CONTENIDO

1. INTRODUCCION 4
2. MARCO NORMATIVO LEGAL 4
3. MARCO CONCEPTUAL 7
4. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA EMPRESA 9
Objeto Social 9
4.1 Visión 9
4.2 Misión 9
4.3 Organigrama 9
5. DESARROLLO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 10
OBJETIVO GENERAL DEL PESV. 10
ALCANCE DEL PESV. 10
VISIÓN DEL PESV: 10
NIVEL DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL DE LA EMPRESA 10
5.1 FASE 1. PLANIFICACIÓN DEL PESV. 11
5.1.1 Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV. 11
5.1.2 Paso 2. Comité de seguridad vial. 11
5.1.3 Política de seguridad vial 12
5.1.4 Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo 13
5.1.5 Paso 5. Diagnóstico 13
5.1.6 Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos 14
5.1.7. Paso 7. Objetivos y metas del PESV 15
5.1.8. Paso 8. Factores de desempeño de la seguridad vial. 16
5.1.8.1. Factores de exposición al riesgo: 16
5.1.8.2. Factores de resultado de seguridad final: 17
5.1.8.3. Factores de resultado de seguridad intermedia: 17
- Programa de Gestión de la Velocidad Segura: 17
- Programa de prevención del sueño y la fatiga 19
- Programa de Prevención de la Distracción: 20
- Programa de Cero Tolerancia a la conducción bajo efectos del Alcohol y Sustancias Psicoactivas: 21
- Programa para la protección de actores viales vulnerables: 22

5.2 FASE 2. IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL. 23
5.2.1 Paso 9. Plan Anual de trabajo 24

5.2.2 Paso 10. Competencia y plan anual de formación. 24
5.2.3 Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro. 25
5.2.4 Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales. 26
***5.2.5.* Paso 13. Investigación interna de siniestros viales.** 27
5.2.5 Paso 14. Vías seguras administradas por la organización. 27
5.2.6 Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales. 28
5.2.7 Paso 16. Inspección de vehículos y equipos. 28
5.2.8 Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos 28
5.2.9 . Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas 29
5.2.10 Paso 19. Archivo y retención documental 29
5.3 FASE 3. SEGUIMIENTO POR LA ORGANIZACIÓN. 29
5.3.1 Paso 20. Indicadores y reporte autogestión del PESV. 30
5.3.2 Paso 21. Registro y análisis estadístico de los siniestros viales 31
5.3.3 Paso 22. Auditoría Anual 31
5.4 FASE 4. MEJORA CONTINUA DEL PESV. 31
5.4.1 Paso 23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas ... 32
5.4.2 Paso 24. Mecanismos de comunicación 32
6. SEGUIMIENTO 32

1. INTRODUCCION

El Ministerio de Transporte expidió la nueva guía metodológica para el diseño, implementación, verificación y mejora del PESV definida en la Resolución 20223040040595 de julio de 2022 para articularlo bajo el ciclo PHVA y SG-SST, de esta forma se logrará gestionar el riesgo de seguridad vial alineado con el Artículo 32 de la Resolución 312 de 2019 y el artículo 2.2.4.6.15 del Decreto 1072 de 2015 para así identificar los peligros, evaluar los riesgos en los desplazamientos laborales y trayectos en itinere, priorizarlos y establecer los controles necesarios para brindar orientación en la definición de los objetivos de control y acciones propias para su gestión.

Por lo anterior se identifica la necesidad de actualizar el Plan Estratégico de Seguridad Vial para gestionar los riesgos viales a los cuales se ven expuestos todos los colaboradores de la organización y prevenir la materialización de siniestros viales con base a los cambios normativos que se generen en la materia.

2. MARCO NORMATIVO LEGAL

- Ley 769 de 2002, Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

- Ley 1503 de 2011, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

- Ley 1548 de 2012, Por la cual se modifica la ley 769 de 2002 y la ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia y se dictan otras disposiciones.

- Ley 1702 de 2013, Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones

- Ley 1383 de 2010, Por la cual se modifica el Código nacional de Tránsito y se dictan otras disposiciones.

- Ley 2161 del 2021, por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de

tránsito (soat), se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

- Ley 2251 de 2022, Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones -ley Julián Esteban
- Resolución 19200 de 2002, Por la cual se reglamenta el uso e instalación del cinturón de seguridad de acuerdo con el artículo 82 del Código Nacional de Tránsito Terrestre.
- Resolución 1080 de 2019, Por la cual se expide el reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, moto triciclos, y similares.
- Resolución 20203040023385 de 2020, Por la cual se establecen las condiciones mínimas de uso del casco protector para los conductores, acompañantes de vehículos tipo motocicletas, motociclos, moto triciclos, motocarros, cuatrimotor y se dictan otras disposiciones
- Resolución 20223040040595 de 2022, Por la cual se reglamente la articulación con el SG-SST bajo metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones
- Decreto 1079 del 2015, Se expide el decreto único reglamentario con el objeto de compilar y racionalizar la normatividad expedida por gobierno nacional, para cumplir las leyes y normas del sector transportes.
- Decreto 1252 del 2021, Por el cual se modifica el literal a del artículo 2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 y se sustituye el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial
- Decreto 1430 del 2022, Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-20231
- Decreto 2106 del 2019, Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir

y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública. En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación.

- Ley 2050 del 2020, Por la cual modifica, sustituye algunos artículos y literales del decreto 1503 del 2011 y dicta otras disposiciones.
- Resolución 0312 del 2019, Articulación con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SGSST (Art.32 Res.0312/19.

3. MARCO CONCEPTUAL

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 (CNT, 2002).

ACCIDENTE DE TRABAJO: Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador (Ley 1562 de 2012).

ACTORES DE LA VÍA: Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros. (Ley 1503 de 2011, Articulo 2).

ARL: Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados al sistema general de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral.

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

COMPETENCIAS BÁSICAS: Es el conjunto de conocimientos, actitudes y habilidades que, relacionados entre sí, le permiten a un individuo desempeñarse de manera eficaz, flexible y con sentido en contextos nuevos y retadores. Las competencias básicas incluyen las comunicativas, matemáticas, científicas y ciudadanas.

CONDUCTOR: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNT, 2002).

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

PASAJERO: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNT, 2002).

PEATÓN: Persona que transita a pie por una vía (CNT, 2002).

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL: Es el instrumento de planificación que oficialmente consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

PLAN DE ACCIÓN: Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar los objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.

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

SEGURIDAD VIAL: Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

SEGURIDAD ACTIVA: Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.

SEGURIDAD PASIVA: Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.

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

4. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA EMPRESA

Objeto Social

TRANES empresa que presta servicio especial de pasajeros en diferentes modalidades entre ellas están empresarial, grupo específico de usuarios, escolar, usuarios de la salud y carga a nivel nacional con sede en la Ciudad de Pereira, Bogotá y la sede principal en la Ciudad de Medellín.

4.1 Visión

Transportes Especiales A & S S.A.S, se dedica al transporte terrestre especial de pasajeros y carga a nivel nacional y orientados a satisfacer las necesidades de transporte de nuestros clientes, ofreciendo servicios seguros, cómodos, eficientes competitivos y amigables con el medio ambiente. Nos comprometemos a garantizar la seguridad, puntualidad y comodidad en cada trayecto, buscando la fidelización en la relación cliente-proveedor. Para lograrlo, nos apoyamos en la constante capacitación y mejora continua de nuestros colaboradores, asegurando altos niveles de satisfacción en todas nuestras operaciones.

