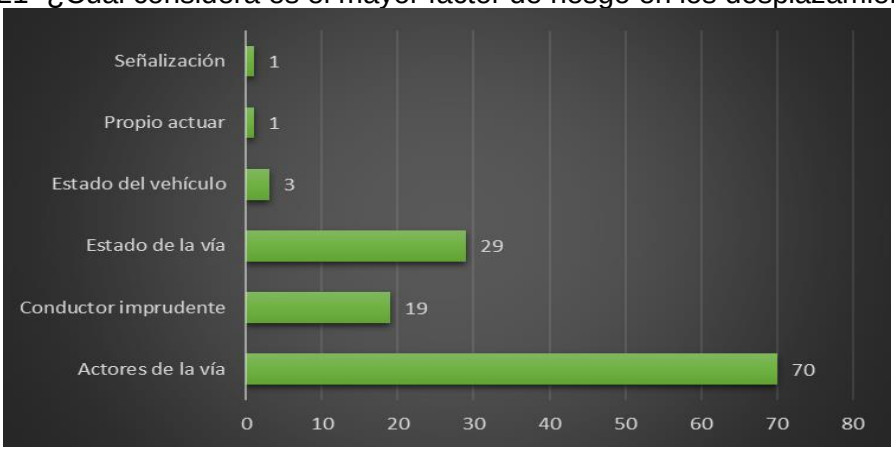


Pregunta No 19- ¿Kilómetros Diarios recorridos en el desplazamiento desde y hacia su casa?

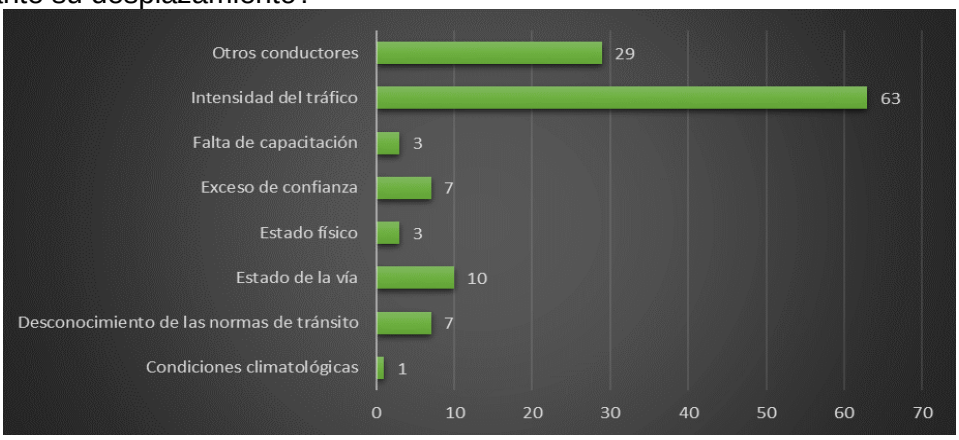
Pregunta No 20- ¿Cuánto tiempo se demora en el desplazamiento desde y hacia su casa diariamente?



Pregunta No 21- ¿Cuál considera es el mayor factor de riesgo en los desplazamientos?



Pregunta No 22- ¿Cual es una de las principales causas que usted considera ser de mayor riesgo durante su desplazamiento?



Cronograma de seguimiento de acciones del PESV

Para la elaboración del presente documento, se establecieron reuniones periódicas, en donde se fueron integrando las diferentes acciones contempladas, según los requisitos de la guía metodológica descrita en la resolución 1565 de 2014, de acuerdo con el cronograma que contiene todas las actividades que sirvieron para dar forma al presente documento y se estableció un cronograma el cual puede ser consultado en el link que adjunto: https://secretariageneral.gov.co/transparencia/planeacion/Plan%20Estrat%C3%A9gico%20de%20Seguridad%20Vial

1.5. Riesgos operación In itinere y en misión

Tipo de desplazamientos in-itinere (desde su casa hacia el trabajo y viceversa) de sus empleados y contratistas

La herramienta diseñada para el diagnóstico en seguridad vial acorde a lo establecido por la resolución 1565 de 2014, mediante la cual se diseñará el plan estratégico de seguridad vial, busca que la Entidad sometida al estudio tenga un porcentaje de calificación por ítem a evaluar.

Dicha herramienta diagnostica se aplica realizando una serie de preguntas relacionadas a la seguridad vial, obteniendo información a través de las respuestas cerradas, dadas por la entidad; hasta obtener la información necesaria para satisfacer el objetivo de cada pregunta incluida en la herramienta.
https://forms.office.com/Pages/DesignPage.aspx?origin=OfficeDotCom&lang=es-CO#FormId=y6dR80r58E2WJ64DDM73xLqVuhjyojVEp40YCTRlXb1UOE9KSkNKUFhLOFJGNUpNSEIyMVhUUkhZSi4u

Consolidación y Análisis de la encuesta

Según lo establecido en la Resolución 1565 de 2014, se realizó el diagnóstico, empleando una herramienta que permite evaluar el cumplimiento de los requerimientos en términos de seguridad vial, la cual se basa en la aplicación de:

- Lineamientos básicos de auditorías en seguridad vial.
- Manual de auditorías en seguridad vial
- Gestión Corporativa en Seguridad Vial.
- Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 - 2021
- Resolución 0001565 de 2014
- Estado de la seguridad vial al interior de la entidad.
- La gestión sobre la seguridad de la operación de vehículos.
- Hacer énfasis en la modalidad de transporte empleado por la entidad.
- Permitir generar planes priorizados de mejoramiento.

El instrumento permite contrastar las condiciones actuales de operación de la entidad con el deber ser en seguridad vial con el propósito de determinar el porcentaje de vulnerabilidad en seguridad vial, evaluando el cumplimiento de los requerimientos emanados en la Resolución 0001565 de 2014 en cada uno de los pilares.

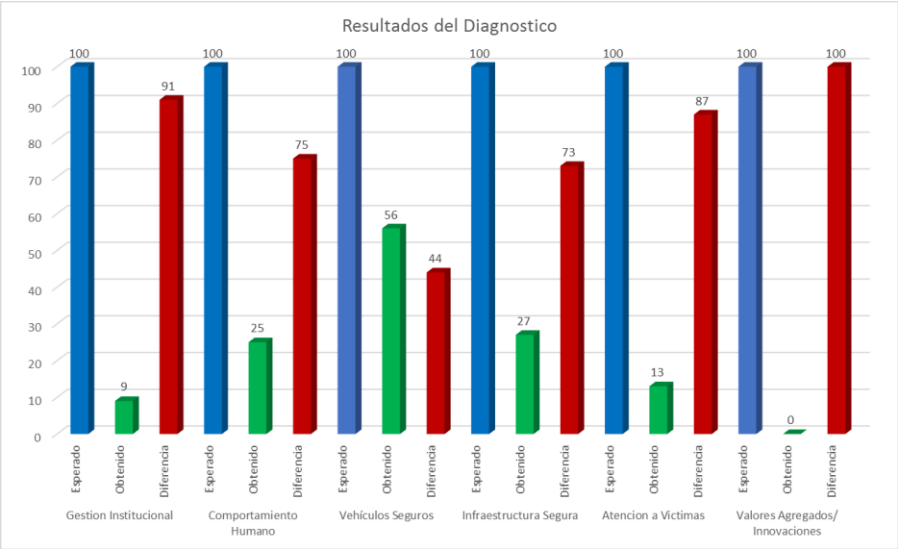
LÍNEAS DE ACCIÓN EN SEGURIDAD VIAL (RESOLUCIÓN 1565 DE 2014)
GESTIÓN INSTITUCIONAL
COMPORTAMIENTO HUMANO
VEHÍCULOS SEGUROS
INFRAESTRUCTURA SEGURA
ATENCIÓN A VÍCTIMAS

La herramienta diseñada para el diagnóstico en seguridad vial, acorde con lo establecido en la resolución 1565 de 2014, mediante la cual se diseñará el plan estratégico de seguridad vial, busca que la Entidad sometida al estudio tenga un porcentaje de calificación por ítem a evaluar.

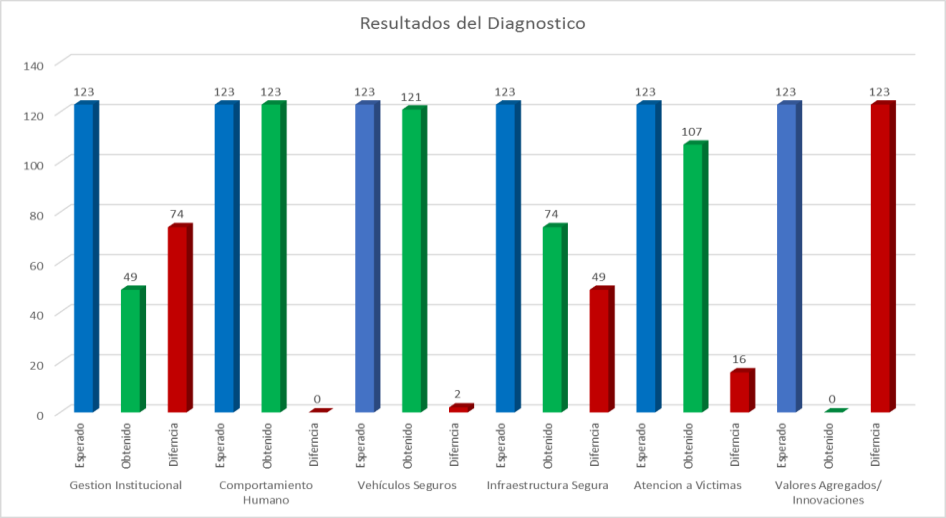
Dicha herramienta diagnóstica se aplica realizando una serie de preguntas relacionadas con la seguridad vial, obteniendo información a través de las respuestas cerradas, dadas por la entidad; hasta obtener la información necesaria para satisfacer el objetivo de cada pregunta incluida en la herramienta.

Una vez obtenida la respuesta, tenemos los siguientes resultados:

AÑO 2016



AÑO 2020



De acuerdo con los resultados obtenidos, la Entidad ha incrementado el resultado entre el esperado vs el obtenido como se evidencia en las gráficas que se adjuntan.

SECRETARIA GENERAL ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA				
PILAR	**VALOR OBTENIDO**	**PORCENTAJE OBTENIDO %**	**VALOR PONDERADO**	**RESULTADO**
Fortalecimiento en la Gestión Institucional	49	40%	30%	12%
Comportamiento Humano	123	100%	30%	30%
Vehículos Seguros	121	98%	20%	20%
Infraestructura Segura	74	60%	10%	6%
Atención a Víctimas	107	87%	10%	9%
Valores Agregados / Innovaciones	0	0%	5%	0%
			100%	76,34%

La información de esta tabla corresponde a encuesta realizada en el mes de febrero de 2020, con un total de participantes de 123 servidores.

CATEGORIZACIÓN		
PESV	CATEGORIA	ACCIONES
INFERIOR AL 20%	BAJO	MANTENIMIENTO RELACIONADAS CON POLITICAS DE MEJORAMIENTO
ENTRE 21% Y 50%	MEDIO	PREVENTIVAS IMPLEMENTADAS A CORTO Y MEDIANO PLAZO
MAYOR A 50%	ALTO	CORRECTIVAS INMEDIATAS

Datos Siniestralidad

A continuación, se relacionan los eventos viales presentados en el periodo 2016 – 2019, en los cuales se han presentado únicamente daños materiales, se relaciona la gravedad del siniestro o el comparendo imputado.

