



PLAN ESTRATEGICO SEGURIDAD VIAL

PROGRAMA DE PROTECCION DE ACTORES VIALES

Versión 1

Página 1 de 18

1. INTRODUCCIÓN

El programa de protección de actores viales vulnerables es creado para generar conciencia todos los colaboradores de la importancia de cuidar a los diferentes actores viales en el desarrollo de la prestación de los servicios , haciendo un hincapié en la importancia del cumplimiento de las normas de tránsito, construyendo hábitos saludables tanto en la vida laboral como en la personal y de forma paralela previniendo cualquier tipo evento vial.

2. POLÍTICA DE PROTECCION DE ACTORES VIALES VULNERABLES

La Gerencia General y todos los trabajadores en concordancia con las políticas del sistema integrado de gestión , está comprometida con:

- ✓ Generar conciencia en todos los niveles de la organización de la importancia del cumplimiento de las normas de tránsito con el fin de proteger los actores viales más vulnerables es decir aquellos que tienen una mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o incluso fallecer en caso de un siniestro vial, pues **no tienen la protección de un vehículo con cabina o revestimiento exterior**
- ✓ Generar estrategias, asignar recursos y realizar capacitaciones para que los colaboradores realicen cada trabajo de manera segura y sean conscientes de la importancia de respetar a los actores viales
- ✓ Fortalecer los canales de comunicación con el fin de promover que cada trabajador es responsables de presentarse en condiciones adecuadas de descanso y sueño al inicio de sus labores con el fin de tener la conciencia situacional necesaria para proteger los actores viales .
- ✓ esta política está disponible y es comunicada dentro de la organización y a las partes interesadas

La política será revisada anualmente

Gerencia General

Revision1

Noviembre 2022

1. OBJETIVOS



PLAN ESTRATEGICO SEGURIDAD VIAL

PROGRAMA DE PROTECCION DE ACTORES VIALES

Versión 1

Página 2 de 18

- Identificar a los actores viales más vulnerables.
 - Conocer actividades recomendadas para prevenir y mitigar los factores de riesgo
 - Capacitar a los trabajadores que se identifican como actores viales vulnerables.
 - Reducir índices de accidentabilidad de actores viales.
-

2. ALCANCE

Este programa es aplicable en toda la organización y a cada uno de los empleados y/o contratistas, siendo la prevención la principal característica del mismo.

3. DEFINICIONES

- **LOS ACTORES VIALES MÁS VULNERABLES** son aquellos que tienen una mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o incluso fallecer en caso de un siniestro vial, pues no tienen la protección de un vehículo con cabina o revestimiento exterior. En la definición tradicional, los actores viales más vulnerables son los peatones, ciclistas y motociclistas (Organisation for Economic Cooperation and Development - OECD, 1998, como se citó en Ministerio de Transporte, 2015).

Otros actores vulnerables son patineta, patines, monopatines, monociclos, scotter, entre otros.

- **SEGURIDAD DE LOS USUARIOS VIALES VULNERABLES**

La movilidad es parte de la vida diaria. Cualquier usuario de las carreteras, está en riesgo de lesión o muerte en caso de un accidente de tránsito. Algunas personas corren mayores riesgos que otras. A ellas se las conocen comúnmente como usuarios vulnerables de la carretera (VRU Vulnerable Road Users). El término ha sido definido de diferentes maneras:

- La Organización Mundial de la Salud en 2013 consideró que los VRU pueden ser "peatones, ciclistas y motociclistas"