4.2 Misión

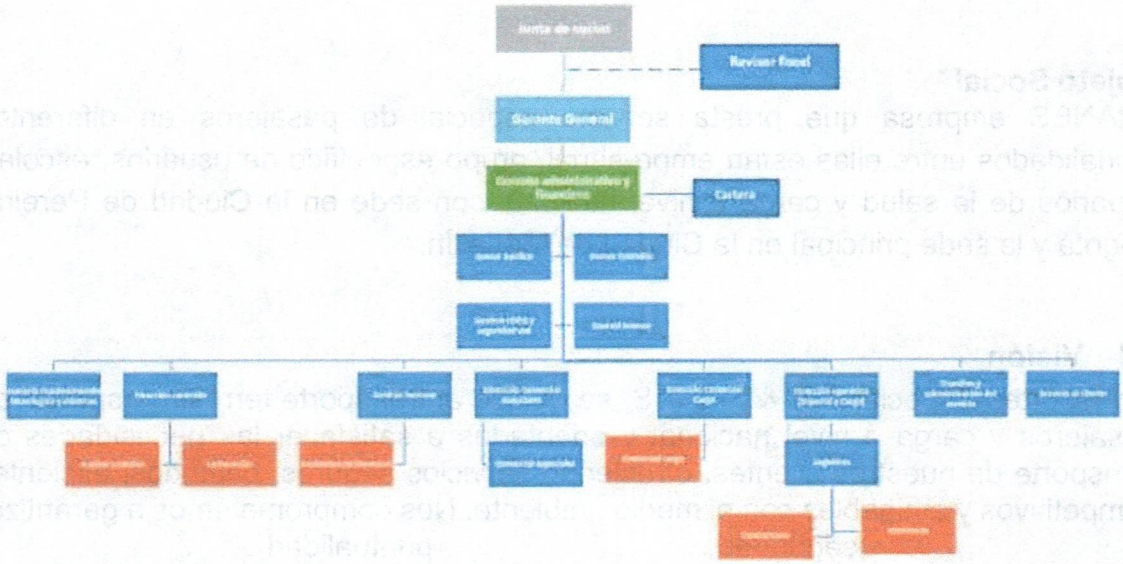
Para el año 2028, seremos una empresa líder en el transporte especializado de pasajeros, escolar, carga y multimodal; Reconocida por nuestra excelencia operativa y compromiso con la sostenibilidad y conciencia ecológica, con especial énfasis en la optimización de nuestros procesos internos y la eficiente administración de nuestro parque automotor. Buscamos ser catalizadores del progreso, conectando de manera segura y eficiente a personas y mercancías, contribuyendo al crecimiento sostenible corporativo y de las comunidades que servimos.

.

.

4.3 Organigrama

}



5. DESARROLLO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

OBJETIVO GENERAL DEL PESV.

Formular, implementar, hacer seguimiento y verificar el Plan Estratégico de Seguridad Vial como expresión del compromiso institucional con el cumplimiento de los requisitos legales, orientado a proteger la vida e integridad de los diferentes actores viales, mediante la aplicación de acciones de mejora continua que reduzcan la probabilidad y severidad de los siniestros de tránsito

ALCANCE DEL PESV.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial de TRANES aplica a todos los colaboradores que realizan desplazamientos en el marco de sus labores, incluyendo los trayectos laborales e *in itinere*, y se desarrolla a través de procesos de formación, sensibilización y capacitación orientados a la prevención de riesgos viales.

VISIÓN DEL PESV:

El Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa TRANES se constituye en un aliado estratégico del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, orientado a fomentar hábitos y comportamientos seguros en la vía, prevenir la ocurrencia de siniestros viales y promover la formación continua de todos los actores viales de la organización.

NIVEL DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL DE LA EMPRESA

NIVEL DE DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PESV		MISIONALIDAD DE LA ORGANIZACIÓN	
		1. EMPRESAS DEDICADAS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR	2. ORGANIZACIONES DEDICADAS A ACTIVIDAD DIFERENTE AL TRANSPORTE
TAMAÑO DE LA ORGANIZACIÓN	1. BÁSICO	Entre 11 y 19 vehículos o entre 2 y 49 conductores	Entre 11 y 49 vehículos o entre 2 y 49 conductores
	2. ESTÁNDAR	Entre 20 y 50 vehículos o entre 20 y 50 conductores	Entre 50 y 100 vehículos o entre 50 y 100 conductores
	3. AVANZADO	Más de 50 vehículos o más de 50 conductores	Más de 100 vehículos o más de 100 conductores

De acuerdo con lo establecido en la Resolución 20223040040595 de 2022, y considerando que TRANES pertenece a la misionalidad 3, correspondiente a las organizaciones dedicadas a la prestación del servicio de transporte terrestre automotor, se determina que la empresa clasifica en el nivel avanzado para el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

5.1 FASE 1. PLANIFICACIÓN DEL PESV.

5.1.1 Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV.

El líder del diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) es una persona con poder de decisión, designada por el nivel directivo de la empresa para liderar la planeación, ejecución y articulación del PESV con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST).

Entre sus responsabilidades se encuentran:

- Garantizar el cumplimiento de las etapas de planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV.
- Diligenciar y presentar el reporte anual de autogestión ante la autoridad competente.
- Consolidar y reportar los resultados derivados de la medición de los indicadores del PESV.

La alta dirección de TRANES formalizó esta designación mediante acta, la cual reposa en la carpeta correspondiente al **Paso 1** del proceso.

5.1.2 Paso 2. Comité de seguridad vial.

El Comité de Seguridad Vial es el equipo conformado por representantes de diferentes áreas de la organización que apoyan el diseño, implementación, seguimiento y mejora del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV). Su propósito es influir y promover, dentro de la comunidad organizacional, la adopción de hábitos y comportamientos interdependientes, así como la práctica de conductas seguras en la vía.

De esta manera, el comité contribuye a la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes en la toma de decisiones relacionadas con los desplazamientos y el uso de las vías, garantizando el cumplimiento de los objetivos en materia de seguridad vial.

La alta dirección de TRANES formalizó la conformación del Comité de Seguridad Vial mediante acta, la cual reposa en la carpeta correspondiente al **Paso 2** del proceso.

5.1.3 Política de seguridad vial

La Política de Seguridad Vial de Transportes Especiales A&S S.A.S. constituye el compromiso formal de la alta dirección con la planificación, implementación, seguimiento y mejora continua del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

Este documento refleja la decisión de la empresa de suministrar y garantizar los recursos necesarios para mitigar los riesgos asociados a la ocurrencia de accidentes de tránsito, protegiendo la integridad física, mental y social de los trabajadores, contratistas, clientes, terceros y del medio ambiente.

La política incluye lineamientos sobre mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos, formación y culturización de los actores viales, prevención de riesgos en desplazamientos laborales y en trayectos *in itinere*, así como el cumplimiento estricto de la normatividad vigente y otros requisitos aplicables.

Socialización de la Política

Para asegurar su conocimiento y aplicación, la Política de Seguridad Vial se divulga a través de:

- Procesos de inducción a nuevos colaboradores.
- Capacitaciones internas en seguridad vial.
- La página web corporativa.
- Carteleras informativas en las instalaciones de la empresa.

La alta dirección de TRANES formalizó esta política mediante un acta, la cual se encuentra archivada en la carpeta correspondiente al **Paso 3** del proceso.

Política de Seguridad Vial

Transportes Especiales A&S S.A.S, empresa dedicada al transporte terrestre automotor de pasajeros y carga, se compromete a promover la ejecución de actividades de prevención y control tendientes a mitigar los riesgos asociados con

la ocurrencia de accidentes de tráfico, con el fin de disminuir la accidentalidad que pueden afectar la integridad física, mental y social de los trabajadores, terceros y el medio ambiente.

Por esta razón tendrá estricta vigilancia en el mantenimiento preventivo y correctivo, con el objeto de velar por el desempeño óptimo de sus vehículos, estableciendo las medidas de control para evitar la ocurrencia de siniestros viales.
Transportes Especiales A & S S.A.S, siendo consciente que lo más importante en la conducción es la persona, brinda mecanismos de formación y culturización de los distintos grupos involucrados en este proceso tanto en desplazamientos laborales como en los trayectos en itinere, además de establecer métodos tendientes al control de la movilidad y seguridad vial.

Transportes Especiales A & S S.A.S, está comprometida con la mejora continua de nuestros procesos, con el cumplimiento de los requisitos legales aplicables y otros que suscriba relacionados con el tránsito y transporte nacional, así como, la asignación de los recursos necesarios que permitan el desarrollo y mantenimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

5.1.4 Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo

El nivel directivo de TRANES demuestra su liderazgo, compromiso y corresponsabilidad con el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) mediante la firma del documento de **Directrices de la Alta Dirección**, en el cual se describen de manera clara las responsabilidades que deben cumplirse para garantizar la planificación, implementación, seguimiento y mejora continua del plan.

Este documento constituye la manifestación formal de la alta dirección frente a la seguridad vial, asegurando la asignación de recursos, la definición de responsabilidades y el acompañamiento en cada una de las etapas del PESV.

La evidencia de este compromiso se encuentra soportada en la carpeta correspondiente al **Paso 4** del proceso.

5.1.5 Paso 5. Diagnóstico

TRANES realiza el diagnóstico organizacional de acuerdo con lo establecido en la Resolución 20223040040595 de 2022, considerando la siguiente información:

- Cantidad de sedes y servicios que presta la organización.
- Relación de contratistas (ocasionales y permanentes).
- Listado de colaboradores de la organización.