AÑO	MES	FECHA	PLACA	NUMERO IDENTIFICACION	SINIESTRO ASOCIADO	GRAVEDAD SINIESTRO-INFRACCION
2016	2	2016-02-13 08:40:00	OBG527	79740255	Vehículos de la empresa	Solo daños
2016	11	2016-11-18 08:15:00	OBI720	80267827	Vehículos de la empresa	Solo daños
2016	2	2016-02-24 18:50:00	OBI768	19382287	Vehículos de la empresa	Solo daños
2016	2	2016-02-06 08:00:00	OBI773	19277645	Vehículos de la empresa	Solo daños
2016	4	2016-04-06	OBI773	19277645	C.03	C3-Bloquear una calzada o intersección con un vehículo
2017	8	2017-08-01	OBG531	19373131	H.03	H03-El conductor, pasajero o peatón que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumpla las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, o no obedezca las indicaciones.
2017	8	2017-08-16	OBH309	899999061	C.02	C2-Estacionar un vehículo en sitios prohibidos
2018	5	2018-05-05	OBI720	80267827	C.33	C33-Poner un vehículo en marcha sin las precauciones para evitar choques.
2018	1	2018-01-10 14:00:00	OLM972	19277645	Vehículos de la empresa	Solo daños
2018	7	2018-07-12 05:15:00	OLM972	19277645	Vehículos de la empresa	Solo daños
2019	1	2019-01-24	OLM971	12144273	C.02	C2-Estacionar un vehículo en sitios prohibidos

AÑO	MES	FECHA	PLACA	NUMERO IDENTIFICACION	SINIESTRO ASOCIADO	GRAVEDAD SINIESTRO-INFRACCION
2019	6	2019-06-25	TUP755	79532721	C.14	C14-Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. además, de hacerlo, el vehículo será inmovilizado.
2019	11	2019-11-26	OLM972	19277645	Conductor y vehículo de la empresa	Solo daños
2019	12	2019-12-20	OLO562	79532721	Conductor y vehículo de la empresa	Solo daños

Definición de Riesgos Viales

Riesgos potenciales a los cuales está expuesto el personal según su rol en la vía, clasificados por hábito y entorno:

ROL	RIESGO POR HÁBITO
CONDUCTOR	No cumplir los límites de velocidad establecidos
	No respetar las señales de tránsito
	No usar el cinturón de seguridad
	Distracción, por el uso del celular
	No mantener las dos manos en el volante
	No realizar a conciencia el Revisión Pre operacional del equipo
	No guardar una distancia de seguridad con los demás vehículos
	Adelantar o cambiar de carril en línea continua
	Vehículo en mal estado
	Estado de fatiga, sueño, cansancio
MOTOCILCISTA	No cumplir con los límites de velocidad establecidos
	Distracción por uso de celular
	No respetar las señales de tránsito
	No hacer el uso adecuado de los carriles
	Adelantar entre vehículos
	No utilizar elementos de protección correctos o de mala calidad
	Vehículo en mal estado
PEATON	No transitar sobre la acera
	No estar atento a los posibles riesgos
	No respetar las señales de tránsito

ROL	RIESGO POR HÁBITO
CICLISTA	No hacer uso de los carriles exclusivos
	Exceso de velocidad
	No respetar las señales de tránsito
	No utilizar elementos de protección correctos o de mala calidad
ACOMPAÑANTE VEHICULO	No aplicar las medidas de prevención al subir o bajar del vehículo
	Distraer al conductor

ROL	RIESGO POR ENTORNO
CONDUCTOR	No ser tolerante frente a los errores de los otros actores de la vía
	Vías en mal estado
	Pavimento mojado, superficie deslizante, inundaciones
	Intensidad del tráfico
	Imprudencia de los otros actores de la vía
	Falta de señalización
	Falta de iluminación
MOTOCILCISTA	No ser tolerante frente a los errores de los otros actores de la vía
	Vías en mal estado
	Pavimento mojado, superficie deslizante, inundaciones
	Intensidad del tráfico
	Imprudencia de los otros actores de la vía
	Falta de señalización
	Falta de iluminación
PEATON	Imprudencia de los otros actores de la vía
	Estado de las zonas donde transita
	Falta de infraestructura adecuada
CICLISTA	No ser tolerante frente a los errores de los otros actores de la vía
	Vías en mal estado
	Pavimento mojado, superficie deslizante, inundaciones
	Seguridad en las vías
ACOMPAÑANTE VEHICULO	Condiciones mecánicas del vehículo
	Comportamientos inseguros por parte del conductor

1.6. Valoración de Riesgos Viales

De acuerdo con la Resolución 1565 de 2014 se debe determinar el nivel de riesgo en seguridad vial, para esto se aplicaron conceptos técnicos establecidos en la guía técnica colombiana para determinación de riesgos GTC 45 de 2012 adaptándola a seguridad vial.

Valoración de Riesgos Viales

a) La evaluación de los riesgos teniendo en cuenta la suficiencia de los controles existentes.
b) La definición de los criterios de aceptabilidad del riesgo. La decisión de si son aceptables o no, con base en los criterios definidos.

NIVEL DE RIESGO	CLASIFICACION	EXPLICACION
I	NO ACEPTABLE	Situación crítica corrección urgente
II	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECÍFICO	Corregir o adaptar medidas de control
III	MEJORABLE	Mejorar el control existente
IV	ACEPTABLE	No intervenir, salvo que un análisis más específico lo justifique

Riesgo por Hábito personal administrativo

	ROL	RIESGO POR HÁBITO	VALORACIÓN
ADMINISTRATIVO	CONDUCTOR	No cumplir los límites de velocidad establecidos	NO ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		No respetar las señales de tránsito	NO ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		No usar el cinturón de seguridad	NO ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		Distracción, por el uso del celular	MEJORABLE
		No mantener las dos manos en el volante	MEJORABLE
		No realizar a conciencia el chequeo preoperacional del equipo	NO ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		No guardar una distancia de seguridad con los demás vehículos	MEJORABLE
		Adelantar o cambiar de carril en línea continua	MEJORABLE
		Vehículo en mal estado	NO ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		Estado de fatiga, sueño, cansancio	MEJORABLE
	MOTOCICLISTA	No cumplir con los límites de velocidad establecidos	NO ACEPTABLE
		Distracción por uso de celular	NO ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		No respetar las señales de tránsito	NO ACEPTABLE
		No hacer el uso adecuado de los carriles	NO ACEPTABLE
		Adelantar entre vehículos	NO ACEPTABLE
		No utilizar elementos de protección correctos o de mala calidad	NO ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		Vehículo en mal estado	NO ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
	PEATON	No transitar sobre la acera	NO ACEPTABLE
		No estar atento a los posibles riesgos	NO ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		No respetar las señales de tránsito	NO ACEPTABLE
	CICLISTA	No hacer uso de los carriles exclusivos	NO ACEPTABLE
		Exceso de velocidad	NO ACEPTABLE
		No respetar las señales de tránsito	NO ACEPTABLE
		No utilizar elementos de protección correctos o de mala calidad	NO ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
	ACOMPAÑANTE VEHICULO	No aplicar las medidas de prevención al subir o bajar del vehículo	MEJORABLE
		Distraer al conductor	MEJORABLE

Riesgo por Hábito personal profesional

	ROL	RIESGO POR HÁBITO	VALORACIÓN
PROFESIONAL	CONDUCTOR	No cumplir los límites de velocidad establecidos	MEJORABLE
		No respetar las señales de tránsito	MEJORABLE
		No usar el cinturón de seguridad	MEJORABLE
		Distracción, por el uso del celular	MEJORABLE
		No mantener las dos manos en el volante	MEJORABLE
		No realizar a conciencia el chequeo preoperacional del equipo	MEJORABLE
		No guardar una distancia de seguridad con los demás vehículos	MEJORABLE
		Adelantar o cambiar de carril en línea continua	NO ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		Vehículo en mal estado	NO ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		Estado de fatiga, sueño, cansancio	MEJORABLE
	MOTOCILCISTA	No cumplir con los límites de velocidad establecidos	MEJORABLE
		Distracción por uso de celular	MEJORABLE
		No respetar las señales de tránsito	NO ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		No hacer el uso adecuado de los carriles	MEJORABLE
		Adelantar entre vehículos	MEJORABLE
		No utilizar elementos de protección correctos o de mala calidad	MEJORABLE
		Vehículo en mal estado	MEJORABLE
	PEATON	No transitar sobre la acera	MEJORABLE
		No estar atento a los posibles riesgos	MEJORABLE
		No respetar las señales de tránsito	MEJORABLE
	CICLISTA	No hacer uso de los carriles exclusivos	MEJORABLE
		Exceso de velocidad	NO ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		No respetar las señales de tránsito	NO ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		No utilizar elementos de protección correctos o de mala calidad	MEJORABLE
	ACOMPAÑANTE VEHICULO	No aplicar las medidas de prevención al subir o bajar del vehículo	MEJORABLE
		Distraer al conductor	MEJORABLE

Riesgo por Hábito personal técnico

	ROL	RIESGO POR HÁBITO	VALORACIÓN
TECNICO	CONDUCTOR	No cumplir los límites de velocidad establecidos	NO ACEPTABLE
		No respetar las señales de tránsito	NO ACEPTABLE
		No usar el cinturón de seguridad	NO ACEPTABLE
		Distracción, por el uso del celular	MEJORABLE
		No mantener las dos manos en el volante	MEJORABLE
		No realizar a conciencia el chequeo preoperacional del equipo	NO ACEPTABLE
		No guardar una distancia de seguridad con los demás vehículos	MEJORABLE
		Adelantar o cambiar de carril en línea continua	NO ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		Vehículo en mal estado	MEJORABLE
		Estado de fatiga, sueño, cansancio	MEJORABLE
	MOTOCILCISTA	No cumplir con los límites de velocidad establecidos	NO ACEPTABLE
		Distracción por uso de celular	NO ACEPTABLE
		No respetar las señales de tránsito	NO ACEPTABLE
		No hacer el uso adecuado de los carriles	NO ACEPTABLE
		Adelantar entre vehículos	NO ACEPTABLE
		No utilizar elementos de protección correctos o de mala calidad	MEJORABLE
		Vehículo en mal estado	NO ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
	PEATON	No transitar sobre la acera	MEJORABLE
		No estar atento a los posibles riesgos	MEJORABLE
		No respetar las señales de tránsito	MEJORABLE
	CICLISTA	No hacer uso de los carriles exclusivos	NO ACEPTABLE CON CONTROL ESPECÍFICO
		Exceso de velocidad	NO ACEPTABLE
		No respetar las señales de tránsito	NO ACEPTABLE
		No utilizar elementos de protección correctos o de mala calidad	MEJORABLE
	ACOMPAÑANTE VEHICULO	No aplicar las medidas de prevención al subir o bajar del vehículo	MEJORABLE
		Distraer al conductor	MEJORABLE

Riesgo por Entorno personal administrativo

	ROL	RIESGO POR ENTORNO	VALORACIÓN
ADMINISTRTAIVO	CONDUCTOR	No ser tolerante frente a los errores de los otros actores de la vía	MEJORABLE
		Vías en mal estado	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
		Pavimento mojado, superficie deslizante, inundaciones	MEJORABLE
		Intensidad del tráfico	MEJORABLE
		Imprudencia de los otros actores de la vía	MEJORABLE
		Falta de señalización	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
		Falta de iluminación	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
	MOTOCILCISTA	No ser tolerante frente a los errores de los otros actores de la vía	MEJORABLE
		Vías en mal estado	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
		Pavimento mojado, superficie deslizante, inundaciones	MEJORABLE
		Intensidad del tráfico	MEJORABLE
		Imprudencia de los otros actores de la vía	MEJORABLE
		Falta de señalización	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
		Falta de iluminación	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
	PEATON	Imprudencia de los otros actores de la vía	MEJORABLE
		Estado de las zonas donde transita	MEJORABLE
		Falta de infraestructura adecuada	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
	CICLISTA	No ser tolerante frente a los errores de los otros actores de la vía	MEJORABLE
		Vías en mal estado	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
		Pavimento mojado, superficie deslizante, inundaciones	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
		Seguridad en las vías	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
	ACOMPAÑANTE VEHICULO	Condiciones mecanicas del vehículo	MEJORABLE
		Comportamientos inseguros por parte del conductor	MEJORABLE

Riesgo por Entorno personal profesional

	ROL	RIESGO POR ENTORNO	VALORACIÓN
PROFESIONAL	CONDUCTOR	No ser tolerante frente a los errores de los otros actores de la vía	MEJORABLE
		Vías en mal estado	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
		Pavimento mojado, superficie deslizante, inundaciones	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
		Intensidad del tráfico	MEJORABLE
		Imprudencia de los otros actores de la vía	MEJORABLE
		Falta de señalización	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
		Falta de iluminación	MEJORABLE
	MOTOCILCISTA	No ser tolerante frente a los errores de los otros actores de la vía	MEJORABLE
		Vías en mal estado	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
		Pavimento mojado, superficie deslizante, inundaciones	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
		Intensidad del tráfico	MEJORABLE
		Imprudencia de los otros actores de la vía	MEJORABLE
		Falta de señalización	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
		Falta de iluminación	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
	PEATON	Imprudencia de los otros actores de la vía	MEJORABLE
		Estado de las zonas donde transita	MEJORABLE
		Falta de infraestructura adecuada	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
	CICLISTA	No ser tolerante frente a los errores de los otros actores de la vía	MEJORABLE
		Vías en mal estado	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
		Pavimento mojado, superficie deslizante, inundaciones	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
		Seguridad en las vías	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
	ACOMPAÑANTE	Condiciones mecanicas del vehículo	MEJORABLE
		Comportamientos inseguros por parte del conductor	MEJORABLE

Riesgo por Entorno personal técnico

	ROL	RIESGO POR ENTORNO	VALORACIÓN
TECNICO	CONDUCTOR	No ser tolerante frente a los errores de los otros actores de la vía	MEJORABLE
		Vías en mal estado	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
		Pavimento mojado, superficie deslizante, inundaciones	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
		Intensidad del tráfico	MEJORABLE
		Imprudencia de los otros actores de la vía	MEJORABLE
		Falta de señalización	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
		Falta de iluminación	MEJORABLE
	MOTOCILCISTA	No ser tolerante frente a los errores de los otros actores de la vía	MEJORABLE
		Vías en mal estado	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
		Pavimento mojado, superficie deslizante, inundaciones	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
		Intensidad del tráfico	MEJORABLE
		Imprudencia de los otros actores de la vía	MEJORABLE
		Falta de señalización	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
		Falta de iluminación	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
	PEATON	Imprudencia de los otros actores de la vía	MEJORABLE
		Estado de las zonas donde transita	MEJORABLE
		Falta de infraestructura adecuada	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
	CICLISTA	No ser tolerante frente a los errores de los otros actores de la vía	MEJORABLE
		Vías en mal estado	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
		Pavimento mojado, superficie deslizante, inundaciones	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
		Seguridad en las vías	NO ACEPTABLE O CON CONTROL ESPECIFICO
	ACOMPAÑANTE VEHICULO	Condiciones mecanicas del vehículo	MEJORABLE
		Comportamientos inseguros por parte del conductor	MEJORABLE