- La Estrategia Nacional para la Seguridad en las Carreteras del Departamento de Transporte de Estados Unidos, tiene una definición más compleja: "usuarios de la carretera que están en mayor riesgo de sufrir lesiones graves o la muerte cuando están involucrados en una colisión, relacionados con vehículos de motor. Estos incluyen los peatones de todas las edades, tipos y capacidades, en particular peatones mayores y personas con discapacidad. Los VRU también incluyen los ciclistas y motociclistas. También se los considera dentro de este grupo a los conductores mayores"
- Las Directiva de [ITS](#) de la Unión Europea, se refiere a los mismos como "usuarios de la carretera no motorizados, como los peatones y los ciclistas, así como los moto ciclistas y las personas con discapacidad o movilidad y orientación reducida"
- Los responsables de las políticas de transporte y las autoridades de tránsito, las cuales son responsables de las estrategias de seguridad vial, de las políticas a nivel nacional y local, deben ser los que provean una infraestructura vial segura, la cual integre la protección de los usuarios vulnerables de la vía. La Tecnologías [ITS](#) pueden ayudar a través de:
- diseñar la ingeniería de la infraestructura vial, con el fin de reducir el riesgo de accidentes, como así también gestionar las exigentes contradicciones de los diferentes usuarios de la carretera, en lugares críticos y reducir el impacto de las incidencias
- desarrollar aplicaciones para crear conciencia de la existencia y necesidades de los usuarios vulnerables de la vía. Fomentar el comportamiento vial seguro, de todos los usuarios de la carretera y promover el uso de las instalaciones de seguridad vial específicas que se disponga
- Los fabricantes de vehículos también están desarrollando sistemas de protección de vehículos, para los usuarios vulnerables (VRU). Estos están basados, básicamente de cámaras mirando hacia adelante montada en el vehículo. La función de éstas, se utiliza en conjunto a otras aplicaciones de seguridad de a bordo, tales como los radares y señales de advertencia de colisión (**Ver [Sistemas de Control & Advertencia](#)**) **Video: [Inside Ford's Pedestrian Detection System](#)**

☐ **PEATONES**

Caminar es una parte esencial de la movilidad cotidiana (aunque sólo sea desde un vehículo estacionado hasta llegar al destino final). Dado que el tránsito en las

carreteras aumenta, el riesgo potencial de colisiones entre vehículos y peatones aumenta también. En el 2013, las estadísticas de la Organización Mundial de la Salud denotan que el 22% de las muertes de tránsito en todo el mundo son peatones.

La velocidad del vehículo es un factor clave en las muertes de peatones. La Oficina Federal Australiana de Seguridad Vial y el Departamento de Transporte del Reino Unido evaluaron la relación entre ambos. La siguiente tabla muestra un dramático aumento en las muertes a velocidades de impacto más altas.

Velocidad del Vehículo	Probabilidad de muerte de los peatones
20 mph	5%
30 mph	37-45%
40 mph	83-85%

RIESGO DE MUERTE DE PEATONES, EN COLISION CON UN VEHÍCULO QUE SE ACERCA

La función de las aplicaciones para mejorar la seguridad de los peatones en las carreteras incluyen:

- detección de peatones en los cruces semaforizados
- reducción de la velocidad al acercarse a los puntos de conflicto peatón-vehículo (por ejemplo, zonas escolares) mediante el uso de paneles de mensaje variable en carretera vinculados a los sensores de velocidad o en vehículos con sistemas de adaptación inteligente de la velocidad
- mejora de la visibilidad de los peatones a través de la iluminación en carretera activados por sensores de movimiento y sistemas de monitoreo de punto ciego en el vehículo
- sensibilización de los conflictos potenciales. Por ejemplo, proporcionando display de cuentas regresivo para alertar a los peatones de la finalización de la luz verde disponible para cruzar

- mejorar el diseño del vehículo para la protección de los peatones. Por ejemplo, los sistemas de frenado de emergencia autónomos que se activan cuando un vehículo detecta que una colisión es inminente, para evitar la colisión o reducir la fuerza del impacto.