- Inventario de vehículos automotores y no automotores.
- Identificación de rutas frecuentes de los desplazamientos laborales.
- Número de colaboradores capacitados en el Plan de Emergencias Viales de la empresa.

Este diagnóstico permite contar con una visión integral de los recursos, actores y condiciones que intervienen en la seguridad vial de la organización.

Encuesta de seguridad vial

Adicionalmente, se aplica una encuesta de seguridad vial a todos los colaboradores, con el fin de analizar los resultados y establecer una línea base sobre el estado actual de la seguridad vial en la empresa. Esta línea base servirá como referente para la planificación de acciones, programas y estrategias de mejora continua dentro del PESV.

Link de ingreso a la encuesta: https://forms.gle/vK9CpH8YLN1t9jUR6.

La evidencia correspondiente a este diagnóstico reposa en la carpeta **Paso 5** del proceso.

5.1.6 Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos

TRANES identifica, evalúa y controla los riesgos viales a los que se expone su personal en el desarrollo de los desplazamientos laborales y trayectos *in itinere*, teniendo en cuenta los diferentes roles en la vía (conductores, pasajeros, peatones, ciclistas y motociclistas).

El proceso incluye:
Identificación de riesgos relacionados con el comportamiento, las condiciones de los vehículos, las características de los viajes y el entorno vial.
Análisis y valoración de los riesgos para priorizar aquellos con mayor impacto en la seguridad.
Tratamiento de riesgos, mediante acciones de prevención, control y seguimiento, como capacitaciones, campañas de sensibilización, inspecciones, mantenimiento preventivo y medidas de control operativo.
La información se actualiza mínimo una vez al año o cuando ocurre un siniestro vial o un cambio significativo en las actividades de transporte.

La documentación correspondiente se encuentra en la carpeta **Paso 6** del proceso PESV.

Metodología de evaluación de riesgos viales:
Para la caracterización y priorización de los riesgos viales, TRANES aplica la metodología de **cruce entre el nivel de probabilidad y el nivel de exposición.**

- **Nivel de exposición**: frecuencia con la que los colaboradores están expuestos al riesgo (frecuente, ocasional o esporádica).
- **Nivel de probabilidad**: posibilidad de que el riesgo ocurra (muy probable, poco probable o no es probable).

El resultado de esta combinación permite ubicar cada riesgo en un **mapa de calor**, clasificándolo en tres categorías:

- **Crítico (rojo):** requiere atención inmediata y controles estrictos.
- **Moderado (amarillo):** necesita seguimiento y acciones de mitigación.
- **Bajo (verde):** se mantiene bajo vigilancia preventiva.

De esta manera, la empresa garantiza un enfoque sistemático para priorizar y controlar los riesgos viales que afectan a sus colaboradores y a la operación.

NIVEL DE RIESGO			NIVEL DE PROBABILIDAD		
			1 No es Probable	2 Poco Probable	3 Muy Probable
NIVEL DE EXPOSICIÓN	Frecuente	3	3	6	9
	Ocasional	2	2	4	6
	Esporádica	1	1	2	3

NIVEL DE RIESGO	
NIVEL DE RIESGO	VALOR DE NR
I: Crítico	6-9
II: Moderado	3-4
III: Bajo	1-2

5.1.7. Paso 7. Objetivos y metas del PESV

TRANES define sus objetivos y metas del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de manera integrada con los objetivos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), de acuerdo con lo establecido en la Resolución 20223040040595 de 2022.

OBJETIVOS INTEGRALES

- Satisfacer las necesidades de nuestros clientes, a través de una adecuada prestación del servicio de transporte especial de pasajeros y carga.

- Establecer un entorno adecuado para el desarrollo personal y profesional de todos los colaboradores para garantizar un adecuado desarrollo de sus funciones.
- Propiciar condiciones de trabajo seguras y saludables, identificando los peligros, evaluar y valorando los riesgos, estableciendo los controles necesarios con el fin de prevenir lesiones, accidentes, enfermedades laborales y siniestros viales.
- Prevenir y minimizar la contaminación ambiental controlando los impactos socio-ambientales, económicos y culturales.
- Propiciar la mejora continua del sistema de gestión integrado por medio del cumplimiento a los requerimientos legales vigentes aplicables y otros requisitos que la organización suscriba.
- Garantizar la rentabilidad y el crecimiento organizacional, por medio de un adecuado uso de los recursos físicos y financieros.
- Cumplir con los requisitos en materia de control y seguridad orientados a la prevención de actividades ilícitas.

Matriz de objetivos y metas SG-SST y PESV
La empresa cuenta con una **Matriz de Objetivos y Metas** en la que se integran las acciones del SG-SST y del PESV, asegurando coherencia entre la gestión de la seguridad vial, la salud laboral y los demás ejes del sistema de gestión.

La matriz de objetivos y metas 2023 se encuentra archivada en la carpeta **Paso 7** del proceso PESV.

5.1.8. Paso 8. Factores de desempeño de la seguridad vial.

Los factores de desempeño en seguridad vial describen los elementos que las organizaciones deben considerar dentro del PESV para medir y gestionar de manera eficaz los riesgos viales.

TRANES ha definido los siguientes factores para el desarrollo y seguimiento de su Plan Estratégico de Seguridad Vial:

5.1.8.1. Factores de exposición al riesgo:

Estos están expresados dentro de la matriz de identificación de peligros, valoración y evaluación de riesgos, estos pueden incrementar o reducir dependiendo del tipo de vehículo o modalidad de transporte.
Ver paso 6.

5.1.8.2. Factores de resultado de seguridad final:

Estos están relacionados con índices de accidentalidad vial los cuales miden la frecuencia, severidad y lesiones incapacitantes por siniestros viales o accidentes de tráfico.

Ver paso 7 y paso 21.

5.1.8.3. Factores de resultado de seguridad intermedia:

Según lo definido en la resolución 20223040040595 del 2022, TRANES diseña los programas de gestión de riesgo críticos contemplando la siguiente información:

- Nombre
- Alcance
- Requisitos aplicables
- Fecha de inicio
- Línea base
- Factores de desempeño
- Responsable del programa
- Procedimiento
- Mecanismos de comunicación
- Frecuencia de evaluación de los resultados
- Lineamiento de regulación
- Cronograma que incluye objetivos, indicadores, metas, actividades, fecha de ejecución y responsable.

La documentación y soportes de los factores de desempeño se encuentran archivados en la carpeta **Paso 8** del proceso PESV.

Estos programas son:

- **Programa de Gestión de la Velocidad Segura:**

El objetivo del programa es dar a conocer la velocidad adecuada según la normatividad aplicable para los desplazamientos durante las actividades laborales y durante los desplazamientos in itinere, además sensibilizar sobre el peligro que representa exceder los límites de velocidad debido al tiempo de respuesta ante un evento fortuito y establecer medidas para que se cumplan los límites de velocidad con el fin de mejorar el entorno vial y garantizar la seguridad de todos los usuarios viales. Este programa tiene como alcance principalmente a los conductores de la compañía y empelados que utilicen para sus desplazamientos vehículos y/o motos, así mismo, conductores que prestan servicios para nuestros diferentes contratos afiliados, por convenio, terceros.

Lineamientos para la regulación de la velocidad (según la Ley 2251 de 2022):

Bajo ninguna circunstancia se excederán los límites de velocidad establecidos en la normatividad aplicable durante los recorridos realizados en actividades laborales. Se recomienda, además, durante los recorridos in itinere de los colaboradores, no exceder dichos límites, para disminuir los riesgos de accidentes de tránsito causados por el exceso de velocidad.

Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo.

- ✓ En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.
- ✓ Límites de velocidad en carreteras nacionales y departamentales. En ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora. Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora.
- ✓ Es obligación de los colaboradores de la Superintendencia de Transporte, respetar las leyes restrictivas de velocidad en la vía y ajustar la velocidad a las condiciones imperantes durante su desplazamiento sobre las vías municipales o intermunicipales, tales como lluvia, escasa visibilidad, vías en malas condiciones, superficies resbalosas, y señales reglamentarias que indiquen el límite de velocidad.
- ✓ Los límites de velocidad disminuyen de acuerdo a condiciones climáticas, condiciones de la vía, visibilidad y lo que establezca la Ley. Se debe respetar la señalización de la vía.
- ✓ Reducción de velocidad: los colaboradores de la Superintendencia de Transporte tienen la responsabilidad de reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:
- ✓

1. En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.
2. En las zonas escolares.
3. Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.
4. Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.
5. En proximidad a una intersección.
6. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora.