Matriz de Riesgos Viales

	Actividades	Viabilidad	Cronograma	Responsables	Presupuesto
1	Factor Humano	SI	SI	Talento Humano	SI
2	Factor Vehículo	SI	SI	Sub Dirección Servicios Administrativos	SI
3	Infraestructura Segura	SI	SI	Dirección Administrativa y Financiera	SI
4	Atención a Víctimas	SI	SI	Sub Dirección Servicios Administrativos y Talento Humano	SI

1.7. Plan de Acción por pilar

PILAR	RIESGO	OBJETIVO	ACCIONES	MEJORES PRÁCTICAS
FACTOR HUMANO	Cumplimiento Normas de Tránsito	Sentido y apropiación de la normatividad vigente	Capacitación Normas de Tránsito Capacitación en señalización vial Poner en uso los controles de Seguridad	Cumplir con los lineamientos y restricciones establecidos en las normas. (Uso del cinturón de seguridad, velocidad máxima permitida y cumplimiento de la señalización)
	Distracción por el uso del celular	Crear conciencia de la restricción del uso de equipos bidireccionales mientras se conduce	Aplicación de la Política del no uso de equipos bidireccionales mientras se conduce (Resolución 440 de 2017), o la que se encuentre vigente/ Sensibilización en comportamiento y hábitos seguros.	Cumplir con los lineamientos y restricciones establecidos en las normas. No uso de equipos de bidireccionales mientras se conduce; Detener el vehículo en zona segura, uso de accesorios manos libres.
	Respeto y tolerancia con los demás usuarios de la vía	Practicar medidas de tolerancia, conciencia y respeto ante comportamientos de usuarios en la vía.	Capacitación en convivencia ciudadana / Empatía y Sensibilización en accidentalidad vial.	Generar cultura ciudadana y potenciar valores de convivencia y respeto por los demás.
	Estado de fatiga, sueño o cansancio	Prevenir la ocurrencia de accidentes viales derivados de limitaciones asociadas a la fatiga laboral y agotamiento	Capacitación sobre las limitaciones psico físicas en la conducción, hábitos de vida saludable /Mecanismo de control de horas de conducción y descanso.	Aplicar hábitos de vida saludable, cumplir la política de horas de conducción y descanso.

PILAR	RIESGO	OBJETIVO	ACCIONES	MEJORES PRÁCTICAS
VEHÍCULOS SEGUROS	Inspección de los vehículos	Verificar las condiciones de seguridad y operación de los vehículos.	Sensibilización en Vehículos Seguros. / Correcto diligenciamiento del formato de chequeo pre operacional.	Realizar a conciencia la inspección diaria de los vehículos que utiliza para sus desplazamientos.
	Daño en el Elemento de Trabajo	Dar buen uso los elementos de trabajo (Vehículos)	Aplicación de la normatividad vigente reparación y daño de los elementos de trabajo asignados o bajo responsabilidad del servidor	Sensibilización sobre la normatividad aplicable
	Mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos	Asegurar que los vehículos cumplan con las condiciones de operación y seguridad.	Planeación y ejecución de los planes de mantenimiento preventivo y correctivo.	Ejecutar los mantenimientos de acuerdo con las fichas técnicas de los vehículos, las fechas establecidas o cuando se presenten fallas o averías mecánicas.

PILAR	RIESGO	OBJETIVO	ACCIONES	MEJORES PRÁCTICAS
INFRAESTRUCTURA SEGURA	Estado de la Vía	Identificar el deterioro, daños permanentes y temporales en la Infraestructura interna, así como, identificar posibles riesgos en las vías públicas o privadas utilizadas para la operación.	Análisis de vías e identificación de puntos críticos, daños permanentes o temporales, socialización de la información.	Reporte del estado de las vías a las Entidades competentes a través de oficio
	Conducción en condiciones adversas	Incluir dentro del programa de formación la conducción segura en condiciones adversas, en temas tales como: Conducción bajo la lluvia, conducción en ascenso y descenso de pendientes, conducción nocturna y manejo preventivo.	Capacitación y o reinducción en conducciones en condiciones adversas	Sensibilizar a los conductores de la Entidad sobre el manejo en condiciones adversas

PILAR	RIESGO	OBJETIVO	ACCIONES	MEJORES PRÁCTICAS
ATENCION A VICTIMAS	Accidentes de Tránsito	Asegurar la investigación de todos los siniestros de tránsito reportados en la entidad, para determinar sus causas reales y establecer acciones que permitan prevenir la ocurrencia de más situaciones similares.	Capacitación a servidores de la Entidad de: - Talento Humano -Control Interno Disciplinario - Subdirección de Servicios Administrativos -Dirección Administrativa y Financiera	Realizar una capacitación a los servidores de la Entidad, para que puedan intervenir en las investigaciones de siniestros
	En atención a lo definido por la Resolución1564 del 06 de junio de 2014, los planes de acción para el pilar de Atención a Víctimas.	Divulgar, ante todo el personal, un protocolo y un conjunto de acciones seguras, adecuadas, sistemáticas y prácticas de atención a víctimas en caso de accidente de tránsito, que permita actuar manera asertiva	Creación de un grupo interdisciplinario capacitado acorde a las necesidades de los diferentes incidentes o accidentes en los cuales se involucran vehículos o actores viales de la entidad:	El grupo debe velar por la divulgación del protocolo de atención a víctimas y deben ser miembros permanentes Talento Humano (SST) y Control Interno Disciplinario

Viabilidad de planes de acción

Todos los planes de acción cuentan con los recursos financieros y de talento humano, viables para la entidad, teniendo en cuenta que todas las áreas están involucradas y comprometidas al desarrollo e implementación del PESV en pro de una nueva cultura de Seguridad Vial y de mejora continua.

1.8. Implementación acciones del PESV

Plan de Acción Anual

https://secretariageneral.gov.co/transparencia/planeacion/plan-accion-anual-plan-estrategico-seguridad-vial-2020

PLAN DE ACCIÓN ANUAL - PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 2020

DESCRIPCION DE LA ACTIVIDAD	RESPONSABLE	# actividades	PROGRAMACIÓN ACTIVIDADES PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 2020												RESULTADO %
			Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	
FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL -30%															
Actualizar el Plan Estratégico de Seguridad Vial de acuerdo con la normatividad vigente.	Dirección Administrativa y Financiera	10	5,0%	5,0%	5,0%	5,0%									30,0%
Elaborar y presentar el informe de Gestión del Plan Estratégico de Seguridad Vial trimestralmente.	Dirección Administrativa y Financiera		2,0%			2,0%			2,0%			2,0%			
Realizar la programación y ejecutar las actividades de la semana de la Seguridad Vial de la Secretaría General, de acuerdo con los lineamientos de la Secretaría de Movilidad.	Dirección Administrativa y Financiera											2,0%			
COMPORTAMIENTO HUMANO -30%															
Analizar los resultados de las pruebas teórico practicas a los conductores de la Secretaria General.	Dirección Administrativa y Financiera	15											10,0%		30,0%
Realizar análisis de resultados de la capacitación de competencias en seguridad vial a los conductores de la Entidad.	Dirección Administrativa y Financiera							5,0%					5,0%		
Planear y ejecutar campañas de sensibilización de Bicipensante en el Archivo de Bogotá y Manzana Liévano	Secretaría Distrital de Movilidad - Dirección Administrativa y Financiera				1,0%			1,0%					1,0%		
Revisar mínimo 2 veces al año que la documentación de los conductores de la Entidad se encuentre completa y actualizada en los expedientes respectivos.	Dirección de Talento Humano-Dirección Administrativa y Financiera									1,0%				1,0%	
Realizar las sensibilizaciones del programa de prevención de drogas y alcohol "Vivir con Sentidos",	Dirección de Talento Humano-Dirección Administrativa y Financiera												1,0%		
Planear y ejecutar campañas de sensibilización a los servidores de la entidad en inducción o reinducción.	Dirección de Talento Humano-Dirección Administrativa y Financiera			1,0%				1,0%				1,0%		1,0%	
VEHICULOS SEGUROS -20%															
Consolidar y analizar el informe de consumo de combustible del parque automotor de la Entidad.	Subdirección Servicios Administrativos-Dirección Administrativa y Financiera	12			2,0%			2,0%			2,0%			2,0%	20,0%
Consolidar y analizar los formatos de chequeo preoperacional de los vehículos del parque automotor y revisar las gestiones realizadas.	Subdirección Servicios Administrativos-Dirección Administrativa y Financiera				1,0%			1,0%			1,0%			1,0%	
Consolidar y analizar el Informe mantenimiento vehículos.	Subdirección Servicios Administrativos-Dirección Administrativa y Financiera				2,0%			2,0%			2,0%			2,0%	
INFRAESTRUCTURA SEGURA -10%															
Instalar señalización vertical en el Archivo de Bogotá.	Subdirección Servicios Administrativos-Dirección Administrativa y Financiera	5									0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	10%
Instalar planos de rutas seguras en la sala de conductores.	Subdirección Servicios Administrativos-Dirección Administrativa y Financiera							2%							
Realizar la solicitud y verificación al mantenimiento de la señalización horizontal en la Manzana Liévano.	Subdirección Servicios Administrativos-Dirección Administrativa y Financiera										0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	
Realizar la solicitud y verificación de las adecuaciones de los parqueaderos Centro de Memoria y la zona de carga de la Imprenta Distrital.	Subdirección Servicios Administrativos-Dirección Administrativa y Financiera								2%		0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	
ATENCIÓN A VÍCTIMAS -10%															
Hacer seguimiento a los incidentes de transito y verificar la realización de sensibilizaciones cuando haya lugar.	Dirección de Talento Humano-Dirección Administrativa y Financiera	5			2,0%					2,0%				2%	10%
Realizar seguimiento a las capacitaciones de atención a victimas de accidentes de tránsito.	Dirección de Talento Humano-Dirección Administrativa y Financiera							2%				2%			
TOTALES		**47,00**	**7,0%**	**6,0%**	**13,0%**	**7,0%**	**0,0%**	**16,0%**	**4,0%**	**3,0%**	**6,5%**	**8,5%**	**18,5%**	**10,5%**	**100,0%**

PONDERACIÓN PILARES	
1. FORTALECIMIENTO GESTIÓN INSTITUCIONAL -30% 2. COMPORTAMIENTO HUMANO -30% 3. VEHÍCULOS SEGUROS -20% 4. INFRAESTRUCTURA SEGURA -10% 5. ATENCIÓN A VÍCTIMAS -10%	El porcentaje correspondiente a cada pilar del plan estratégico de seguridad vial fue determinado de acuerdo con la Ley 1503 de 2011 y la Resolución No 1565 de 2014, las cuales indican los pesos que se debe determinar en cada uno

Presupuesto Implementación PESV

Las metas del Plan Estratégico de Seguridad Vial se ejecutan en función del desarrollo propio de las actividades misionales de la entidad enmarcadas en el decreto 425 de 2016 https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=67103), a través del plan de capacitación institucional en el componente de capacitación a funcionarios, a través de los contratos de mantenimiento de vehículos, de compra de insumos de ferretería, contratos de prestación de servicios del personal que apoya las labores de mantenimiento sedes y en recursos de inversión.

1.9. Seguimiento y Evaluación planes de acción

Indicadores del Plan

La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. definió como mecanismo objetivo para el seguimiento del desarrollo del Plan estratégico de seguridad vial, la revisión de la evolución e impacto de los planes de acción implementados, los siguientes indicadores, los cuales serán objeto de revisión trimestralmente por parte del Mesa de Trabajo para la toma de decisiones.

Para la medición de los indicadores, se toma como fuente los informes de accidentalidad, la programación de vehículos para mantenimiento y sus respectivas fichas técnicas, control de asistencia a capacitación y actas de capacitación y el cumplimiento de las actividades referentes al PESV programadas.

Tabla de indicadores PESV

TIPO DE INDICADOR	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN	META	RESPONSABLE	FRECUENCIA	MEDICIÓN
RESULTADO	Número de accidentes de tránsito en el periodo	Prevenir la ocurrencia de accidentalidad vial en la Entidad	Igual al 10%	Subdirección Servicios Administrativos	Trimestral	(No. De accidentes de tránsito ocurridos en el periodo / No. De accidentes del periodo anterior)x100
ACTIVIDAD	Personal capacitado y/o sensibilizado en Seguridad Vial	Cobertura de personal capacitado y sensibilizado en seguridad vial	100% del personal capacitado	Dirección de Talento Humano	Trimestral	(No. De personas capacitadas en seguridad vial / No. De personas programadas para la capacitación)x100
ACTIVIDAD	Cumplimiento de los programas de mantenimiento de los vehículos	Asegurar el cumplimiento del programa de mantenimiento de vehículos propios	100% mantenimientos realizados	Subdirección Servicios Administrativos	Trimestral	(No. De vehículos con mantenimiento ejecutado/No. De vehículos programados para mantenimiento)x 100
ACTIVIDAD	Programación y ejecución de actividades del PESV	Garantizar la programación y ejecución de las actividades del PESV	80% actividades ejecutadas	Dirección Administrativa y Financiera	Trimestral	(No. De actividades realizadas / No. De actividades programadas)x100

1.10. Auditorias

La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., garantizará, además de la medición trimestral de los indicadores mencionados, un plan de auditorías internas de forma anual. En los procesos de auditoría se deberá generar recomendaciones para que se tomen acciones preventivas o correctivas cuando existan debilidades en materia de seguridad vial.