Nuevos desarrollos basados en [ITS](#), incluyen:

- control de señal de tránsito dinámica, activada por peatones que llevan consigo, dispositivos de identificación por radiofrecuencia ([RFID](#)). Estos se comunican directamente con los semáforos
- señales de alerta que se activan por la presencia de peatones que esperan para cruzar la calle
- luces de advertencia de peatones para avisar a los conductores, de su presencia

La clave para poner en práctica medidas adecuadas, es identificar dónde se necesitan intervenciones, o sea en zonas y ubicaciones de alto riesgo de accidentes, y revisar la eficacia de las medidas disponibles. (Ver [Análisis de Sinistros Viales](#))

MAS INFORMACION

WHO (2013) Seguridad de peatones: un manual de seguridad vial para prácticas y tomadores de decision.

http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/79753/1/9789241505352_eng.pdf

☐ **CICLISTAS**

El fomento de la bicicleta como medio de transporte, es una forma de contribuir a los objetivos de transporte sustentable. En la mayoría de los países los niveles de ciclismo, han disminuido con el aumento del uso de automóviles, furgones y vehículos motorizados de dos ruedas. No obstante, recientemente, se ha observado una tendencia en alza en zonas altamente urbanizadas como París y Londres; todo esto vinculado al desarrollo de sistemas de apoyo back-office para la ciudad, como en planes y fomento del alquiler de este tipo de rodados.

Una barrera importante para lograr la utilización y aceptación de la bicicleta como medio de transporte, es la preocupación por su seguridad vial. Esto es debido a la gran cantidad de tránsito motorizado y la insuficiente infraestructura para el uso seguro de las mismas.

El papel de las aplicaciones [ITS](#), para mejorar la seguridad de los ciclistas incluyen:

- señales de tránsito de priorización, basadas en la detección de los ciclistas, la cual puede ser "activa" como las espiras de inducción o "pasiva" como las activadas por el usuario
- una infraestructura ciclista inteligente que refleje los patrones de flujo de ciclistas dentro de las zonas definidas tales como: principales destinos, escuelas, estaciones de tren o un campus universitario
- planificación de rutas en bicicleta como parte de una aplicación [ITS](#) de planeamiento de viaje más completo soportada por navegación por turnos para el ciclista

Los nuevos desarrollos en beneficio de los ciclistas incluyen:

- divulgación de mapas digitales que incluyan las carreteras que tengan obstrucciones e impedimentos para los ciclistas, tales como intersecciones peligrosas, calles adoquinadas, superficies irregulares, baches y pendientes pronunciadas
- dispositivos instalados en la misma bicicleta, que mejoran la visibilidad de la presencia de ciclistas para los demás usuarios de la carretera. Esto puede hacerse mediante la proyección de imágenes hacia delante, o al lado de la trayectoria de la bicicleta.
- sistemas de detección basados en el ciclo de vehículos, que son generalmente de dos tipos:
 - o sistemas de seguimiento del punto ciego

La clave para poner en práctica medidas adecuadas es identificar los sitios que son de interés para la seguridad de los ciclistas como los cruces problemáticos y rotondas. Esto complementado con la evaluación de la aceptación del mismo usuario a las soluciones específicas, ya sean estos ciclistas, conductores u otros usuarios de la carretera, incluyendo los residentes cercanos.

MAS INFORMACION

Rutgersson (2013) A study of cyclists' need for an Intelligent Transport System. Masters dissertation. Chalmers University of Technology: Göteborg, Sweden.

<http://publications.lib.chalmers.se/records/fulltext/183271/183271.pdf>

Jordova et al (2012) Recommendations on standardisation, deployment and a research agenda. Deliverable D5.1 of the SAFECYCLE project.

http://www.safecycle.eu/cms_soubory/rubriky/85.pdf

De Jong et al (2012) State of the art applications to enhance the safety of cycling. Deliverable D2 of the SAFECYCLE project.