- ✓ Se debe sensibilizar a todos los colaboradores sobre la separación entre

vehículos:

1. La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, será de acuerdo con la velocidad.
2. Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros.
3. Para velocidades entre treinta (30) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metros.
4. Para velocidades entre sesenta (60) y ochenta (80) kilómetros por hora, veinticinco (25) metros.
5. Para velocidades de ochenta (80) kilómetros en adelante, treinta (30) metros o la que la autoridad competente indique.

- **Programa de prevención del sueño y la fatiga**

El objetivo del programa es dar a conocer la normativa de Seguridad y Salud en el Trabajo, asociada a la implementación del PESV de TRANES, para el control de la fatiga y el sueño, evitando la ocurrencia de accidentes con resultados fatales, no solo durante los desplazamientos misionales, sino también durante los desplazamientos in itinere.

Este programa tiene como alcance principalmente a los conductores de la compañía durante los desplazamientos misionales y personal que utilicen para sus desplazamientos vehículos, motos y/o bicicletas.

- ✓ Regulación de horas de conducción (prevención de la fatiga):
- ✓ Para ello establecemos los siguientes lineamientos:
- ✓ Facilitar tiempos adecuados de descanso.
- ✓ Brindar los recursos necesarios para que nuestros colaboradores trabajen con seguridad, actuando siempre bajo la cultura de prevención o manejo defensivo.
- ✓ Establecer la cantidad de horas de desplazamientos misionales que debe cumplir nuestros colaboradores durante su jornada laboral, las pausas activas y los descansos entre los mismos.
- ✓ Propiciar un ambiente de confianza para mantener una comunicación efectiva entre la administración y nuestros colaboradores en lo referente a temas de sueño y fatiga, así como promover la obligatoriedad de cada colaborador de presentarse en condiciones adecuadas de descanso y sueño.
- ✓ Dentro de nuestras instalaciones se ha creado un ambiente adecuado en una sala de descanso para los conductores o quienes están encargados de los desplazamientos, para las pausas activas y los descansos entre los recorridos.
- ✓ Capacitar/sensibilizar a nuestros colaboradores en la prevención de la

fatiga y la somnolencia durante el desempeño de sus actividades.

- ✓ No se permite a los conductores realizar los desplazamientos si se evidencia que se encuentra en estado de sueño o de fatiga, esto además aplica para los funcionarios que se encuentren en condiciones de consumo de medicamentos o con síntomas de alguna enfermedad que pueda ocasionar un accidente por su estado de salud.

Por otro lado, el Grupo de Talento Humano, desde Seguridad y Salud en el Trabajo y mediante el reporte de horas extras que reportan los conductores, realizará el seguimiento y monitoreo de la fatiga, teniendo en cuenta a su vez los reportes de incapacidades y recomendaciones médicas que puedan intervenir en la seguridad de la conducción.

- **Programa de Prevención de la Distracción:**

TRANES en su compromiso con la protección de la integridad física de sus colaboradores y teniendo en cuenta que una de las principales causas de accidentes de tránsito a nivel nacional, es el uso indebido de equipos móviles mientras se conduce, establece la Política de Uso de Equipos Bidireccionales, compromiso establecido en el PESV para salvaguardar la vida de los usuarios de la vía y reducir la accidentalidad. Este programa tiene como alcance principalmente a los conductores de la entidad y funcionarios en sus distintos roles como actores viales.

Establecemos los siguientes lineamientos:

- ✓ Se prohíbe a todos los conductores la utilización de dispositivos móviles, reproductores de música, computadores portátiles y demás equipos electrónicos (incluso si se cuenta con dispositivos de manos libres) mientras se realizan los desplazamientos en misión y los desplazamientos in- itinere.
- ✓ Para recibir o realizar alguna llamada siempre y cuando sea de carácter urgente o esté relacionada directamente con el trabajo que desempeñan, deberán estacionar completamente el vehículo de manera apropiada y en un lugar seguro que no afecte su integridad física de tal manera que no obstaculice el tránsito vial.
- ✓ Todo comparendo o multa por infracciones cometidas en las vías, por incumplir la política de uso de equipos bidireccionales, así como el pago correspondiente de los mismos, serán responsabilidad del conductor infractor.
- ✓ Durante el proceso de contratación de los nuevos colaboradores se hace la recomendación expresa sobre la política y su obligación de informar si los compañeros manipulan equipos bidireccionales durante los desplazamientos.
- ✓ Los sistemas de GPS se programarán antes de iniciar el viaje y no durante el

transcurso de la operación del vehículo.

- ✓ El uso de mapas para planificar rutas también debe ser completado antes de operar el vehículo.

TRANES se compromete a poner en práctica esta política apuntando a minimizar los riesgos de accidentes de tránsito causados por su incumplimiento, esta política es revisada periódicamente y está disponible.

- **Programa de Cero Tolerancia a la conducción bajo efectos del Alcohol y Sustancias Psicoactivas:**

Es nuestra obligación y responsabilidad prevenir el consumo de alcohol y drogas y promover la salud mental y física en el ámbito laboral de tranes, no solo de nuestros conductores sino de nuestro entorno en general. Basamos nuestro programa en la confianza y el deseo de contribuir con la disminución de la accidentalidad vial y el compromiso de la institución con el bienestar de sus colaboradores.

Además de prevenir el consumo, prestar atención a situaciones emocionales en las que la persona esta propensa al consumo de alcohol, drogas u otra sustancia que pueda poner en riesgo su salud mental y física, ya sea que pertenezca a la institución como conductor o sea colaborador y forme parte de la misma.

TRANES, define y establece como política el no consumo de alcohol, tabaco, y drogas, con el fin de promover, prevenir y fomentar el bienestar de nuestros colaboradores y sus familias, usuarios, comunidad en general, ya que esto genera impactos negativos sobre la sociedad, el ambiente de trabajo y en las personas en su seguridad y condiciones de trabajo, debido a los factores de riesgo asociado a la conducción. Por lo tanto, con el ánimo en el mejoramiento del desempeño laboral y el fomento de los hábitos y estilos de vida saludable para nuestros colaboradores, teniendo en cuenta lo establecido en la normatividad aplicable se establece lo siguiente:

- ✓ Se prohíbe presentarse al cumplimiento de sus actividades, funciones y/o tareas bajo el efecto de sustancias psicoactivas incluidas bebidas alcohólicas o energizantes u otras que afecten el funcionamiento adecuado del desempeño laboral.
- ✓ Se prohíbe el consumo de tabaco, sustancias psicoactivas, bebidas alcohólicas o energizantes, durante el desarrollo de actividades y/o funciones dentro de las instalaciones de la institución.
- ✓ Los colaboradores que estén tomando cualquier medicamento que pueda interferir en sus habilidades para realizar sus normales labores de trabajo en forma segura y eficiente deberán reportarlo en forma anticipada a su jefe

inmediato.

- ✓ La posesión, uso, distribución o venta de bebidas alcohólicas, tabaco y otras sustancias psicoactivas en las instalaciones de la institución NO está permitida.
- ✓ Ningún colaborador podrá operar vehículos o cualquier medio de transporte, maquinaria, equipos y herramientas durante su jornada laboral bajo los efectos del alcohol, drogas y/o alguna sustancia psicoactiva o medicamento que pudiera afectar su capacidad para trabajar de manera segura.
- ✓ Promueve actividades de sensibilización y de capacitación para los trabajadores, contratistas y la comunidad en general que buscan la creación de hábitos y estilos de vida saludables y es responsabilidad de cada uno de ellos participar en las diferentes actividades que se programen.

El cumplimiento de estos lineamientos y de las reglas o normas que se deriven de ella son obligaciones de su vinculación laboral o contractual según corresponda y su incumplimiento podrá general falta grave que implica proceso disciplinario de acuerdo con el reglamento interno de trabajo.

La Dirección de Gestión Humano, de la mano del Programa de prevención de alcohol y Sustancias Psicoactivas, implementará el control aleatorio de alcoholemia a cada uno de los conductores, que permita controlar y vigilar el estado en que cumplen sus funciones.

- **Programa para la protección de actores viales vulnerables**:

Es responsabilidad de todos proteger a los actores viales más vulnerables, TRANES promueve como lineamientos de protección desarrollar acciones enfocadas a la protección de la vida en la vía, basadas en el autocuidado y respeto por la vida de quienes circulan en nuestro entorno.

Todos tenemos derecho a circular libremente y debemos garantizar la seguridad y el bienestar de aquel que circula sin la protección de una cabina de vehículo y está expuesto a sufrir lesiones graves en un accidente y perder la vida como resultado de éste.