Estas recomendaciones deberán ser fácilmente identificables, asignar una persona que sea responsable de ejecutarlas en un período de tiempo determinado.

Se adjunta el plan de auditorías por parte de la oficina de control interno.
https://secretariageneral.gov.co/sites/default/files/control/cronograma_paa2020.pdf

2. COMPORTAMIENTO HUMANO

2.1. Procedimiento de selección de conductores

Perfil del conductor

La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., para la selección de conductores, se rige bajo las directrices de la Resolución 160 de 2019, *"Por la cual se modifica el Manual ESPECÍFICO de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos de la planta de personal de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C."*
https://secretariageneral.gov.co/sites/default/files/planeacion/resolucion-160-de-2019_0.pdf

Procedimiento vinculación conductores

La Secretaría General en el marco de la Ley 909 de 2004 realiza el proceso de vinculación de personal y además cuenta con un procedimiento para la vinculación de los servidores. Todas las personas que sean contratadas para con el cargo de conductor para la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C y/o se le asigne un vehículo de la entidad, deberán cumplir con requisitos mínimos de acuerdo con la normatividad vigente:
https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5125
https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=14861
https://secretariageneral.gov.co/sites/default/files/planeacion/resolucion-160-de-2019_0.pdf

Pruebas de Ingreso para conductores

Las pruebas de ingreso para el caso del Plan Estratégico de Seguridad Vial son todas aquellas que ayudan a garantizar la idoneidad del Conductor para cumplir su función. Estas son de

estricto cumplimiento por parte de los funcionarios de la Entidad y se deben realizar sin excepción a todos aquellos aspirantes a conductor al momento de la selección, bien sea desde la Comisión Nacional del Servicio Civil, o por la Entidad.

Las pruebas que realiza la Secretaría General se realizan mediante contratación estatal y se generan bajo el rubro de Seguridad y Salud en el trabajo, los exámenes corresponden a:

- ✓ Exámenes Médicos Ocupacionales
- ✓ Osteomuscular
- ✓ Exámenes Psicosensométricos
- ✓ Visiometría
- ✓ Audiometría

La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., para dar cumplimiento a los requerimientos de la Resolución 1565 de 2014 se incluyó dentro de los exámenes Psicosensométricos los siguientes:

- ✓ Examen de coordinación motriz
- ✓ Examen de psicología

Pruebas de control preventivo

Las pruebas preventivas que se están aplicando a los conductores son las siguientes:

- ✓ **Exámenes médicos periódicos:** Anual.
- ✓ **Exámenes Psicosensométricos:** Cada vez que se requiera la refrendación de la licencia de conducción.
- ✓ **Prueba Teórica:** Anual.
- ✓ **Prueba Práctica:** Anual.

Pruebas Teórica

La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. realizará una prueba teórica de conocimiento sobre normatividad y de factores de conducción, diseñada por una entidad idónea en la materia que permite medir el grado de conocimiento: La Secretaría General realiza este proceso con el Sena.

El Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA, es un establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, Adscrito al Ministerio del Trabajo de Colombia. Ofrece formación gratuita con programas técnicos, tecnológicos y complementarios que, enfocados en el desarrollo económico, tecnológico y social del país, entran a engrosar las actividades productivas de las empresas y de la industria, para obtener mejor competitividad y producción con los mercados globalizados.

Prueba Práctica

Esta será realizada por una persona o ente idóneo, en un vehículo que tenga igual o similares condiciones del vehículo que se va a operar, el evaluador deberá contar con las competencias para la aplicación de la prueba, se realizará utilizando una vía urbana para poder medir la pericia, hábitos y habilidades en la conducción, su capacidad de manejo y reacción; para los efectos de evaluación se utilizara el formato definido por el evaluador en el que se tendrán en cuenta criterios como revisión de luces, llantas, niveles de fluidos, documentación; igualmente se evalúan los hábitos de conducción como el arranque del vehículo, estabilidad, control de cambios, estacionamiento, señalización, normatividad, tránsito, toma de decisiones, comportamiento y seguridad. La Secretaría General realiza este proceso con el Sena.

El Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA, es un establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, Adscrito al Ministerio del Trabajo de Colombia. Ofrece formación gratuita con programas técnicos, tecnológicos y complementarios que, enfocados en el desarrollo económico, tecnológico y social
del país, entran a engrosar las actividades productivas de las empresas y de la industria, para obtener mejor competitividad y producción con los mercados globalizados.

2.2. Capacitación en Seguridad Vial

Capacitación en Seguridad Vial

Las capacitaciones se realizarán mediante el Plan Institucional de Capacitación el cual está dispuesto para los servidores(as) públicos, atendiendo para ello las necesidades de aprendizaje organizacional, siguiendo los, lineamientos de la Política de Gestión Estratégica de Talento Humano – MIPG.
https://secretariageneral.gov.co/sites/default/files/planeacion/plan_de_capacitacion_2020_resolucion_063_de_2020.pdf

- ✓ Normatividad con énfasis en el Código Nacional de Tránsito.
- ✓ Formación en técnicas en Seguridad vial
- ✓ Capacitación en Manejo defensivo
- ✓ Capacitación en Eco- conducción
- ✓ Capacitación en Reporte e Investigación de Accidentes ante la ARL

2.3. Control documentación conductores

La Dirección de Talento Humano, es la encargada de custodiar las hojas de vida de los conductores que se encuentren vinculados a la planta de personal.

La Subdirección de servicios administrativos será la encargada de velar por la actualización de la información de los conductores y la buena conducta de los mismos y semanalmente verificará si existe algún comparendo asociado a la placa del vehículo asignado o al número de cédula. Para cada caso deberá reportar la novedad mediante oficio a la Dirección de Talento Humano con copia a la Dirección Administrativa y Financiera.

La Dirección Administrativa y Financiera revisará la documentación de las carpetas de los conductores 2 veces al año en compañía de un funcionario de la Dirección de Talento Humano y de la Subdirección de Servicios Administrativos, se dejará como constancia un formato de evidencia de reunión. 2213100-FT-449

Información de los conductores

La información se mantiene de manera conjunta entre la Dirección de Talento Humano y la Subdirección de Servicios Administrativos quienes se encargarán de garantizar la actualización, trazabilidad y custodia de la información contenida en el sistema de archivo con el que cuenta la Secretaría General. La base de datos es la siguiente:

- ✓ Nombres y Apellidos
- ✓ Número de identificación
- ✓ Edad
- ✓ Grupo de trabajo al que pertenece
- ✓ Tipo de contrato
- ✓ Años de experiencia en la conducción
- ✓ Tipo de licencia de conducción
- ✓ Inscripción ante el RUNT
- ✓ Vigencia de la licencia de conducción
- ✓ Tipo de vehículo que conduce
- ✓ Reporte de comparendos e histórico de los mismos
- ✓ Control de ingreso de conductores con deudas de comparendos
- ✓ Reporte de incidentes - fecha, lugar, área rural/urbana
- ✓ Reporte de accidentes- fecha, lugar, área rural/urbana
- ✓ Acciones de seguridad vial realizada
- ✓ Reporte de enfermedades que sean de relevancia para ejercer la conducción
- ✓ Capacitaciones recibidas en seguridad vial, en temas de conducción…. Etc.

Información de los conductores no propios para el caso de los vehículos contratados la documentación reposará en el expediente contractual correspondiente, la documentación se deberá encontrar al día; el responsable de hacer llegar la información al expediente contractual corresponde al supervisor del contrato quien a su vez podrá delegar en el apoyo a la supervisión.

2.4. Reporte de comparendos

El auxiliar administrativo encargado de la gestión del parque automotor designado por la Subdirección de Servicios Administrativos deberá revisar la página del RUNT o Secretaría de Movilidad semanalmente donde verificará, si existe algún comparendo impuesto a cada una de las placas asignadas a los vehículos de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C o a las cédulas de los conductores de la Entidad. En caso afirmativo, se procederá a citar al conductor quien a su vez realizará un informe sobre la posible responsabilidad en la infracción cometida, de acuerdo con la resolución 440 de 2017 o la que se encuentre vigente, para el caso de comparendo impuestos a los vehículos de la entidad; cuando son comparendo impartidos a los conductores en sus vehículos particulares, deberán ponerse al día con un compromiso ante la entidad.
Corresponderá a la Subdirección de Servicios Administrativos, remitir a la Oficina de Control Disciplinario el informe sobre la posible responsabilidad en la infracción cometida para el caso de vehículos propios, para que se realice la investigación a que haya lugar.

2.5. Políticas de regulación de la Entidad

No	Actividades	Protocolo	Responsable	Mecanismos
1	Prevención de consumo de alcohol y sustancias psicoactivas.	Programa de modos de vida saludable	Talento Humano	Aleatorio
2	Regulación horas de conducción	Circular	Talento Humano	
3	Regulación de velocidad	folleto	Sub dirección Servicios Administrativos	Encuesta Directivos
4	Uso de EPP (aplicación del protocolo de bioseguridad)	De acuerdo a la establecido por la ARL	Talento Humano	
5	Uso de equipos bidireccionales	folleto	Sub dirección Servicios Administrativos	Encuesta Directivos

La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C, cuenta con un programa de Modos, condiciones y estilos de vida y trabajo saludable el cual tiene como objeto promoción y prevención para el cuidado de la salud; cuerpo sano, sana mente y vivir con sentidos.
https://secretariageneral.gov.co/sites/default/files/planeacion/plan_de_seguridad_y_salud_en_el_trabajo_2020_resolucion_063_de_2020_0.pdf

Así mismo velará por mantener los lugares de trabajo en óptimas condiciones que permita alcanzar altos niveles de seguridad y salud en el trabajo, siendo conscientes que el alcoholismo, la drogadicción y el uso de sustancias alucinógenas y enervantes por parte de los funcionarios y contratistas, tienen efectos adversos en la capacidad de desempeño y afectan considerablemente su salud, seguridad, eficiencia y productividad.

La indebida utilización de medicamentos formulados, la posesión, distribución o venta de drogas no recetadas, bebidas alcohólicas, sustancias alucinógenas y enervantes dentro de las

instalaciones de la Entidad, en el desarrollo del trabajo y durante el ejercicio de sus funciones fuera de la misma, está estrictamente prohibida.

De igual forma está prohibido presentarse a trabajar bajo el efecto del alcohol, drogas y/o sustancias alucinógenas y enervantes o que creen dependencia.
La entidad realizará periódicamente pruebas de verificación a los servidores que deban desarrollar labores de conducción para comprobar que no se encuentran bajo el efecto del alcohol.

Regulación de horas de conducción y descanso

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

Regulación de velocidad

Es obligatorio cumplir con la reglamentación establecida en el Código Nacional de Tránsito y demás normas concordantes, referentes a los límites de velocidad; teniendo en cuenta que la velocidad representa un aspecto muy importante dentro de la Seguridad Vial, en todo caso y respecto de los límites de velocidad señalados, se deberá atender de forma prioritaria la señalización dispuesta en las vías para estos efectos. Para el efectivo control de esta se utilizará el seguimiento a infracciones de tránsito por exceso de velocidad llevando a cabo un control mensual de la reincidencia que permita retroalimentar estas disposiciones y se hará entrega de un folleto que hace referencia al tema.

Uso obligatorio de cinturón de seguridad

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

Uso obligatorio de equipos bidireccionales

Se prohíbe expresamente el uso de dispositivos móviles tales como teléfonos inteligentes, celulares, mp3 o mp4, reproductores con audífonos, ipad´s, tabletas, radios de telecomunicaciones, avantel y demás que ocasionen la distracción del conductor. Lo anterior también incluye la prohibición de leer o responder mensajes de texto o sostener chats.
Para comunicarse, el conductor del vehículo deberá verificar la posibilidad de detener la marcha, aplicando las medidas necesarias de prevención, conforme lo establecen las normas de tránsito, asegurando que no se estacione en vías prohibidas que le puedan ocasionar la imposición de una infracción de tránsito o un accidente por imprudencia al momento de estacionarse.

3. VEHÍCULOS SEGUROS

3.1. Mantenimiento preventivo

El Plan de mantenimiento vehicular está sujeto a las fichas técnicas del fabricante de cada uno de los vehículos y es efectuado por los proveedores idóneos, así mismo.

Plan de mantenimiento preventivo

La Subdirección de Servicios Administrativos es la responsable de programar y verificar el mantenimiento del parque automotor de la Secretaría General, y de mantener al día el cumplimiento de las revisiones técnico-mecánicas, cumpliendo con los estándares definidos por el Gobierno Nacional.