PLAN ESTRATEGICO SEGURIDAD VIAL

PROGRAMA DE PROTECCION DE ACTORES VIALES

Versión 1

Página 7 de 18

http://www.safecycle.eu/cms_soubory/rubriky/23.pdf

http://www.safecycle.eu/cms_soubory/rubriky/24.pdf

□ NIÑOS, ANCIANOS, MINUSVALIDOS

Los niños, ancianos y discapacitados son especialmente vulnerables a los accidentes de tránsito. Estos grupos tienen menos resistencia a las caídas o colisiones ya que pueden poseer una movilidad limitada. A menudo su desplazamiento es apoyado por diferentes elementos : bastones, sillas de ruedas y andadores. Los niños en particular, tienen una gran posibilidad de distracción, y cuando se independizan, no tienen, a menudo, la experiencia suficiente en el uso del espacio público con sus consecuencias.

Aquí el rol de las aplicaciones que puede beneficiar la seguridad de este grupo de usuarios vulnerables, incluyen:

- La reducción de velocidad en puntos potenciales de conflicto, como las zonas escolares, hospitales y viviendas protegidas, por ejemplo:
 - Displays indicadores de velocidad (SID Speed Indicator Displays) que le muestran al automovilista, su velocidad y los alientan a reducirla (algunos incluyen una cara sonriente)
 - Adaptadores de velocidad inteligente en el propio vehículo
- mejorar la concientización de los conductores, de la presencia de peatones altamente vulnerables
- mejorar el diseño de vehículos, con el fin de ayudar a los conductores de edad avanzada y personas con discapacidad, incluidos los sistemas de información y control a bordo de vehículos, tales como:
 - sistemas de aviso de colisión inminente, sistemas de detección de obstáculos y puntos negros, y llamada electrónica (e-call)
 - consejos de derivación de rutas para evitar determinados tipos de carretera (como autopistas)
- sistemas "inteligentes" para los peatones, por ejemplo extendiendo el tiempo de paso de peatones en los cruces de semáforos peatonales, en ciertos lugares. Estos se pueden mejorar mediante características que ayudan a las personas que tienen una discapacidad auditiva o de la vista (utilizando indicaciones táctiles y audibles)

La clave para poner en práctica medidas adecuadas, es la de identificar ubicaciones de los espacios públicos, donde los peatones puedan estar en riesgo,



PLAN ESTRATEGICO SEGURIDAD VIAL

PROGRAMA DE PROTECCION DE ACTORES VIALES

Versión 1

Página 8 de 18

como puntos de cruce o cruces adyacentes a las escuelas, hogares de ancianos, o que haya una alta concentración de peatones con discapacidad.

□ OBREROS DE CALLE

Las obras viales ocurren todo el tiempo en las calles y rutas. Las autoridades de las autopistas y los operadores de la red, llevan a cabo trabajos de mantenimiento y mejora, tales como ampliación de la carretera, repavimentación, mantenimiento de puentes y pórticos, pintura de línea blanca, recogida de basura y limpieza de rampas. Los proveedores de servicios públicos como gas, electricidad, agua, alcantarillado y telecomunicaciones, también llevan a cabo mantenimiento y reparaciones a su infraestructura ubicada a un lado o debajo de la calzada.

Los obreros de la carretera, están expuestos habitualmente al grave riesgo de accidentes y muertes. La velocidad de los vehículos es, a menudo, un factor clave en las muertes de trabajadores de carreteras. El papel de las aplicaciones en la reducción de estos riesgos, incluyen:

- emitir advertencias e información a los conductores a través de señales dinámicas sobre la presencia de trabajadores de la carretera, incluyendo el despliegue temporal de señales dinámicas portátiles
- controlar la velocidad, utilizando los límites de velocidad variable y aplicación de cámaras de tv. También puede usarse el Reconocimiento Automático Número de Placa para apoyar la aplicación o para visualizar el número de registro de un vehículo infractor, a través de una señal de mensaje dinámico, con el fin de influir en el comportamiento del conductor

La clave está en concientizar a los conductores, de la presencia y la vulnerabilidad de los obreros de la carretera.