Es importante reconocer que el peatón, el usuario de bicicleta y de motocicleta son considerados los tres actores vulnerables, dado el nivel de gravedad de sus lesiones en caso de un siniestro vial, debido a esto, registran el mayor número de víctimas fatales en accidentes de tránsito.

Durante las capacitaciones a nuestros colaboradores se busca identificar quienes son los ACTORES VIALES MAS VULNERABLES, incentivamos su protección y damos a conocer la normatividad aplicable en caso de incumplimiento como

conductor o la realización de maniobras peligrosas que pongan en riesgo su vida o su integridad física:

- ✓ Prevalece el respeto por la vida, el derecho a la vía y la sana convivencia
- ✓ Los peatones no podrán actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
- ✓ Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones y ciclistas, dándoles prelación en la vía, pues son usuarios vulnerables.
- ✓ Todo conductor debe ceder el paso a los vehículos de ambulancias, cuerpo de bomberos, vehículos de socorro o emergencia y de la policía o ejército orillándose al costado derecho de la calzada o carril y deteniendo el movimiento del vehículo.
- ✓ En todo caso los vehículos de emergencia deben reducir la velocidad y constatar que les han cedido el derecho de paso al cruzar una intersección

Los conductores no pueden adelantar en los siguientes casos:

- ✓ En intersecciones
- ✓ En los tramos de la vía en donde exista línea separadora central continua o prohibición de adelantamiento.
- ✓ En curvas o pendientes, cuando la visibilidad sea desfavorable.
- ✓ En las proximidades de pasos de peatones.
- ✓ En las intersecciones de las vías férreas.
- ✓ Por la berma o por la derecha de un vehículo y en general, cuando la maniobra ofrezca peligro.

Gestión humana, de la mano del Programa para la Protección de Actores Viales Vulnerables y con asesoría técnica de arl y seguridad y el área HSEQ realizará las campañas y capacitaciones que permitan sensibilizar a los funcionarios el autocuidado y protección de los actores viales.

Estos programas fueron divulgados a los colaboradores que realizan desplazamientos laborales.

5.2 FASE 2. IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL.

En la fase de ejecución del PESV se desarrollan las acciones definidas en la Fase 1. Planificación, junto con todas aquellas actividades orientadas a fortalecer la seguridad vial dentro de la organización.

Para este proceso, TRANES tiene en cuenta los factores de desempeño de exposición al riesgo, los cuales se encuentran documentados en la Matriz de Identificación de Peligros, Evaluación y Valoración de Riesgos Viales, herramienta que permite reconocer, priorizar y controlar los riesgos que pueden afectar a los colaboradores y demás actores viales.

5.2.1 Paso 9. Plan Anual de trabajo

TRANES define su Plan Anual de Trabajo de manera integrada con el plan anual del SG-SST, asegurando la articulación de las actividades de seguridad vial con la gestión en seguridad y salud en el trabajo.

Este plan contempla las acciones necesarias para dar cumplimiento a los pasos establecidos en la Resolución 20223040040595 de 2022, garantizando que cada actividad esté alineada con los objetivos, metas y programas definidos en el PESV.

El Plan Anual de Trabajo se encuentra archivado en la carpeta **Paso 9** del proceso PESV.

5.2.2 Paso 10. Competencia y plan anual de formación.

La compañía, definió la competencia en seguridad vial de los colaboradores que realizan desplazamientos laborales en términos de educación, formación y experiencia.
Además, documento la competencia de los siguientes roles, según lo definido en la resolución 20223040040595 del 2022:

- Líder del diseño e implementación del PESV
- Miembros del CSV
- Capacitadores en seguridad vial
- Planificadores de rutas
- Coordinadores y técnicos de mantenimiento de vehículos
- Auditores de seguridad vial
- Brigadista vial o personal capacitado
- Investigadores internos de siniestros viales
- Colaboradores que conducen un vehículo para desplazamientos laborales.

De igual forma, se definió el plan de formación de seguridad vial para el año 2023, teniendo en cuenta a todos los actores viales de la organización.

Manual de funciones
Programa de capacitaciones

5.2.3 Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro.

TRANES reconoce que la seguridad vial es un compromiso compartido entre la organización y todos sus colaboradores. Para ello ha establecido lineamientos claros en materia de **responsabilidad y comportamiento seguro**, los cuales se encuentran documentados e integrados con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST).

1. Responsabilidades en seguridad vial

- La compañía cuenta con un procedimiento de contratación definido por el área de selección y contratación, en el cual se incluyen los requisitos de seguridad vial exigidos a los colaboradores que realizan desplazamientos laborales. Dichos requisitos contemplan pruebas teóricas y prácticas, exámenes médicos ocupacionales, entre otros, y se ajustan al cargo a desempeñar y a las condiciones establecidas por los clientes donde se ejecuta la labor.
- Las responsabilidades en seguridad vial han sido asignadas, documentadas y divulgadas a todos los colaboradores de la organización, encontrándose integradas en el manual de funciones y alineadas con las responsabilidades del SG-SST.
- La evaluación de desempeño incluye criterios relacionados con el cumplimiento de conductas seguras en la vía, en especial para el personal que realiza desplazamientos laborales.

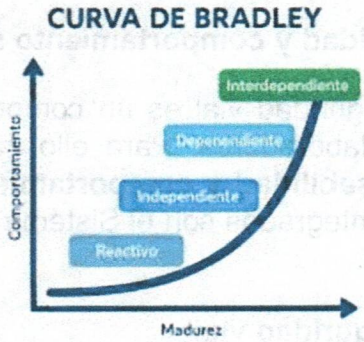
Procedimiento de Gestión Humana, Profesiograma, Manual de Funciones y Evaluación de Desempeño.

2. Comportamiento seguro

La organización promueve la evolución hacia un **comportamiento vial seguro** en sus colaboradores, a través de procesos de formación, sensibilización y control, midiendo los resultados de forma individual y colectiva.

El enfoque adoptado corresponde al modelo de la curva de Bradley, el cual describe la madurez de los comportamientos en seguridad:

1. **Reactivo:** los colaboradores actúan solo después de ocurridos los incidentes.
2. **Dependiente:** se siguen las normas y controles principalmente por supervisión.
3. **Independiente:** los trabajadores asumen la seguridad como responsabilidad propia.
4. **Interdependiente:** se alcanza un nivel en el que las personas cuidan de sí mismas y de los demás, promoviendo una cultura de corresponsabilidad.



El objetivo de TRANES es implementar estrategias y herramientas que permitan transitar progresivamente por estas etapas, hasta consolidar una cultura de seguridad vial interdependiente, coherente con los recursos, conocimientos y objetivos de la organización.

Este paso se encuentra archivado en la carpeta **Paso 11** del proceso PESV.

5.2.4 Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales.

Se integran dentro de del plan de emergencias del SG-SST, los requisitos para la atención de emergencias viales teniendo en cuenta lo definido en la resolución 20223040040595 del 2022.

Dentro del plan de emergencias del SG-SST se cuenta como mínimo la siguiente información:

- Reporte de siniestros viales
- Funcionamiento de la cadena de llamado al interior de la organización y al número único de emergencias (ya se encuentra definido).
- Ubicación de los centros de atención médica (tener presente las rutas

frecuentes definidas)

- Protocolo de atención a víctimas (ya se encuentra diseñado)
- Equipo que se utilizará para la atención de un siniestro vial
- Realización de simulacro de siniestro vial como mínimo una (1) vez al año.

Protocolo de atención en caso de emergencias

Plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencias integrado

Programa de simulacros

5.2.5. Paso 13. Investigación interna de siniestros viales.

Para la investigación de accidentes laborales viales la Entidad definirá la viabilidad de que se aplique lo establecido en el procedimiento de investigación de accidentes laborales, adecuándolo a las características de la investigación de accidentes de tránsito. Dentro de este procedimiento se establece:

• Realizar todas las investigaciones de accidentes de tránsito derivados de la operación de los vehículos de la Entidad.
• La investigación de los accidentes de tránsito derivados de la operación de los vehículos de la Entidad, estará a cargo del Comité de Seguridad Vial.
• De acuerdo a la información y los resultados de la investigación el Comité de Seguridad Vial deberá definir medidas correctivas y convertir estos casos en lecciones aprendidas, con el fin de prevenir la ocurrencia de accidentes similares.
• La información derivada de la investigación de estos casos deberá permanecer disponible para su consulta y trazabilidad.
De cada incidente o accidente se debe realizar una lección aprendida, esta deberá ser divulgada al personal se dejará constancia en el formato F-14 Lección aprendida o el formato dispuesto por la compañía dejando evidencia de su socialización.