Mantenimiento preventivo*:* Es aquel que se realiza de manera anticipada con el fin de prevenir el surgimiento de averías en los vehículos automotores. El mantenimiento preventivo de los vehículos de la entidad estará sujeto al manual suministrado por el fabricante del vehículo.

Mantenimiento correctivo: Es aquel que se realiza con la finalidad de reparar fallas o defectos que se presenten en vehículos. Este se deberá efectuar en el momento que sea requerido o al momento de presentar fallas. De acuerdo con la ficha técnica de los vehículos se deberá establecer un cronograma de mantenimiento semestral con el ánimo de reducir el mantenimiento correctivo que se llegare a presentar.

Hoja de vida de los vehículos

La Subdirección de Servicios Administrativos deberá elaborar y mantener la hoja de vida de cada uno de los vehículos y velará por que la información siempre se encuentre actualizada y contenga:

- Marca del vehículo
- Placa del vehículo
- Tipo de vehículo
- Color del vehículo
- Cilindraje del vehículo
- Tipo de combustible para suministro al vehículo
- Capacidad del tanque de combustible del vehículo (Litros, galones o capacidad
- de almacenamiento cuando sea con GNV (Gas Natural Vehicular)
- Rendimiento del vehículo expresado en kilómetros por galón
- Potencia del vehículo
- Tipo de motor del vehículo
- Número de chasis (serie) e impronta
- Número de motor (serie) e impronta
- Tipo de caja
- Tracción
- Tipo de frenos
- Tipo de llantas (Ancho / Perfil/ Diámetro)
- Tipo de lubricante del motor
- Capacidad lubricante en galones
- Velocidad máxima
- Número de puestos
- Vidrios eléctricos
- Espejos eléctricos
- Garantía
- Batería (referencia y amperaje)

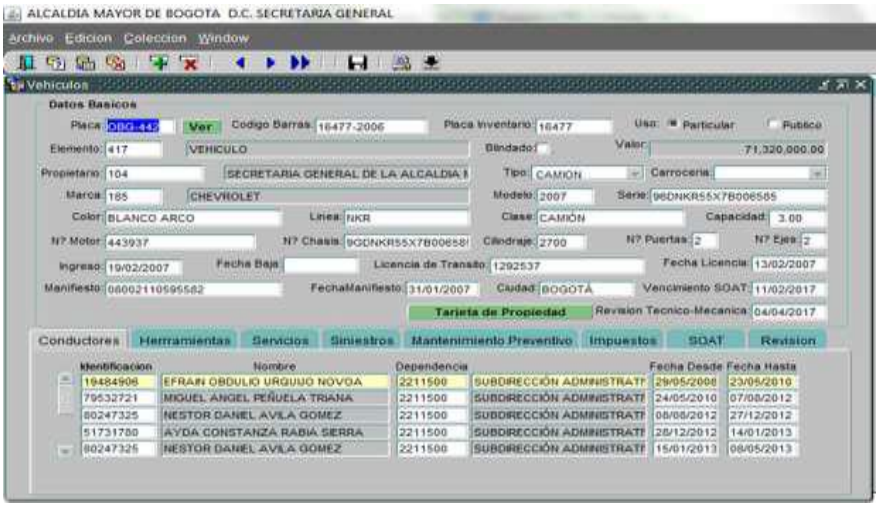
Información de los vehículos

Cada uno de los vehículos contará con una carpeta la cual contendrá la siguiente información:

- Manifiesto de importación del vehículo
- Factura de compra del vehículo (copia)
- Licencia de tránsito del vehículo (copia)
- Juego de improntas del vehículo
- Seguro obligatorio (copia)
- Certificado de emisión de gases, (copia) Los vehículos nuevos de servicio oficial diferentes a motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes a partir del sexto (6o) año contado a partir de la fecha de su matrícula, luego anualmente.
- Acta de entrega del vehículo emitida por el concesionario o donante.
- Para caso de vehículos usados, un certificado de antecedentes del vehículo el cual es emitido por la DIJIN (Policía Nacional).
- Verificación ante el RUNT del estado del vehículo en relación a comparendos.
- Manual de servicio de asistencia
- Certificado de garantía
- Póliza Seguro contra todo riesgo

- Los documentos originales como la licencia de tránsito del vehículo, la revisión técnico mecánica, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de emisión de gases siempre permanecerán en los vehículos; y en la carpeta que se encuentra en el archivo de la Subdirección de Servicios Administrativos deberán reposar las copias.

La documentación del vehículo deberá reposar en el archivo de la Subdirección de Servicios Administrativos y deberá estar disponible para consulta.



Idoneidad del personal que realiza los mantenimientos preventivos y correctivos

La entidad realiza el proceso de contratación para los mantenimientos de los vehículos de la Entidad mediante contratación estatal a través de la plataforma SECOP II, por consiguiente, dicho mantenimiento es realizado por los talleres autorizados, los cuales cuentan con la idoneidad, infraestructura y tecnología requerida para tal fin. Así mismo la subdirección de servicios administrativos realizó mediante proceso contractual, la contratación del personal idóneo para ejecutar las labores de mantenimiento preventivo y correctivo contrato, cuyo objeto corresponde a *"Prestar servicios de apoyo para la valoración técnica y las actividades propias del mantenimiento preventivo y correctivo que se deriven del parque automotor, de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá".* Contrato No 4233000-249-2020. https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticeManagement/Index?currentLanguage=es-CO&Page=login&Country=CO&SkinName=CCE

Mantenimiento preventivo

Se establece un cronograma de mantenimiento preventivo de acuerdo con los históricos de mantenimiento y ficha técnica del vehículo. Esta programación y seguimiento del mismo, está a

cargo del contratista de servicios profesionales y/o de apoyo a la gestión designado por la subdirección de servicios administrativos.

Mantenimiento correctivo

El mantenimiento correctivo está encargado por parte del contratista de servicios profesionales y/o de apoyo a la gestión designado por la subdirección de servicios administrativos, quien es la persona idónea en identificar las fallas presentadas en los vehículos de la Entidad, y remitirlo al taller establecido para realizar las correcciones a las que hubiese lugar.

Protocolo en caso de avería o falla técnica

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

3.2. Revisión Pre operacional

La entidad cuenta con una planilla de Revisión Pre operacional, la cual debe ser diligenciada diariamente por los conductores de la entidad antes de inicio de sus labores. Esta se revisa de manera esporádica durante el mes por parte del técnico laboral en motores Diésel y al finalizar el mes se entrega a la subdirección de servicios administrativos para adjuntarla a la carpeta de los vehículos.

Conforme a lo establecido en la Resolución 1565 de 2014, la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., tiene establecida la realización de la inspección diaria de cada vehículo, los reportes que resulten de las revisiones pre operacionales quedarán consignados en el formato respectivo.

BOGOTÁ | SECRETARÍA GENERAL

REVISION PREOPERACIONAL DE VEHICULOS SECRETARIA GENERAL
ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C.

PLACA		NOMBRE CONDUCTOR	
KILOMETRAJE INICIAL		KILOMETRAJE FINAL	

VALORACION INSPECCION

DIARIAMENTE EL CONDUCTOR DEBE CALIFICAR DE 1 A 5 CADA UNA DE LAS CARACTERISTICAS DEL VEHICULO

1 EXCELENTE
2 BUENO
3 REGULAR
4 MALO
5 NO APLICA

OBSERVACIONES

DIAS HABILES DE SERVICIO - MES

EMENTOS A INSPECCIONA		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
CONDICIONES VEHICULO	NIVEL DE AGUA																															
	NIVEL DE ACEITE																															
	NIVEL HIDRAULICO																															
	LIQUIDO DE FRENOS																															
FRENOS	PRINCIPAL																															
	EMERGENCIA																															
LUCES Y ESTACIONAMIENTO	ALTAS																															
	BAJAS																															
	STOPS																															
	PARQUEO																															
	REVERSA																															
	DIRECCIONALES DELANTERAS																															
	DIRECCIONALES TRASERAS																															
OTROS	LIMPIA BRISAS FUNCIONANDO																															
	PITO																															
	PITO DE REVERSA																															
	TACÓMETRO																															
	CINTURONES DE SEGURIDAD																															
	TABLERO E INDICADORES																															
EQUIPO DE CARRETERA	BOTIQUIN																															
	LINTERNA																															
	DESTORNILLADORES																															
	LLAVES DE EXPANSION Y FIJAS																															
	CRUCETA																															
	GATO																															
	ALICATES																															
	TACOS APTOS PARA BLOQUEO																															
	TRIANGULOS - CONOS																															
	EXTINTOR - ESTADO																															

FIRMA DEL CONDUCTOR _____

CÉDULA

Página 1

Por su parte es deber del conductor informar cualquier anomalía o novedad que evidencie en la revisión del vehículo.

Auditorias de verificación del diligenciamiento del formato pre operacional están a cargo del contratista de servicios profesionales y/o de apoyo a la gestión designado por la subdirección de servicios administrativos, quien las realizará semanalmente. FT-1024 v.2

4. INFRAESTRUCTURA SEGURA

4.1. Infraestructura Interna

La Secretaria General cuenta con 4 sedes en las cuales tiene zonas de parqueadero, en cada una de las sedes se ha realizado las siguientes acciones:

Revisión del Entorno físico

En el análisis realizado a las instalaciones de la entidad, se llevó a cabo la revisión de las vías peatonales de ingreso y salida de los servidores, ingreso a los parqueaderos, vías de circulación de los vehículos y estacionamientos. Se adjuntan planos de cada una de las sedes en mención.

- ✓ Manzana Liévano
- ✓ Archivo

- ✓ Imprenta
- ✓ Centro Memoria

Manzana Liévano - Desplazamiento en las zonas peatonales de las instalaciones.

Se evidenció que no existe conflicto entre las zonas de circulación de los vehículos y las zonas de desplazamiento peatonal

Manzana Liévano – Zona de ingreso y salida de vehículos

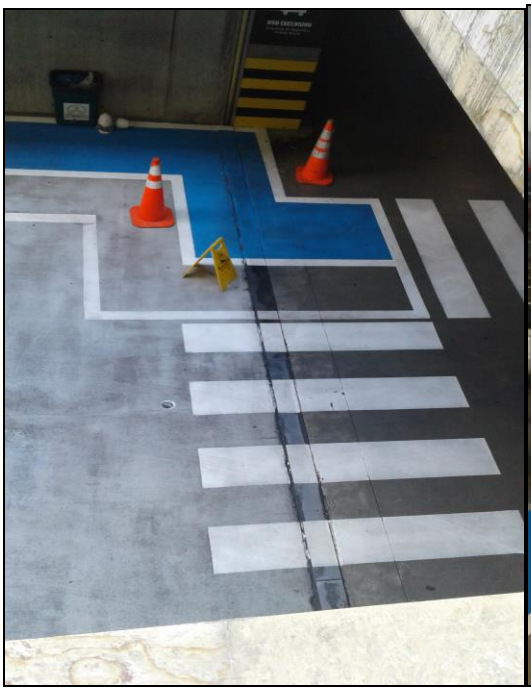
FOTO PARQUEADERO ENTRADA

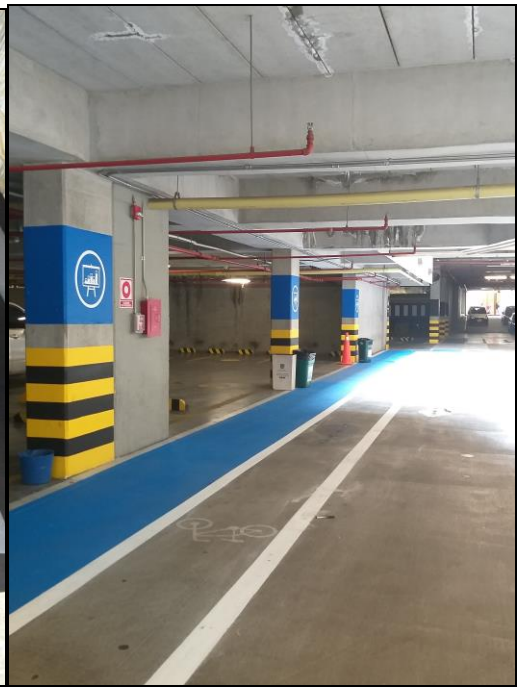
Las zonas de ingreso y salida de los vehículos se encuentran delimitadas y demarcadas, cuenta con cajas de luz para identificar los accesos y salidas. Así mismo cuenta con cajas de luz internas donde se identifica la velocidad máxima permitida.