MAS INFORMACION

Safety at street works and road works: a code of practice 2013 (UK)

https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/243997/safety-at-streetworks-tagged.pdf

US Department of Transportation: work zone mobility and safety program

<http://www.ops.fhwa.dot.gov/wz/its/index.htm>



PLAN ESTRATEGICO SEGURIDAD VIAL

PROGRAMA DE PROTECCION DE ACTORES VIALES

Versión 1

Página 9 de 18

ANIMALES DE APOYO AL TRABAJO

Los animales de apoyo incluyen perros guía que ayudan a las personas con discapacidad visual y caballos que transportan a jinetes o animales de tiro de carros, los cuales comparten la calzada. Todos están en riesgo de accidentes y muchos de los cuales, se pueden prevenir.

Hay muy poca experiencia publicada sobre soluciones tecnológicas para los animales de trabajo. Una aplicación posible, para los perros guía y personas con discapacidad visual, podría ser los sistemas cooperativos que combinan la geolocalización con las comunicaciones, por ejemplo:

- entre el perro guía y la infraestructura vial y/o en vehículos
- proporcionando mensajes de guía de voz y seguridad a la persona, en lugares peligrosos

Esto podría lograrse a través de una combinación de satélites de posicionamiento global GPS. Un concepto similar podría ser apropiado para los jinetes y carros tirados por caballos: permitiría la comunicación entre el equipo usado en el animal y la infraestructura vial.

- ☐ **LA CONSCIENCIA SITUACIONAL** es la percepción de los elementos existentes en el entorno en un volumen de tiempo y espacio, la comprensión de su significado, y la proyección de su estatus en el futuro cercano.
- ☐ **ACTIVIDADES DE CONCIENTIZACIÓN** : Son actividades que se enfocan en la distensión mental, por medio de ejercicios mentales dirigidos especialmente son realizados en grupo.

4. GESTION DE PROTECCION DE ACTORES VULNERABLES

4.1 IDENTIFICAR EL ENTORNO PARA PREVENIR SINIESTROS VIALES

Reconocer y prevenir conductas de riesgo en los puntos críticos de siniestralidad, asociados al irrespeto de las señales de tránsito, específicamente el PARE o prohibido adelantar.



PLAN ESTRATEGICO SEGURIDAD VIAL

PROGRAMA DE PROTECCION DE ACTORES VIALES

Versión 1

Página 10 de
18

Peatones: Identificar y cruzar por pasos diseñados para la circulación del peatón como son la acera o andén, berma, pasos peatonales a nivel y desnivel, vía peatonal o ciclovia⁴ o a falta de estos, usar las esquinas como cruce más seguro, siempre mirar al lado y lado al momento de cruzar una calle, recordando que la vista humana no alcanza a calcular la velocidad a la que vienen los vehículos.

Ciclista: Transitar usando un carril completo, respetar las señales de tránsito, hacerse visible con prendas reflectivas o de colores llamativos, no invadir espacios peatonales o transitar en contravía.

Motociclista: Acatar las señales de tránsito y conducir a una velocidad adecuada y segura según el contexto, como una conducta de autocuidado y cuidado de los demás.

Conductores: Respetar las señales de tránsito teniendo especial cuidado con los cruces peatonales, detenerse en la señal de PARE y conducir a velocidades adecuadas y seguras de acuerdo con el contexto y límite. Al salir del vehículo mirar hacia atrás para verificar que no hay ningún riesgo; en caso de tener que adelantar a un ciclista hacerlo a una distancia mínima de 1,50 metros, si va a realizar un adelantamiento o cruce entre carriles, anunciarlo haciendo uso de las luces direccionales y recordar que la prioridad en la movilidad es el cuidado de la vida y por lo tanto la protección de los más vulnerables

RECONOCER LA VULNERABILIDAD DEL CICLISTA

Sensibilizar a los conductores de transporte de carga y de pasajeros sobre la importancia de realizar de forma adecuada la maniobra de adelantamiento a ciclistas dada la vulnerabilidad de este actor vial.