Protocolo de investigación de accidentes de transito

Formato investigación de AT

Lección aprendida

5.2.5 Paso 14. Vías seguras administradas por la organización.

La empresa TRANES no tiene a cargo, ni administra ni controla ninguna vía pública y/o privada, por lo tanto, no realiza la implementación del paso 14. Vías seguras

administradas por la organización, definido en la resolución 20223040040595 del 2022.
Con lo anterior, no es procedente el diseño del protocolo.

5.2.6 Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales.

Se define procedimiento y documento para la planificación de los desplazamientos laborales, el cual debe ser llevado a su implementación incluyendo las salidas extramurales (salidas de integración, salidas pedagógicas). Para ello se cuenta con:

Procedimiento para la planificación de desplazamientos laborales

Formato planificación de desplazamientos laborales

5.2.7 Paso 16. Inspección de vehículos y equipos.

Esta inspección debe ser ejecutada, sin excepción alguna, por los conductores que tengan asignados vehículos de la entidad y/o que tengan que realizar algún servicio. Dicha actividad se realizará haciendo uso y diligenciamiento del documento F-43 Inspección vehicular diaria, por medio de link en drive, este documento debe ser diligenciado diariamente y antes de iniciar la prestación del servicio, donde se verificarán como mínimo los siguientes aspectos:
Se definió un procedimiento para la ejecución de la inspección de sus vehículos y un mecanismo para realizarlo. El cual esta contenido dentro del procedimiento de prestación de servicios P-12.

Procedimiento prestación del servicio

Inspección preoperacional del vehículo (virtual)

5.2.8 Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos

Para la empresa es de vital importancia que los vehículos con los cuales se presta el servicio a todos nuestros clientes, se encuentren en perfectas condiciones mecánicas por esta razón hace parte del programa de seguridad vial el programa de mantenimiento preventivo y correctivo.

El objetivo principal del programa de revisión y mantenimiento de vehículos vinculados a la Empresa, es garantizar a través de las herramientas adecuadas la seguridad y tranquilidad de nuestros clientes y afiliados, ejerciendo una supervisión directa para poder prestar un servicio más eficiente y seguro.

El mantenimiento de los vehículos será preventivo y correctivo. El mantenimiento preventivo constituye la serie de intervenciones y reparaciones realizadas al vehículo con la finalidad de anticipar fallas o desperfectos; no podrá entenderse por mantenimiento preventivo las actividades de revisión o inspección. El mantenimiento correctivo es aquel que se ejecuta en cualquier momento al vehículo y ante la evidencia de una falla en cualquiera de sus componentes.

El mantenimiento preventivo se realizará a cada vehículo en los periodos determinados por la empresa, para lo cual se garantizará como mínimo el mantenimiento cada dos (2 a 3 dependiendo del tipo del vehículo) meses, llevando una ficha de mantenimiento donde consignará el registro de las intervenciones y reparaciones realizadas, indicando fecha, actividad, tipo de mantenimiento, clase de mantenimiento, descripción y soporte.

Plan de mantenimiento preventivo y correctivo

Registro de mantenimiento del Vehículo

5.2.9 . Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas

La organización integra en el procedimiento de gestión del cambio la evaluación de los impactos que puedan generan cambios externos e internos en la seguridad vial y el procedimiento de gestión de contratistas del SG-SST, los requisitos a tener en cuenta para el PESV para iimplementar acciones y medidas que le garanticen el cumplimiento del objetivo del PESV y la gestión de la seguridad vial, de acuerdo a lo establecido en la resolución 20223040040595 del 2022.

Procedimiento Gestión del cambio
Procedimiento contratistas

5.2.10 Paso 19. Archivo y retención documental

La organización debe realizar la codificación de los documentos diseñados en el Plan Estratégico de Seguridad vial y consignar la información de estos en el listado maestro de documentos, de igual formar deben realizar seguimiento a la conservación de los documentos y registros.

5.3 FASE 3. SEGUIMIENTO POR LA ORGANIZACIÓN.

En la fase de seguimiento del PESV, se analiza y se evalúa trimestralmente las

estadísticas, los resultados de la medición de indicadores y las auditorías.

5.3.1 Paso 20. Indicadores y reporte autogestión del PESV.

TRANES realiza la medición de los indicadores definidos en la resolución 20223040040595 del 2022.

De igual forma, se realizará el diligenciamiento del reporte de autogestión anual teniendo en cuenta los requisitos establecidos en esta resolución. Se reportaran los resultados de la medición y análisis de los indicadores de Gestión del PESV y la siguiente información con corte al 31 de diciembre de cada año. teniendo en cuenta que el reporte se debe realizar a más tardar el 31 de enero de cada año:

a) Razón social o nombre, Nit, Dirección y Teléfono del domicilio o sede principal de la empresa, entidad u organización.
b) Nombre, cargo y correo electrónico institucional del líder del diseño e implementación del PESV.
c) Nombre, cargo y correo electrónico de auditor(es) del PESV en el último año.
d) Nombre del representante legal de la empresa, entidad u organización.
e) Misionalidad y tamaño de la organización para efectos del PESV.
f) Número de vehículos automotores o no automotores (flota de vehículos): Tipo y cantidad de vehículos utilizados para desplazamientos laborales propios, contratistas, tercerizados y de propiedad de colaboradores puestos al servicio de la organización, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo I. Metodología para el diseño e implementación del PESV.
g) Cantidad de colaboradores de la organización por tipo de actor vial (conductores, peatones, motociclistas, ciclistas), de acuerdo con lo establecido en el Capítulo I. Metodología para el diseño e implementación del PESV.
h) Tipo y número de contratistas, subcontratistas y terceros, incluyendo conductores y propietarios de vehículos permanentes y ocasionales que tienen impacto directo en la ejecución del PESV.
i) Descripción de los objetivos y metas del PESV de acuerdo con lo definido en el Paso 7 (año finalizado y propuestos para el nuevo año).
j) Descripción de los programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño de acuerdo con lo definido en el Paso 8 (año finalizado y propuestos para el nuevo año).
k) Número de infracciones por tipo o código de infracción a las normas de tránsito de los conductores de la organización.
l) Copia del informe de la última auditoria interna realizada al PESV, donde se constate que el PESV está implementado y el nivel de cumplimiento de los 24 pasos establecidos en la metodología de PESV.

Indicadores del PESV

5.3.2 Paso 21. Registro y análisis estadístico de los siniestros viales

Se clasificarán los datos históricos de los siniestros viales con base en el nivel de perdida (preferiblemente de los últimos 5 años). En caso de que la organización no cuente con estos datos históricos, la clasificación del nivel de pérdida se debe empezar a construir a partir del diseño e implementación del PESV.

Luego de esta clasificación, se establece la tendencia de los siniestros viales en la organización y se define un límite máximo tolerable. De igual forma, la organización debe documentar el registro estadístico de los siniestros viales de acuerdo con la gravedad del evento según el nivel de pérdida, analizar este registro y establecer conclusiones y planes de acción en caso de ser necesario.

En este paso, el comité de seguridad vial analiza los resultados de la siniestralidad vial, con el objetivo de que la organización focalice los recursos de la seguridad vial en los factores principales que contribuyen en los siniestros viales y que están bajo el control de la organización.

Formato de matriz de nivel de pérdida.
Caracterización de la accidentalidad

5.3.3 Paso 22. Auditoría Anual

TRANES. garantizará, además de la medición de los indicadores anteriormente mencionados, un plan de auditorías internas apoyadas con una entidad o profesional idóneo, con un intervalo anual que proporcione información acerca del cumplimiento del Plan estratégico de seguridad vial y el cumplimiento de los planes de acción contemplados en este e implementar las acciones de mejora recomendadas ante los hallazgos detectados o en desarrollo de las acciones preventivas y correctivas que la misma organización formule.

Nuestra compañía integra en el procedimiento de auditoría del SGI, los requisitos para la auditoría del PESV, teniendo en cuenta los requisitos establecidos en la resolución 20223040040595 del 2022.

Procedimiento de auditorías internas

5.4 FASE 4. MEJORA CONTINUA DEL PESV.

En esta fase, la organización demuestra la mejora del PESV con la implementación

de los planes de acción para lograr altos estándares en seguridad vial.

5.4.1 Paso 23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas

La organización integró en el procedimiento de acciones preventivas y correctivas del SGI, los requisitos a tener en cuenta para el PESV de acuerdo a lo definido en la resolución 20223040040595 del 2022.