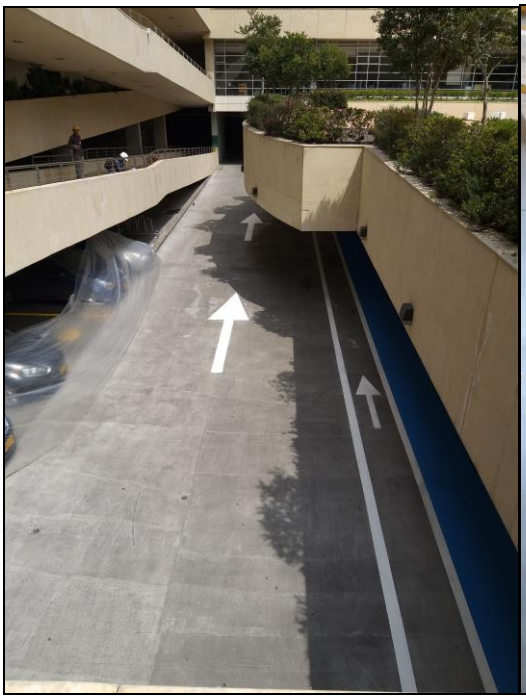
Manzana Liévano – Estacionamientos

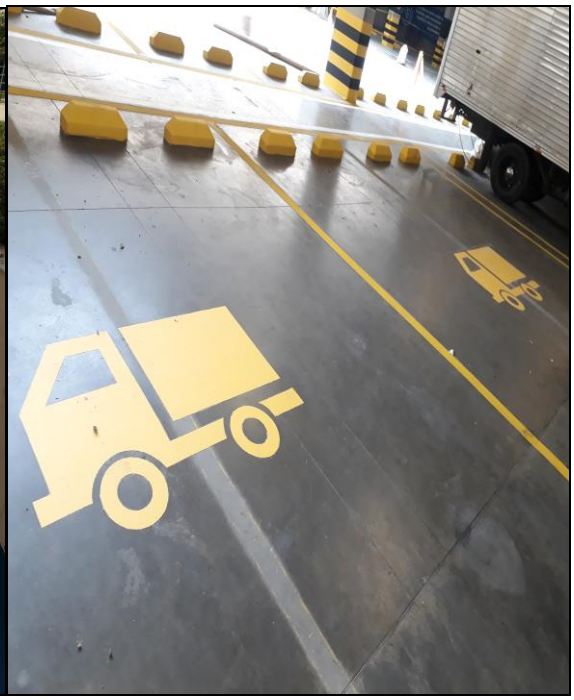
Se realizó una intervención de mejoramiento a los estacionamientos donde se demarcan:

- ✓ Senderos peatonales con sus cruces respectivos
- ✓ Vía exclusiva para bicicletas
- ✓ Estacionamientos exclusivos para personas con movilidad reducida
- ✓ Estacionamiento exclusivo para motocicletas
- ✓ Ciclo parqueaderos
- ✓ Zona exclusiva de cargue y descargue
- ✓ Zona exclusiva para ambulancias
- ✓ Señalización horizontal y vertical

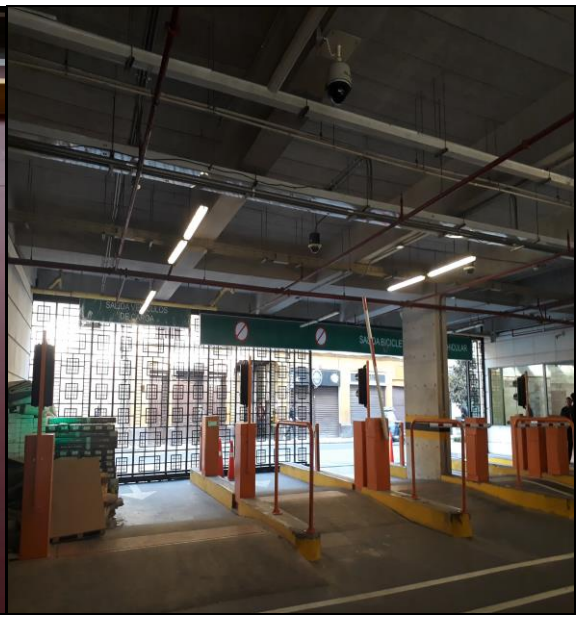


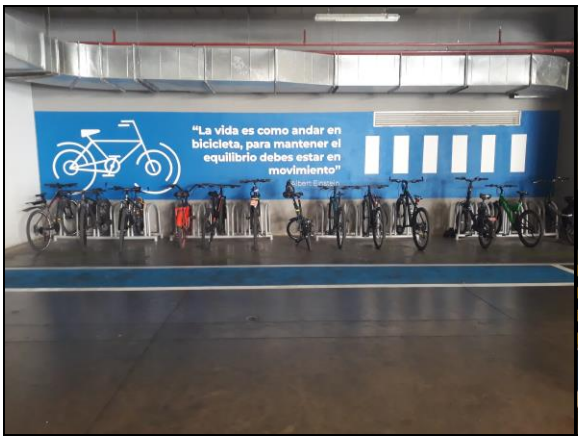


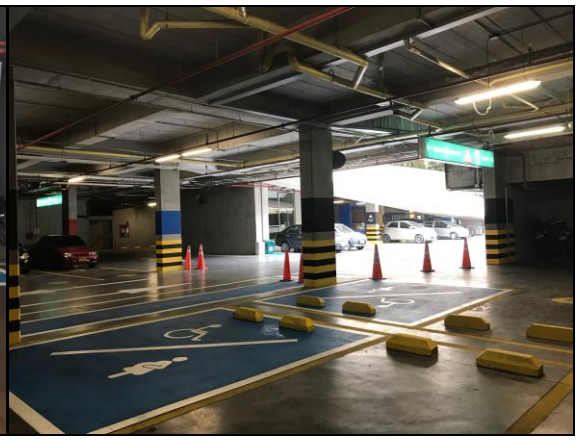




AMBULANCIA



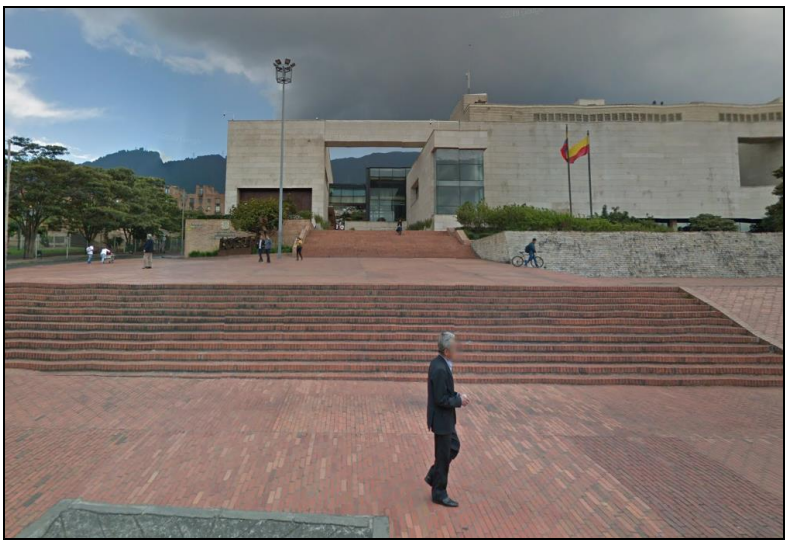

"La vida es como andar en bicicleta, para mantener el equilibrio debes estar en movimiento"



4.2. Mantenimiento de la señalización

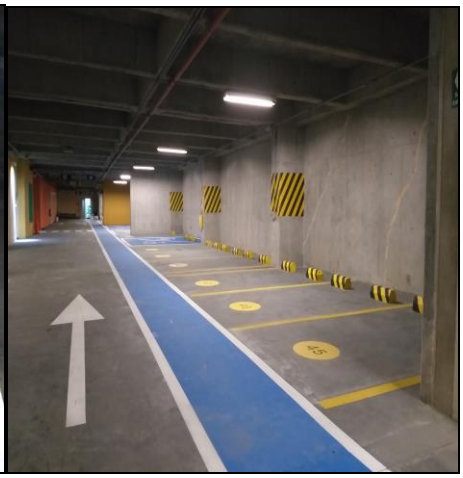
La Subdirección de Servicios Administrativos es la responsable del control y mantenimiento de los parqueaderos y su señalización y realizara mantenimiento este año, de acuerdo con el Manual de especificaciones técnicas entregado por el contratista que ejecuto el contrato de obra.

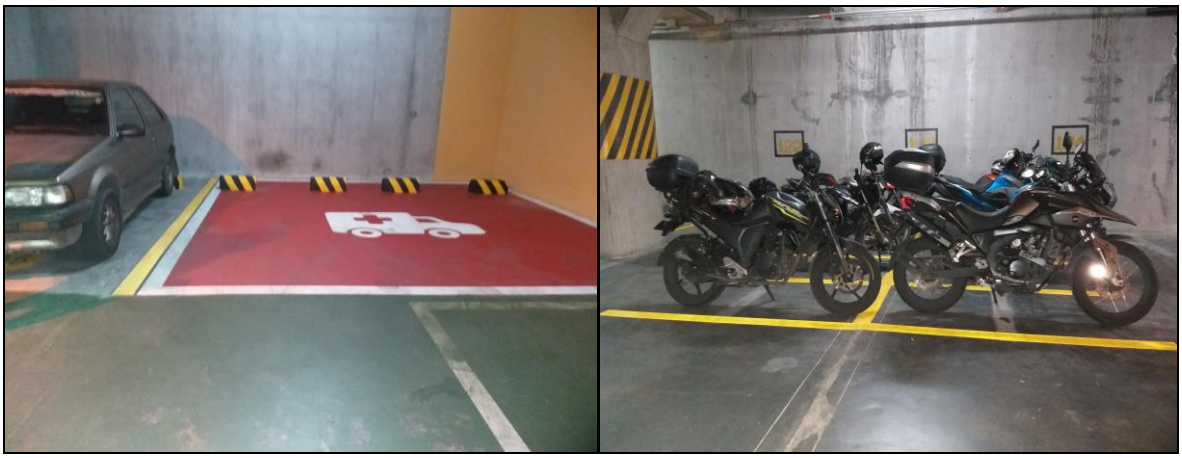
Archivo de Bogotá – Desplazamiento de zonas peatonales en las instalaciones