SEGURIDAD VIAL

Generar apropiación de las normas de tránsito a través de la explicación de su importancia para cuidar la vida y favorecer la sana convivencia en las vías.



PLAN ESTRATEGICO SEGURIDAD VIAL

PROGRAMA DE PROTECCION DE ACTORES VIALES

Versión 1

Página 11 de
18

REFLEJOS

Demostrar los efectos del alcohol como la pérdida de capacidades motoras y la afectación en la toma de decisiones.

CASCO SALVA VIDAS

Reconocer la vulnerabilidad de la vida y específicamente de nuestra cabeza ante la inminencia de un siniestro vial y la importancia del uso del casco para usuarios de motocicleta.

COMUNICANDO EN LA VÍA

Determinar mecanismos de comunicación asertiva en la vía, con el objetivo de hacernos visibles, mantener contacto directo con los demás actores viales y evitar situaciones de riesgo en la vía.

Sensibilizar a los ciclistas respecto a los saberes, habilidades y maniobras necesarias para movilizarse en bicicleta en la vía.

Siempre modere su velocidad cuando va a adelantar un ciclista y dele su espacio, **deje 1.5 metros mínimo entre el vehículo y el ciclista.**

- Recuerde que los ciclistas tienen el derecho de ocupar todo el carril. **Identifique a la bicicleta como otro vehículo más** en la vía, el cual tiene el derecho a circular por ella.

- Conozca los puntos ciegos como conductor de un vehículo motorizado para que así mismo puedas estar más pendiente de los actores vulnerables que estén cerca de su vehículo.

- Conozca los derechos de los ciclistas para que cuando se encuentre con ellos en la vía, los respete. Cuidemos la vida en la vía.

Además, también hizo **recomendaciones para los ciclistas.**

- Cuando circule por la acera, hágalo con la bicicleta en la mano. El peatón siempre tiene la prioridad.

- **Lleve silbato o instale un timbre a su bicicleta**, y úselo para dar cuenta de su presencia a los demás actores viales.



PLAN ESTRATEGICO SEGURIDAD VIAL

PROGRAMA DE PROTECCION DE ACTORES VIALES

Versión 1

Página 12 de 18

Si circula por la noche, **debe usar una luz frontal que proyecte luz blanca y una luz trasera que proyecte luz roja, así como prendas reflectivas.** Lo exigen las normas de tránsito. Incluso para circular de día, se recomienda el uso de elementos reflectantes o fluorescentes lo puede hacer más visible para los demás conductores.

- Utilice las señales manuales para dar a conocer sus maniobras y hacer contacto visual con los conductores para generar empatía y la protección por parte de los otros actores viales

4.2 ACTIVIDADES PARA MITIGAR LOS FACTORES DE RIESGO

4.2.1 DESARROLLO DE CAMPAÑAS DE DIVULGACIÓN Y CONCIENTIZACIÓN DE LA PROTECCIÓN DE ACTORES VIALES

Se realiza un cronograma de campañas de divulgación y sensibilización

CONTEXTO	MES	TEMA # 1	TEMA # 2
Seguridad Vial	Abril	Respetar el límite de velocidad: El exceso de velocidad es uno de los principales factores de muerte y lesiones severas en caso de incidente vial*. No manejes bajo la influencia del alcohol: Ya que va en contra del reglamento de tránsito e incrementa la probabilidad de ocasionar un incidente vial que provoque lesiones o hasta en la muerte.	Pirámide de jerarquía vial: Analiza puntos ciegos antes de dar vuelta o cambiar de carril. Respetar las ciclovías y espacios designados para bicicletas. Al dar marcha atrás presta atención a peatones y ciclistas. Deja al menos 2 metros de distancia con los ciclistas. Recuerda que tienen derecho a utilizar el carril completo. El cinturón de seguridad salva vidas: Ya que