Así mismo, con el propósito de asegurar la mejora continua del Plan Estratégico de Seguridad Vial de TRANES, éste se ha articulado con el procedimiento que se lleva a cabo en relación con las acciones correctivas y preventivas detectadas del Sistema de Gestión Integrado, registrándose hasta garantizar su respectivo cierre

Procedimiento de acciones correctivas, preventivas y de mejora.

5.4.2 Paso 24. Mecanismos de comunicación

La organización integra en el procedimiento de comunicaciones del SGI, los requisitos a tener en cuenta para el PESV, teniendo en cuenta lo establecido en la resolución 20223040040595 del 2022.

Procedimiento de comunicaciones

6. SEGUIMIENTO

El área HSEQ y los diferentes directores de área serán los encargados de realizar el monitoreo, seguimiento y control del plan. A través del seguimiento permanente de los indicadores planteados.

7. Revisión y aprobación

Reviso	Aprobó
Karen Giraldo Henao.	Paula Jimena Trujillo V
Karen Giraldo Henao	**Paula Trujillo Vélez**
Directora HSEQ	**Representante legal**

4. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA EMPRESA

Objeto Social

empresa que presta servicio especial de pasajeros en diferentes modalidades entre ellas están empresarial, grupo específico de usuarios, escolar, usuarios de la salud y carga a nivel nacional con sede en la Ciudad de Pereira, Bogotá y la sede principal en la Ciudad de Medellín.

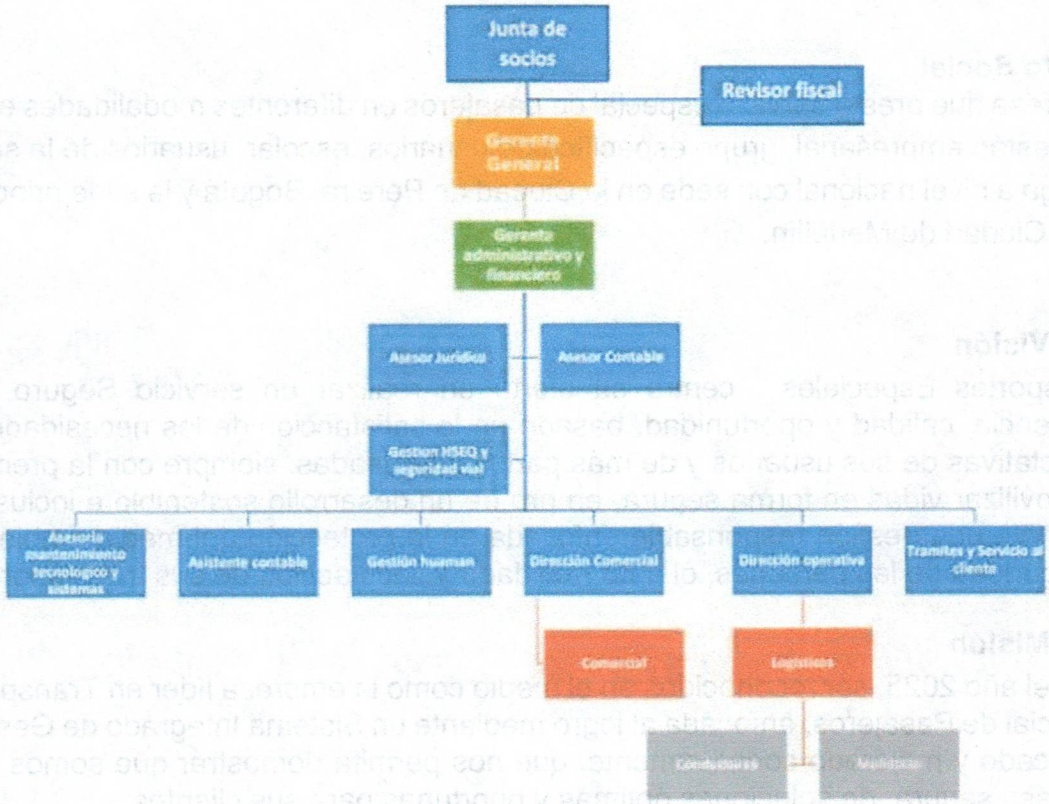
4.1 Visión

Transportes Especiales , centra su oferta en realizar un servicio Seguro con excelencia, calidad y oportunidad, basado en la satisfacción de las necesidades y expectativas de sus usuarios y de más partes interesadas, siempre con la premisa de movilizar vidas en forma segura, en pro de un desarrollo sostenible e inclusivo, mediante una gestión responsable enfocada en la protección del medio ambiente, la seguridad de las personas, el auto - cuidado y satisfacción de sus trabajadores.

4.2 Misión

Para el año 2025, ser reconocidos en el medio como la empresa líder en Transporte Especial de Pasajeros, enfocada al logro mediante un Sistema Integrado de Gestión certificado y mejorado continuamente, que nos permita demostrar que somos una empresa segura, de soluciones óptimas y oportunas para sus clientes.

4.3 Organigrama



5. DESARROLLO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

OBJETIVO GENERAL DEL PESV.

Diseñar, implementar, realizar seguimiento y verificar el Plan Estratégico de seguridad vial como un compromiso de la empresa para el cumplimiento de los requisitos legales, buscando la seguridad de los diferentes actores de la vía, implementando acciones de mejora continua que disminuyan la ocurrencia de siniestros viales.

ALCANCE DEL PESV.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa SENDEROS tiene alcance sobre todos los colaboradores que realizan desplazamientos laborales y desde la formación y capacitación sobre los trayectos en itinere.

VISIÓN DEL PESV:

El plan estratégico de seguridad vial de la empresa SENDEROS será un aliado para el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo, incentivando la generación de hábitos y comportamientos seguros en la vía, la prevención de siniestros viales y la formación continua de los todos los actores viales de la organización.

NIVEL DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL DE LA EMPRESA

NIVEL DE DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PESV		MISIONALIDAD DE LA ORGANIZACIÓN	
		1. Empresas dedicadas a la prestación del servicio de Transporte Terrestre Automotor	2. Organizaciones dedicadas a actividad diferente al Transporte
TAMAÑO DE LA ORGANIZACIÓN	1. Básico	Entre 11 y 19 vehículos o entre 2 y 19 conductores,	Entre 11 y 49 vehículos o entre 2 y 49 conductores,
	2. Estándar	Entre 20 y 50 vehículos o entre 20 y 50 conductores,	Entre 50 y 100 vehículos o entre 50 y 100 conductores,
	3. Avanzado	Más de 50 vehículos o más de 50 conductores,	Más de 100 vehículos o más de 100 conductores,

De acuerdo a lo definido en la resolución 20223040040595 del 2022 y teniendo presente que la empresa SENDEROS, pertenece a la misionalidad 3 (organización dedicada a la prestación del servicio de transporte terrestre automotor), se define que la empresa pertenece al nivel avanzado para el diseño e implementación del PESV.

5.1 FASE 1. PLANIFICACIÓN DEL PESV.

5.1.1 Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV.

El líder del diseño e implementación del PESV es una persona con poder de decisión, designada por el nivel directivo para que lidere el diseño e implementación del PESV y lo articule con el SG-SST.

De igual forma, es la persona responsable de velar porque se cumplan las etapas de planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, también es el responsable de diligenciar el reporte de autogestión anual y los resultados de la medición de los indicadores del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

La alta dirección de la empresa SENDEROS ha designado a la persona líder del diseño e implementación del PESV a través de un acta.

Acta de designación del líder del diseño e implementación del PESV.

5.1.2 Paso 2. Comité de seguridad vial.

El comité de seguridad vial es el conjunto de personas que apoyan el diseño, implementación, seguimiento y mejora del plan estratégico de seguridad vial, influenciando y promoviendo en la comunidad de la organización la formación de hábitos, comportamientos interdependientes y conductas Seguras en la vía; y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de las vías para el cumplimiento de los objetivos en materia de seguridad Vial

La alta dirección de la empresa SENDEROS ha designado Al comité de seguridad vial a través de un acta.

Acta de conformación del comité de seguridad vial (CSV)

5.1.3 Política de seguridad vial

La política de seguridad vial es el documento en el que el nivel directivo de la organización se compromete a suministrar y garantizar los recursos para la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV.

Política de Seguridad Vial

TRANSPORTES ESPECIALES SENDEROS S.A.S, empresa dedicada al transporte terrestre automotor de pasajeros y carga, se compromete a promover la ejecución de actividades de prevención y control tendientes a mitigar los riesgos asociados con la ocurrencia de accidentes de tráfico, con el fin de disminuir la accidentalidad que pueden afectar la integridad física, mental y social de los trabajadores, terceros y el medio ambiente.