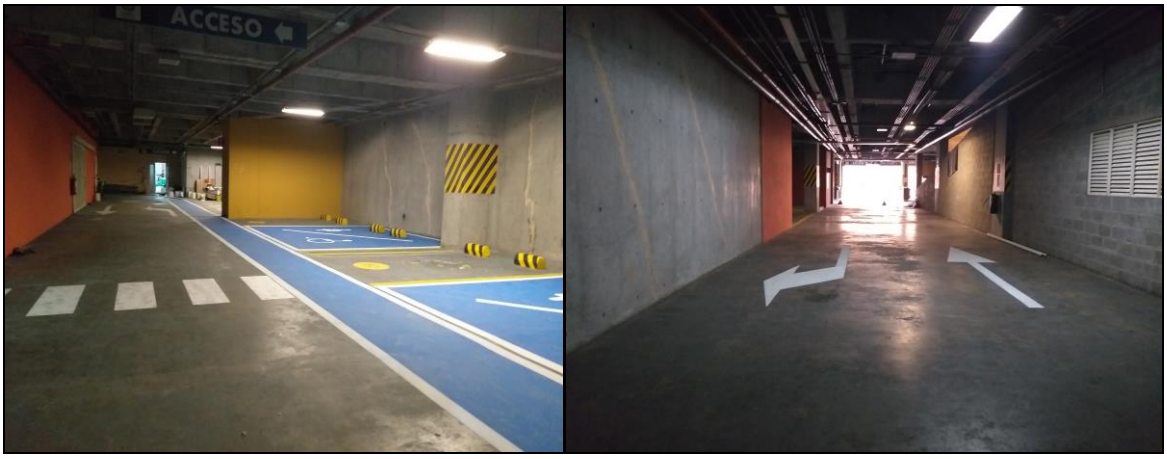


Archivo de Bogotá – Zona de ingreso y salida de vehículos

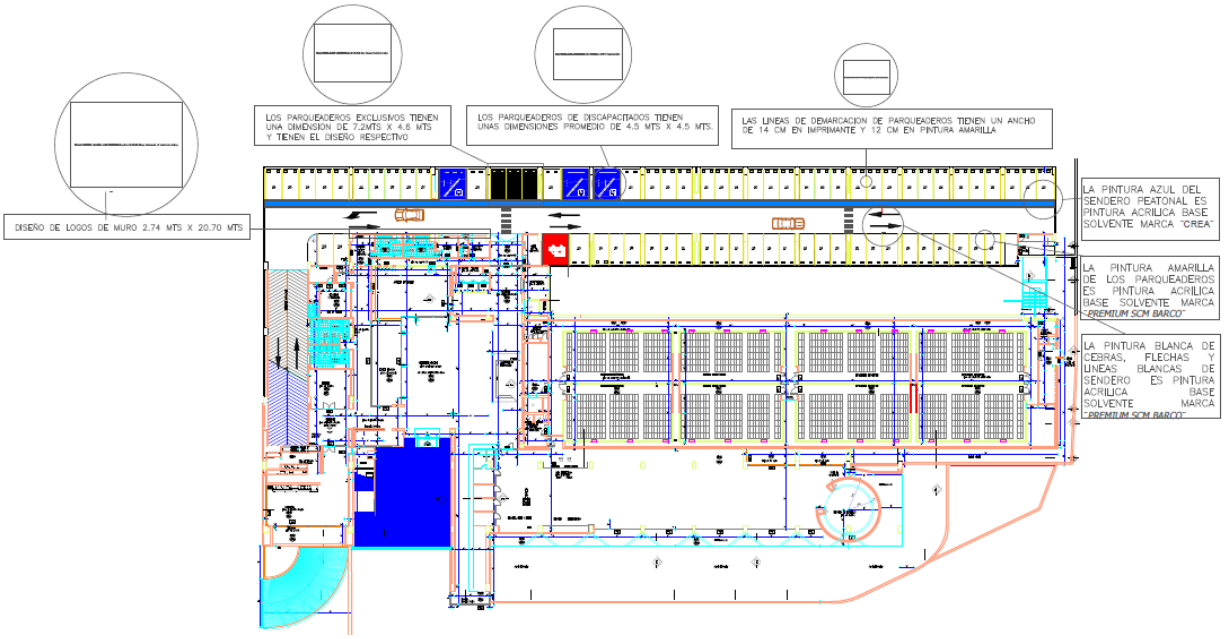
Archivo de Bogotá – Parqueaderos

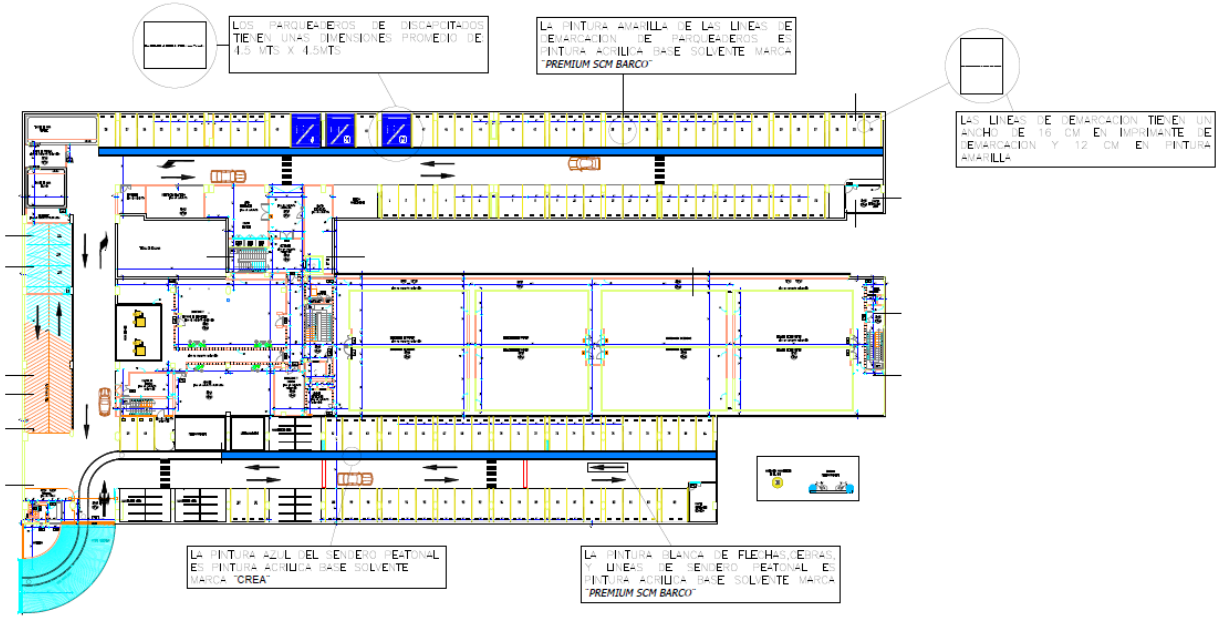





ACCESO

Plano Arquitectónico Archivo de Bogotá





Mantenimiento de la señalización

La Subdirección de Servicios Administrativos es la responsable del control y mantenimiento de los parqueaderos y su señalización deberá realizar el mantenimiento de acuerdo con el Manual de especificaciones técnicas entregado por el contratista que ejecuto el contrato de obra.

4.3. Infraestructura Externa

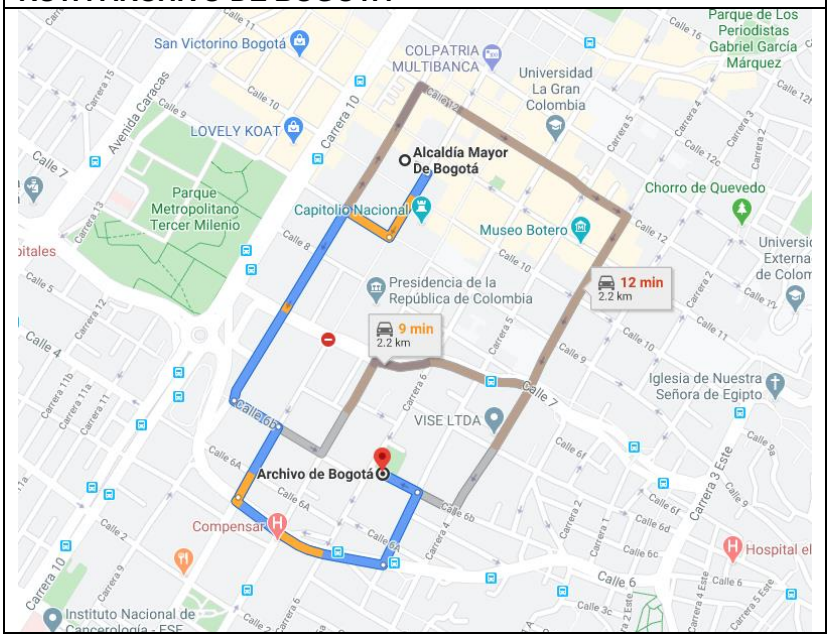
La actividad social de la entidad no es la prestación de transporte de pasajeros y/o de mercancías, por tal razón no es aplicable este requerimiento. Los desplazamientos externos comúnmente se realizan por actividades propias de la entidad. Los riesgos de los desplazamientos en las zonas urbanas, serán cubiertos mediante la sensibilización relacionada con la movilidad segura.

4.4. Rutas Seguras

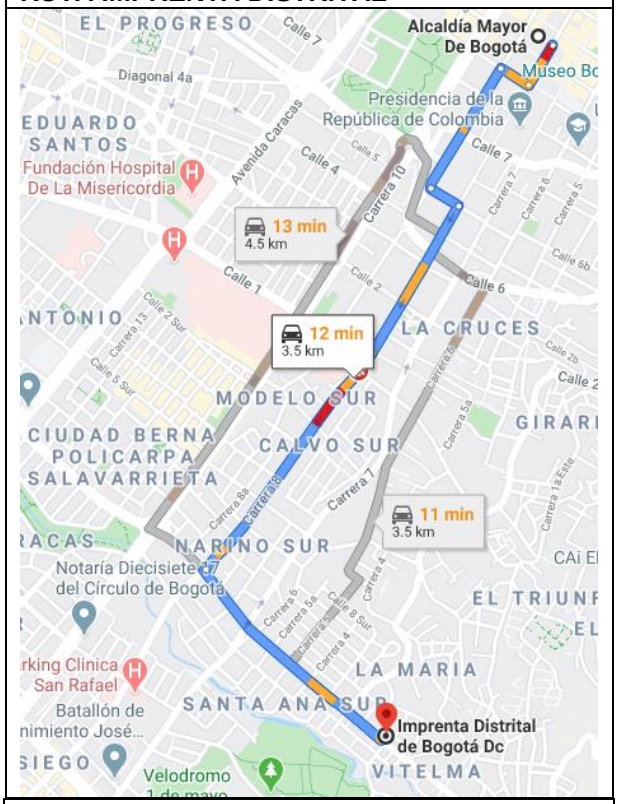
Se realizó una adaptación de un formato para análisis de riesgos de rutas el cual tiene como componentes (Riesgos en la Calle, Comodidades para pasajero y utilitarios, Condiciones de operación, y comentarios), el cual fue entregado a los conductores para su diligenciamiento. Después de haber diligenciado el formato este se consolidó y plasmará en un plano de Bogotá para identificación de las rutas y posibles riesgos en las mismas).

Adicionalmente se adjunta el plano de las rutas más frecuentes.

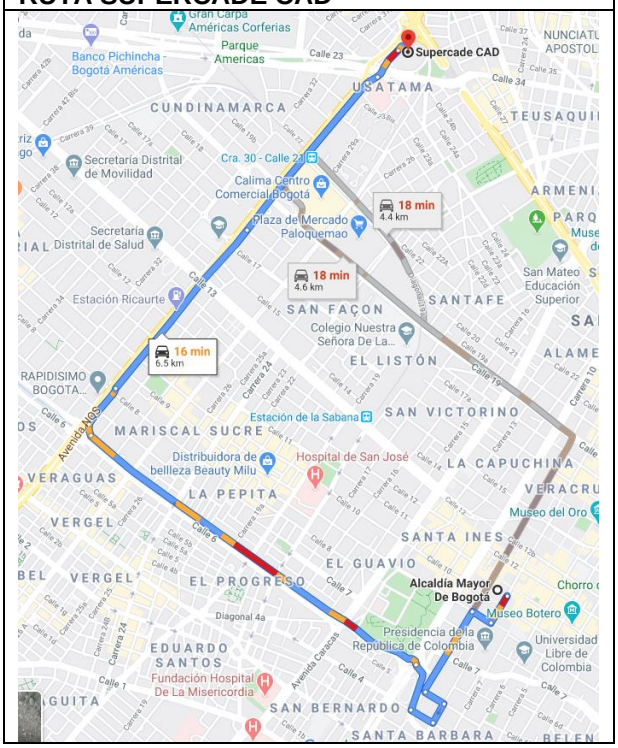
RUTA ARCHIVO DE BOGOTÁ



RUTA IMPRENTA DISTRITAL



RUTA SUPERCADE CAD



En la Calle

PELIGRO	DIRECCIÓN/ UBICACIÓN
Agujero profundo	Boyaca Cll 53 y 63; Av Boyaca con 53; Occ -Oriente Funicular
Acera rota en la parada de autobús	varios en la AV la Boyaca
Barras de refuerzo que sobresalen de la acera	
Alcantarillas destapadas	Calle 3 Carrera 8; Boyaca con 68; Av Boyaca Cra 14; Calle 26 Cra 10 (oreja nor-oriental); Caracas Cll 51 a 53
Señalización inclinada	
Poste de luz inclinado	
Ramas de Árboles en el camino	Av Circunvalar varios sectores; Circunvalar Monserrate
Contenedor de basura	En la Boyaca no hay
Superficie de carretera irregular	Av 30 Con 66; Todo el trayecto de la Boyaca; Av Circunvalar Calle 53; Av Boyaca Calle 26; Calle 26 al oriente hasta Calle 7; Puente Calle 26 con 5

Comodidades para los pasajeros

PELIGRO	DIRECCIÓN/ UBICACIÓN /UTILITARIOS
Iluminación inadecuada	En la Av Boyaca; Circunvalar Parque Nacional; Carrrera 103 Av El Dorado; Calle 139 Carre 19 hasta la 9°
Vegetación cubierta de maleza que proporciona cobertura a los delincuentes	
Estructura rota, sillas, etc.	
Baches u otro peligro de tropiezo	Ave. 28 con 41: En la Av Boyaca Calle 80; Carrera 103 desde la Esperanza a la 26; Calle 134 costado Ori- Occ
Bordes afilados	Barras de en la Av Boyaca
Grafitti dentro o alrededor	
Información dañada, inadecuada o desactualizada	Calle 24 Cra 103 Fontibon
Cámara de seguridad obstruida o dañada	

Condiciones en la Operación

PELIGRO	DIRECCIÓN/ UBICACIÓN
Visualización mientras va a 60 km/h	
Incorporación a autopista por alta velocidad	Boyaca Calle 67 y 70; Av el Dorado Cra 100 occ -orien
Gran congestión repentina	Av Cra 30 Calle 68, 70; Av Boyaca 53, 68 y 80; Av Boyaca Calle 13 - Calle 53; Av El Dorado
Camino o intersección ciego	
Curva cerrada	
Carril apretado	Cra 9 Calle 10 y 11
Parada de autobús estrecha	Autop Sur Calle 61; Calle 13 con 78
Flujo pesado de peatones en cebra	Cra 30 con Calle 100; Av Boyaca con 53, 68 y Bicicletas;
Maniobra ilegal practicada regularmente por otros conductores	Av Suba Calle 120; Av El Dorado Cra 100 Oci.

4.5. Políticas de Administración de Rutas

La Secretaría General tiene una jornada de Trabajo de 8 horas de lunes a viernes, planifica el desplazamiento de sus servidores de la siguiente manera, para el caso de directivos los vehículos se encuentran asignados a las dependencia y para recorridos de funcionarios por ejercicio de sus funciones se solicita el vehículo mediante el aplicativo en la intranet donde se solicita un servicio de vehículo indicando el origen y el destino, el horario de entrada de los servidores es a las 7:00 am y el horario de salida es a las 4:30 pm, esta información deberá verificarse con la normatividad vigente que lo regule.
https://bogota.gov.co/sites/default/files/inline-files/decreto-084-flexibilizacion-del-horario-opra-servidores-publicos.pdf.pdf.pdf

4.6. Apoyo Tecnológico

Los vehículos de la entidad no cuentan con GPS o tracker instalado en estos.

4.7. Políticas de socialización y actualización de la información

La Entidad realiza su socialización de políticas a través de la oficina asesora de planeación de la entidad quien a su vez permite la publicación de sus planes institucionales en la página web. https://secretariageneral.gov.co/transparencia-y-acceso-a-la-informacion-publica#planeacion

Así mismo se puede evidenciar la publicación de seguimiento y control del PESV la cual se encuentra en el siguiente link: https://secretariageneral.gov.co/transparencia/planeacion/Plan%20Estrat%C3%A9gico%20de%20Seguridad%20Vial

5. ATENCIÓN EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO

5.1. Atención a Víctimas

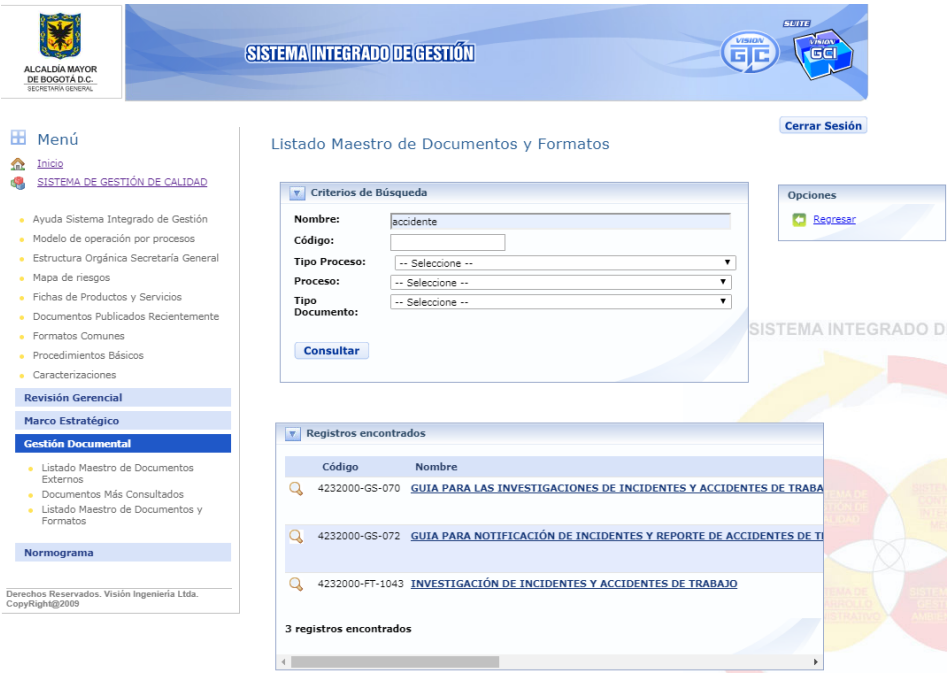
Protocolo para atención a víctimas

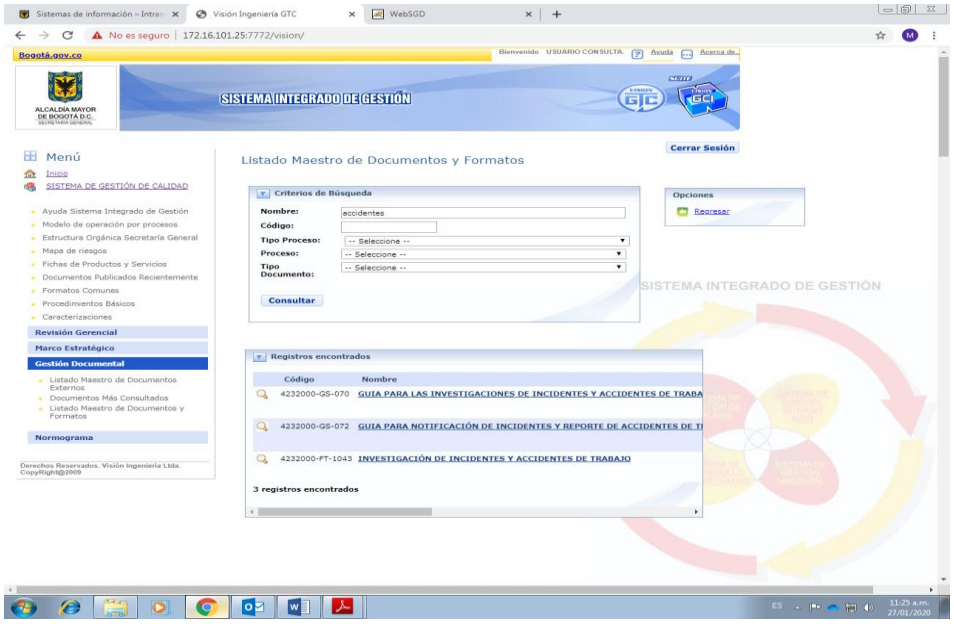
La Secretaría General estableció el procedimiento a seguir en caso de un accidente o incidente de tránsito en el cual un servidor se vea involucrado en este tipo de eventos, este se encuentra detallado en la Resolución 440 de 2017.

Divulgación del protocolo para atención a víctimas

La Secretaría General cuenta con los formatos establecidos a través del Modelo Integrado de Planeación y Gestión en donde se encuentran los siguientes formatos:

- Guía para Notificación de incidentes y reporte de accidentes de trabajo GS-072 (Actividad No 7).
- Guía para investigación de incidentes y accidentes de trabajo GS-070
- Formato para la Investigación incidentes y accidentes de trabajo FT-1043


ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA GENERAL
SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN
Cerrar Sesión
Menú
Inicio
SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD
Ayuda Sistema Integrado de Gestión
Modelo de operación por procesos
Estructura Orgánica Secretaría General
Mapa de riesgos
Fichas de Productos y Servicios
Documentos Publicados Recientemente
Formatos Comunes
Procedimientos Básicos
Caracterizaciones
Revisión Gerencial
Marco Estratégico
Gestión Documental
Listado Maestro de Documentos Externos
Documentos Más Consultados
Listado Maestro de Documentos y Formatos
Normograma
Derechos Reservados. Visión Ingeniería Ltda. CopyRight@2009
Listado Maestro de Documentos y Formatos
Criterios de Búsqueda
Nombre: accidente
Código:
Tipo Proceso: -- Seleccione --
Proceso: -- Seleccione --
Tipo Documento: -- Seleccione --
Consultar
Opciones
Regresar
Registros encontrados
Código Nombre
4232000-GS-070 GUIA PARA LAS INVESTIGACIONES DE INCIDENTES Y ACCIDENTES DE TRABA
4232000-GS-072 GUIA PARA NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES Y REPORTE DE ACCIDENTES DE T
4232000-FT-1043 INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES Y ACCIDENTES DE TRABAJO
3 registros encontrados


Sistemas de información – Intran
Visión Ingeniería GTC
WebSGD
No es seguro | 172.16.101.25:7772/vision/
Bogotá.gov.co
Bienvenido USUARIO CONSULTA.
Ayuda
Acerca de...
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA GENERAL
SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN
Cerrar Sesión
Menú
Inicio
SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD
Ayuda Sistema Integrado de Gestión
Modelo de operación por procesos
Estructura Orgánica Secretaría General
Mapa de riesgos
Fichas de Productos y Servicios
Documentos Publicados Recientemente
Formatos Comunes
Procedimientos Básicos
Caracterizaciones
Revisión Gerencial
Marco Estratégico
Gestión Documental
Listado Maestro de Documentos Externos
Documentos Más Consultados
Listado Maestro de Documentos y Formatos
Normograma
Derechos Reservados. Visión Ingeniería Ltda. CopyRight@2009
Listado Maestro de Documentos y Formatos
Criterios de Búsqueda
Nombre: accidentes
Código:
Tipo Proceso: -- Seleccione --
Proceso: -- Seleccione --
Tipo Documento: -- Seleccione --
Consultar
Opciones
Regresar
SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN
Registros encontrados
Código Nombre
4232000-GS-070 GUIA PARA LAS INVESTIGACIONES DE INCIDENTES Y ACCIDENTES DE TRABA
4232000-GS-072 GUIA PARA NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES Y REPORTE DE ACCIDENTES DE T
4232000-FT-1043 INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES Y ACCIDENTES DE TRABAJO
3 registros encontrados

6. PLAN DE MOVILIDAD SEGURA

El Plan de Movilidad Segura de acuerdo con el Decreto Distrital 121 de 2020, "*Por medio del cual se establecen medidas transitorias con el fin de garantizar la prestación del servicio público de transporte, la movilidad en la ciudad de Bogotá, D.C. y el cumplimiento de los protocolos de bioseguridad para mitigar, controlar y realizar el adecuado manejo de la pandemia del Coronavirus COVID-19, durante el estado de calamidad pública declarado en el Distrito Capital y se tomas otras determinaciones";* y teniendo en cuenta la nueva dinámica de movilidad de los ciudadanos la Secretaría General, adopta los nuevos lineamientos los cuales describe a continuación:

6.1. Medidas de bioseguridad adoptadas en la Entidad

Estas responden al distanciamiento social, elementos de protección personal, correcto y oportuno lavado de manos, limpieza y desinfección, Modalidad de Trabajo en casa o trabajo remoto, Trabajo en forma presencial, Movilidad Biosegura, Recomendaciones Generales, Medidas de autocuidado, entre algunas otras.

Horarios de Trabajo

En cumplimiento a lo dispuesto en el parágrafo transitorio del art 3° del Decreto distrital 842 de 2018, adicionado por el Art 1°, del Decreto Distrital 084 de 2020 y las normas complementarias se deben establecer y acatar y en cada una de las dependencias los tres horarios de trabajo con el fin de utilizar solo el 50% de los puestos de trabajo, alternando estos horarios para que una parte sea con modalidad de trabajo en casa y otra presencial.

Movilidad Biosegura

Con el objetivo de garantizar la movilidad segura en términos de prevenir contagios y reducción de siniestralidad la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C y considerando lo dispuesto en el decreto distrital 121 de 2020, ha identificado diferentes alternativas de transporte para el desplazamiento de sus servidores(as), contratistas, pasantes y colaboradores(as) así:

Dadas las particularidades de movilidad, las distancias y tiempos a recorrer de acuerdo con el tipo de movilidad elegida los horarios de trabajo sugeridos se indican en la siguiente tabla.

Periodo	Jornada	Aclaraciones
De lunes a viernes	7:00 a.m. - 4:30 p.m. 10:00 a.m. - 7:30 p.m. 12:00 m. - 8:30 p.m.	Incluida una hora de almuerzo. Jornada continua.

Periodo	Jornada
Caminata	Turno 1
Bicicleta	Turno 2
Motocicleta	Turno 3
Carro compartido	Turno 4

Uso de parqueaderos

Los interesados en hacer uso de los espacios dispuestos para el parqueo de vehículos en cualquiera de las sedes de la Entidad, que cuenten con espacio para esta disposición deberán indicar vía correo electrónico a la Subdirección de Servicios Administrativos el medio de transporte que utilizará, con el fin de poder distribuir adecuadamente los cupos de estacionamiento. De esta manera se dará respuesta al usuario si cuenta o no con el espacio y se indicará el lugar donde se encuentra ubicado dicho espacio. Para efecto de los cupos de vehículos, se dará prioridad en la asignación a los vehículos de uso compartido.

Los parqueaderos habilitados para motos respetarán la distancia mínima de seguridad de moto a moto.

Limpieza de vehículos

El/la propietario(a) o conductor(a) en el caso de los vehículos oficiales, deberá garantizar que después de su uso realizará el proceso de desinfección del vehículo, por lo que en los vehículos se deberá contar en todo momento con:

- Alcohol para desinfectar superficies de contacto más frecuente (Manijas de las puertas interior y exterior, volante, palanca de cambios, freno de mano, espejo retrovisor y demás mecanismos y superficies según el tipo de vehículo que se conduzca.
- Gel antibacterial para que los pasajeros puedan desinfectar sus manos al abordar y descender del vehículo.
- Sanitización del habitáculo 1 vez por semana.

BIBLIOGRAFÍA

1. Forensis 2018 -Datos para la vida – Instituto Nacional de Medicina legal y Ciencias Forenses – Grupo centro de referencia nacional para la violencia https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/386932/Forensis+2018.pdf/be4816a4-3da3-1ff0-2779-e7b5e3962d60
2. Resolución 1565 del 2014 https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=75088
3. Plan Mundial para la Seguridad Vial 2011-2020 / ONU https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1

ANEXOS

1. Resolución 440 de 2017 https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=78096
2. Resolución 160 de 2019 https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=83368
3. Protocolo con Medidas Generales de Bioseguridad, adoptado mediante la Resolución 189 del 22 de mayo de 2020 https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=93280

CONTROL DE CAMBIOS			
ASPECTOS QUE CAMBIARON EN EL DOCUMENTO	**DETALLE DE LOS CAMBIOS EFECTUADOS**	**FECHA DEL CAMBIO**	**VERSIÓN**
Creación del Documento	NA	22/07/2020	01