PLAN ESTRATEGICO SEGURIDAD VIAL

PROGRAMA DE PROTECCION DE ACTORES VIALES

Versión 1

Página 13 de 18

			reduce hasta un 75% el riesgo de muerte en caso de incidente vial. Y sin importar el lugar todas las personas en el auto deben abrocharse el cinturón*. El uso correcto es cruzando la cinta por el pecho y la clavícula y la parte inferior al nivel de la cadera, debajo del abdomen.
	Mayo	Mantén tu vista al frente y ambas manos al volante: En el camino puedes encontrar distracciones que pueden costar una vida. Por eso es importante no conducir con el celular u otros objetos en la mano. Puntos de partida y llegada: Subir o bajar debe ser en puntos que no se encuentren sobre avenidas principales o concurridas y del lado del andén. Asegúrate de que no haya riesgos al abrir la puerta. Ya que es de los incidentes más comunes	Guarda tu distancia: El vehículo frente a ti puede frenar sin avisar. Por eso guarda al menos 3 segundos de distancia. Respetar semáforos y otras señales de tránsito: En especial “vueltas prohibidas”, ya que están diseñadas para proteger a todos lo que utilizan las vialidades.



PLAN ESTRATEGICO SEGURIDAD VIAL

PROGRAMA DE PROTECCION DE ACTORES VIALES

Versión 1

Página 14 de 18

		para los ciclistas. Elige puntos en donde no obstruyas pasos peatonales o ciclovías con tu vehículo.	
	Junio	COMPETENCIAS CIUDADANAS EN SEGURIDAD VIAL	PLAN DE ATENCION A VICTIMAS
	Julio	orden y aseo	Separa aquellos objetos que no son de su utilidad en su área o puesto de trabajo, deséchelos o entréguelos a la sección o área que los pueda necesitar. En ocasiones es necesario involucrar en la selección a las personas que tengan más experiencia y que puedan tomar este tipo de decisiones.
	Agosto	Importancia de los comités - de seguridad vial	Importancia de los comités - COPASST - convivencia
	Septiembre	¿Porque es importante mantener un control documental en una organización ?	Ten presente las políticas de calidad, dado que estas son el margen y ejemplo claro de que la empresa busca la efectividad en sus procesos.



PLAN ESTRATEGICO SEGURIDAD VIAL

PROGRAMA DE PROTECCION DE ACTORES VIALES

Versión 1

Página 15 de 18

	Octubre	Lograr la satisfacción de las necesidades y expectativas de los clientes a través de la calidad del servicio que prestamos. Tomar acciones que permitan el mejoramiento continuo del Sistema de gestión integrado y asegurar su eficacia.	Fomentar el uso racional de los recursos y la disposición final adecuada de los residuos. Identificar y asegurar el cumplimiento de requisitos legales y voluntarios aplicables.
	Noviembre	Lograr la gestión continua de los peligros y/o riesgos con el mejoramiento permanente de las condiciones de trabajo, incluyendo promoción y protección de la salud y seguridad de los trabajadores.	"Recuerda, que mantener un excelente bienestar físico y mental es importante para tener una vida saludable"
	Diciembre	Plan de emergencias -Simulacro	Riesgo psicosocial

	PLAN ESTRATEGICO SEGURIDAD VIAL	
	PROGRAMA DE PROTECCION DE ACTORES VIALES	Versión 1
		Página 16 de 18

4.2.2 DESARROLLO DE LA CAPACITACION



PLAN ESTRATEGICO SEGURIDAD VIAL

PROGRAMA DE PROTECCION DE ACTORES VIALES

Versión 1

Página 17 de 18

CRONOGRAMA PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD						
Objetivo	Planear e implementar y promover controles en la ejecución de la prestación del servicio de transporte y seguridad vial que garanticen el cumplimiento de los requisitos legales y el eficaz desempeño del plan estratégico de seguridad vial					
Indicadores	Formula	Meta	Frecuencia	Responsable		
Planear e implementar	Actividades ejecutadas/Actividades planeadas	90%	Trimestral	Lider de implementación PESV, Miembros de comité PESV, responsable SST		
Plan de capacitación	Requisitos legales cumplidos/total de requisitos legales	90%	Trimestral			
Cumplimiento legal		100%	Trimestral			
PROGRAMA DE CAPACITACION, INDUCCION Y REINDUCCION PESV						
Temas	Area	Participantes	# Horas	# de Personas	Fecha	
Divulgación de la resolución 40535			2			
Programa de inducción PESV						
Divulgación de los resultados comité de seguridad vial						
CONTROL DE EMERGENCIA VIALES						
Temas	Area	Participantes	# Horas	# de Personas	Fecha	
Primeros Auxilios			6			
Rescate vehicular						
Control de Incendios						
Formación líderes de brigadas de emergencias viales						
Evacuación y rescate						
PROMOCION Y PREVENCIÓN DE LA FATIGA						
Temas	Area	Participantes	# Horas	# de Personas	Fecha	
Ritmo circadiano			3			
Manejo defensivo						
Manejo del estado de fatiga						
Programa de pausas Activas antes durante y después de la conducción						
SEGURIDAD VIAL						
Temas	Area	Participantes	# Horas	# de Personas	Fecha	
Manejo defensivo			12			
Mecánica Básica						
Normatividad de tránsito						
Cuidado del vehículo						
Sensibilización de los roles de los actores viales en la vía						
Higiene postural						
Cuidados en la conducción nocturna de vehículo						
Cuidados en la conducción diurna de vehículo						
Manejo transporte de personas y carga						
Manejo en diferentes terrenos						
HABITOS DE COMPORTAMIENTO EN LA VIA						
Temas	Area	Participantes	# Horas	# de Personas	Fecha	
Manejo de la agresividad			4			
Tolerancia						
Respeto						
Peligro del uso de sustancias psicoactivas						
Inspección preoperacional del vehículo						
Prestación del servicio						
MAPAS VIALES RUTOGRAMAS						
Temas	Area	Participantes	# Horas	# de Personas	Fecha	
Características de la vía			4			
Zonas de exceso de velocidad						
Zonas de alto riesgo de accidentes						
Zonas críticas de vulnerabilidad ambiental						
Localización de zonas de descanso alimentación alojamiento						
Manejo según las condiciones climáticas de la vía						
MECANICA BASICA						
Temas	Area	Participantes	# Horas	# de Personas	Fecha	
Mantenimiento Preventivo			6			
Mantenimiento Correctivo						
Preoperacional: Dispositivos de seguridad						
Preoperacional: Herramientas mínimas						
Preoperacional: Sistema de frenos						
Preoperacional: Estado general de los vehículos						
Preoperacional: Neumáticos						
INVESTIGACION DE ACCIDENTES						
Temas	Area	Participantes	# Horas	# de Personas	Fecha	
Investigación de accidentes viales			6			
Métodos de investigación de accidentes viales						
Reconstrucción del evento vial						
Informe de eventos viales						
Lecciones Aprendidas						



PLAN ESTRATEGICO SEGURIDAD VIAL

PROGRAMA DE PROTECCION DE ACTORES VIALES

Versión 1

Página 18 de 18

5. INDICADORES.

Nombre	Cumplimiento
Descripción	Cumplimiento de las actividades de capacitación
Periodicidad	Semestral se revisara el cumplimiento
Fuente de información	Cronograma de capacitación
Responsable	Líder PESV
Formula	Numerador No. De Actividades realizadas x 100 Denominador / No. De actividades programadas

Nombre	Cumplimiento
Descripción	Cumplimiento de las campañas de divulgación
Periodicidad	Semestral se revisara el cumplimiento
Fuente de información	Cronograma de campañas de divulgación
Responsable	Líder PESV
Formula	Numerador No. De campañas realizadas x 100 Denominador / No. De campañas programadas