Por esta razón tendrá estricta vigilancia en el mantenimiento preventivo y correctivo, con el objeto de velar por el desempeño óptimo de sus vehículos, estableciendo las medidas de control para evitar la ocurrencia de siniestros viales.
TRANSPORTES ESPECIALES SENDEROS S.A.S, siendo consciente que lo más importante en la conducción es la persona, brinda mecanismos de formación y culturización de los distintos grupos involucrados en este proceso tanto en desplazamientos laborales como en los trayectos en itinere, además de establecer métodos tendientes al control de la movilidad y seguridad vial.

TRANSPORTES ESPECIALES SENDEROS S.A.S, está comprometida con la mejora continua de nuestros procesos, con el cumplimiento de los requisitos legales aplicables y otros que suscriba relacionados con el tránsito y transporte nacional, así como, la asignación de los recursos necesarios que permitan el desarrollo y mantenimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

5.1.4 Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo

El nivel directivo de SENDEROS demuestra su liderazgo, compromiso y corresponsabilidad con el PESV a través de la firma del documento de directrices de la alta dirección, en donde, se describen las responsabilidades a cumplir.

Liderazgo y compromiso de la alta dirección

5.1.5 Paso 5. Diagnóstico

SENDEROS, realiza el diagnóstico organizacional de la organización teniendo en cuenta la siguiente información definida en la resolución 20223040040595 del 2022:

- Cantidad de sedes y servicios que presta la organización.
- Lista de contratistas (ocasionales y permanentes).
- Lista de colaboradores de la organización.
- Lista de vehículos automotores y no automotores.
- Lista de rutas frecuentes de los desplazamientos laborales.
- Número de colaboradores capacitados en el plan de emergencias viales de la organización.

Diagnóstico organizacional

Además, se debe realizar la aplicación de una encuesta de seguridad vial a todos sus colaboradores, para realizar un análisis de esta, que le permita tener una línea base del estado actual de la seguridad vial de la organización.

Link de ingreso a la encuesta: https://forms.gle/XiGamvKpsy2FR6PW7

5.1.6 Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos

La organización definió el procedimiento para la identificación, evaluación y control de riesgos viales, adoptando la metodología definida en la GTC 45. Riesgos potenciales a los cuales está expuesto el personal según su rol en la vía, clasificados por hábito y por entorno

RIESGO POR HABITO	PEATON	No cruzar por los pasos y puentes peatonales
		No transitar sobre la acera hacerlo sobre las vías
		No estar atento, usar audifonos, chatear y hablar por celular
		No respetar las señales de transito
	PASAJERO/ACOMPAÑANTE	No aplicar medidas de prevencion al subir o bajar del vehiculo
		No hacer uso del cinturón de seguridad
		Posicion del usaurio dentro del vehiculo
		Cruzar por la mitad de cuadra
	CICLISTA	No respetar las señales de transito
		Distracción

RIESGO POR HABITO	CONDUCTOR Automovil Motociclista	No cumplir los limites de velocidad establecidos
		No respetar las señales de transito
		No usar el cinturón de seguridad o elementos de protección personal
		Distracción, por el uso de celular
		No mantener las dos manos en el volante
		No realizar a conciencia la inspección del vehiculo
		No ser tolerante frente a los errores de los demás
		No guardar distancia de seguridad con los demás vehiculos
		Adelantar o cambiar de carril en línea continua
		condiciones del personal, distracciones , alcohol y drograas
		Sobrepasar la capacidad de carga en el vehiculo
		Falta de preparacion en emergenias
		Estado de fatiga, sueño, cansancio

RIESGO POR ENTORNO	PEATON	Imprudencia de los demas actores de la via
		Estado de las zonas por donde transita
	PASAJERO/ACOMPANANTE	Condiciones mecánicas del vehiculo
		Comportamientos inseguros por parte del conductor
	CICLISTA	Intensidad del transito
		Ausencia de tramos de ciclorutas, sin berma
		Otros conductores

RIESGO POR ENTORNO	CONDUCTOR Automovil Motociclista	Vias en mal estado
		Vehiculo en mal estado
		Pavimento mojado, superficies deslizantes inundaciones (condiciones climaticas)
		Intensidad del trafico
		Poca iluminación conducción en las noches
		Accidentaldiad con animales en la via
		Obstáculos en vias departamentales y nacionales
		Imprudencia de los demás actores de la via
		Condiciones de seguridad

Riesgo por vehiculo	vehiculo	Fallas mecanicas vehiculo en movimiento(frenos, dirección, motor, suspensión)
		No realizar preoperacional de vehiculos
		No realizar bimetral del vehiculo
		No aprobar revision tecnicomecanica
		Fallas de las llantas del vehiculo

Procedimiento Identificación peligros, evaluación y valoración de riesgos

Matriz IPVER

5.1.7. Paso 7. Objetivos y metas del PESV

SENDEROS, define sus objetivos y metas del PESV integrado con los objetivos y metas del SG-SST, teniendo en cuenta lo definido en la resolución 20223040040595 del 2022.

OBJETIVOS INTEGRALES

- Satisfacer las necesidades de nuestros clientes, a través de una adecuada prestación del servicio de transporte especial de pasajeros.
- Establecer un entorno adecuado para el desarrollo personal y profesional de todos los colaboradores para garantizar un adecuado desarrollo de sus funciones.
- Propiciar condiciones de trabajo seguras y saludables, identificando los peligros, evaluar y valorando los riesgos, estableciendo los controles necesarios con el fin de prevenir lesiones, accidentes, enfermedades laborales y siniestros viales.
- Prevenir y minimizar la contaminación ambiental controlando los impactos socio-ambientales, económicos y culturales.
- Propiciar la mejora continua del sistema de gestión integrado por medio del cumplimiento a los requerimientos legales vigentes aplicables y otros requisitos que la organización suscriba.
- Garantizar la rentabilidad y el crecimiento organizacional, por medio de un adecuado uso de los recursos físicos y financieros.

- Cumplir con los requisitos en materia de control y seguridad orientados a la prevención de actividades ilícitas.

Matriz de objetivos y Metas SG-SST y PESV 2023

5.1.8. Paso 8. Factores de desempeño de la seguridad vial.

Los factores de desempeño en SV, describe los diferentes elementos de SV que las compañías necesitan considerar en nuestro PESV. SENDEROS. considera los siguientes factores de desempeño para el desarrollo del PESV:

5.1.8.1. Factores de exposición al riesgo:

Estos están expresados dentro de la matriz de identificación de peligros, valoración y evaluación de riesgos, estos pueden incrementar o reducir dependiendo del tipo de vehículo o modalidad de transporte.
Ver paso 6.

5.1.8.2. Factores de resultado de seguridad final:

Estos están relacionados con índices de accidentalidad vial los cuales miden la frecuencia, severidad y lesiones incapacitantes por siniestros viales o accidentes de tráfico.

Ver paso 7 y paso 21.

5.1.8.3. Factores de resultado de seguridad intermedia:

Según lo definido en la resolución 20223040040595 del 2022, SENDEROS diseña

los programas de gestión de riesgo críticos contemplando la siguiente información:

- Nombre
- Alcance
- Requisitos aplicables
- Fecha de inicio
- Línea base
- Factores de desempeño
- Responsable del programa
- Procedimiento
- Mecanismos de comunicación
- Frecuencia de evaluación de los resultados
- Lineamiento de regulación
- Cronograma que incluye objetivos, indicadores, metas, actividades, fecha de ejecución y responsable.

Ver Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño

Estos programas son:

- **Programa de Gestión de la Velocidad Segura:**

El objetivo del programa es dar a conocer la velocidad adecuada según la normatividad aplicable para los desplazamientos durante las actividades laborales y durante los desplazamientos in itinere, además sensibilizar sobre el peligro que representa exceder los límites de velocidad debido al tiempo de respuesta ante un evento fortuito y establecer medidas para que se cumplan los límites de velocidad con el fin de mejorar el entorno vial y garantizar la seguridad de todos los usuarios viales. Este programa tiene como alcance principalmente a los conductores de la compañía y empelados que utilicen para sus desplazamientos vehículos y/o motos, así mismo, conductores que prestan servicios para nuestros diferentes contratos afiliados, por convenio, terceros.

Lineamientos para la regulación de la velocidad (según la Ley 2251 de 2022): Bajo ninguna circunstancia se excederán los límites de velocidad establecidos en la normatividad aplicable durante los recorridos realizados en actividades laborales. Se recomienda, además, durante los recorridos in itinere de los colaboradores, no exceder dichos límites, para disminuir los riesgos de accidentes de tránsito causados por el exceso de velocidad.

Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito