

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

1

LEY 1503 DE 2011
DECRETO 2851 DE 2013
RESOLUCIÓN 1565 DE 2014

DIRIGIDO A:
ALCALDÍA DE MEDELLÍN
SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE MEDELLÍN

JUNIO DE 2016

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Contenido

1. INTRODUCCIÓN	4
2. OBJETIVOS	5
2.1 Objetivo General	5
2.2 Objetivos específicos	5
3. ALCANCE	5
4. CONCEPTOS Y DEFINICIONES	6
5. MARCO TEORICO	8
6. MARCO LEGAL	10
7. CONFORMACIÓN DEL EQUIPO DE TRABAJO	12
8. POLÍTICA EN SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO	13
8.1 Directriz sobre la seguridad vial en la Universidad de Antioquia	14
9. DESCRIPCIÓN DE LA UNIVERSIDAD	15
9.1 Naturaleza Jurídica	15
9.1.1 Organigrama Universidad de Antioquia	16
9.2 Misión	17
9.3 Visión	17
9.4 Características generales de la Universidad de Antioquia	17
9.4.1 Sedes y Regionales	17
9.4.2 Caracterización de la población universitaria:	18
9.4.3 Caracterización de la población según el rol:	19
9.4.4 Roles del Personal dentro de la vía	19
9.4.5 Tipos de desplazamiento In itinere	19
9.4.6 Caracterización de Vehículos utilizados para el desplazamiento en la Universidad	20
9.4.7 Inventario de vehículos que prestan servicio para la Universidad mediante contrato de prestación de servicios de transporte.	21
9.5 Aplicación de la Encuesta	22
9.5.1 Análisis de resultados de la encuesta.	22
9.5.2 Matriz de riesgos	35
9.5.3 Evaluación del riesgo vial en la Universidad de Antioquia	35
10. IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	38
10.1 Comportamiento Humano	38
10.1.1 Procedimiento de selección de conductores	38
10.1.2 Procedimiento de Ingreso:	38
10.1.3 Capacitación en Seguridad Vial	39
10.1.4 Plan de capacitación	39
10.1.5. Control de documentación de los conductores	41
10.1.6. Directriz para el control de alcohol y drogas:	43
10.1.7. Regulación de horas de conducción y descanso:	43
10.1.8. Regulación de velocidad	43
10.1.9. Uso de Cinturón de seguridad	43
10.1.10. Políticas de uso de equipos de comunicaciones móviles	43
10.1.11. Elementos de Protección	43
10.2 Vehículos seguros	44
10.2.1 Plan de mantenimiento preventivo:	44

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

10.2.2 Mantenimiento Correctivo:.....	44
10.2.3 Idoneidad de los talleres.....	44
10.2.4 Procedimiento de inspección diaria de vehículos	45
10.2.5 Control de documentación y registro de vehículos y su mantenimiento	45
10.3 Infraestructura Segura.....	46
10.3.1 Rutas Internas:	49
10.3.2 Rutas Externas	54
10.4 Atención a víctimas.....	57
10.4.1 Protocolo general para la atención de accidente de tránsito.....	57
10.4.2 Protocolo para la atención de accidente de tránsito que se configura como accidente de trabajo.....	58
10.4.3 Protocolo para la atención de accidente de tránsito con lesiones a terceros y/o solo daños.....	58
10.4.4 Cadena de llamadas por contingencia en la vía	59
10.5 Seguimiento y Evaluación	60
10.5.1 Indicadores de desempeño	60
10.5.2 Indicadores de resultado	60
10.5.3 Indicadores de actividad	61
10.6 Auditorías.....	61
10.7 Plan de trabajo del plan estratégico de seguridad vial 2013-2016.....	62
11. ANEXOS.....	65

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

1. INTRODUCCIÓN

La alta tasa de accidentes de tránsito y su impacto en el ámbito humano, económico y social en el mundo, ha hecho que los gobiernos emprendan acciones para dar tratamiento a esta problemática de orden mundial; Colombia, no ajeno a esta situación, definió como prioridad y política de Estado la Seguridad Vial, definida está como el 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 en las vías.

4

Para atender la problemática, se han creado una serie de normas que permitan, desde la institucionalidad pública incrementar la seguridad en las vías, que contribuyan a la generación de cultura de prevención y autocuidado.

Basado en lo anterior, y para dar inicio al tratamiento de la problemática, el Ministerio de transporte, estableció como primera medida el Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV 2011-2016, que se estructura principalmente tomando la experiencia internacional y las recomendaciones y sugerencias, que sobre el particular han establecido diversos organismos, en el decenio de Acción para la seguridad vial 2011 – 2020 formulado por la Asamblea General de las Naciones Unidas, período comprendido como "La década para la acción" que tiene como finalidad reducir en un 50% las mortalidades derivadas de los accidentes de tránsito en el mundo.

En concordancia con lo anterior, en el artículo 12 de la ley 1503 de 2011, “ por la cual se promueve la formación de hábitos , comportamiento y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones”, ordena a toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente ley. Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera.

El Plan Estratégico de Seguridad vial, tal como está definido en el Artículo 2, literal 1) del Decreto 2851 del 6 de diciembre de 2013: *“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 ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Para dar cumplimiento a lo establecido en la normatividad sobre el tema, la Universidad de Antioquia desarrolla el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), siguiendo los lineamientos establecidos en la Guía Metodológica, expedida por el Ministerio de Transporte mediante Resolución No. 0001565 del 6 de junio de 2016, y que sirvió de base para la construcción del mismo.

2. OBJETIVOS

5

2.1 Objetivo General

Diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial para la Universidad de Antioquia y establecer lineamientos generales de educación y responsabilidad social, definiendo las acciones institucionales necesarias para promover en los empleados, estudiantes, contratistas de prestación de servicios de transporte, y visitantes, entre otros, la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras, en las vías internas y e aledañas a las instalaciones de la Universidad; y en consecuencia la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o uso de la vía pública.

2.2 Objetivos específicos

- Elaborar el diagnóstico de seguridad vial para la Universidad de Antioquia.
- Fortalecer la gestión institucional e interinstitucional, en materia de seguridad vial que conduzca a la definición de políticas y responsabilidades de la misma.
- Fortalecer el componente humano en materia de seguridad vial, a través de procesos de sensibilización, formación y diagnóstico del perfil del mismo.
- Velar por una infraestructura segura en las instalaciones de la Universidad, que permitan minimizar las condiciones de riesgo en materia de accidentes viales.
- Evaluar, mantener y mejorar los planes de mantenimiento a los vehículos de la Institución
- Diseñar, ejecutar y documentar el protocolo de atención integral a víctimas de accidentes de tránsito.

3. ALCANCE

Este Plan Estratégico de Seguridad vial, es el documento que contiene los planes y acciones que serán desarrollados por Universidad de Antioquia, y que será aplicado a los servidores que tiene el rol de conductor público de la institución, a los empleados que utilizan medios de transporte para su desplazamiento y para las empresas con las cuales se contrata la prestación del servicio de transporte para las actividades propias de la Universidad.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

4.CONCEPTOS Y DEFINICIONES

Para la estructuración del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Universidad de Antioquia, se tienen en cuentas las siguientes definiciones, establecidas en la Resolución No. 1565 del 6 de junio de 2014, expedida por el Ministerio de Transporte.

CONCEPTOS	DEFINICION
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).
Accidente de tránsito	Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, al proceso o al ambiente, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (CNTT, 2002).
Accidente In itinere	El accidente <i>in itinere</i> es aquel percance que sufre el trabajador al ir o al volver desde su domicilio al lugar de trabajo.
Amenaza	Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.
ARL	La Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados al sistema general de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral.
Conductor	Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTT, 2002).
Empresa	La empresa es la unidad económico-social en la que el capital, el trabajo y la dirección se coordinan para realizar una producción socialmente útil, de acuerdo con las exigencias del bien común. Los elementos necesarios para formar una empresa son: capital, trabajo y recursos materiales.
Entidad	Colectividad considerada como unidad. Especialmente, cualquier corporación, compañía, institución, etc. "tomada como persona jurídica".
Equipo de prevención y seguridad (Equipo de Carretera)	Es un kit de equipos y herramientas para desvaradas básicas de los vehículos y evitar sanciones. Está conformado por: Un gato con capacidad para elevar el vehículo, Una cruceta, Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello, Un botiquín de primeros auxilios,

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

CONCEPTOS	DEFINICION
	Un extintor, Dos tacos para bloquear el vehículo, Caja de herramienta básica que como mínimo deberá contener: Alicates, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas, Llanta de repuesto, linterna
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.
Finalidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial	La finalidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial, es definir los objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se deben llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.
HSEQ	Es un sistema de gestión por medio de cual se garantiza el manejo responsable de todas las actividades de la organización, promoviendo y mejorando la salud del personal, garantizando un trabajo sin riesgo de lesiones a éste o a los demás, promoviendo la protección del medio ambiente y asegurando la calidad en los procesos.
Incidente Vial	Es un evento generalmente involuntarios, generado al menos por un vehículo en movimiento, que no desencadena lesiones a las personas, bienes involucrados en él, al proceso o al ambiente; que ocurre por las mismas causas que se presentan los accidentes, 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.
Organización	Asociación de personas regulada por un conjunto de normas en función de determinados fines.
Pasajero	Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTT, 2002).
Peatón	Persona que transita a pie por una vía (CNTT, 2002).
Plan de acción	Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.
Plan estratégico de seguridad vial	Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.
Riesgo	Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

CONCEPTOS	DEFINICION
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.
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.
SOAT	Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso.
Vehículo	Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público (CNTT. 2002).
Vehículo de Servicio Oficial	De acuerdo al artículo 2° del Código Nacional de Tránsito. Ley 769 del 2002, se define como: vehículo automotor destinado al servicio de entidades públicas.
Vehículo no automotor	Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.
Visión	Es un elemento de la planeación estratégica que enuncia un estado futuro de lo que desea alcanzar una organización en un tiempo determinado, expresado de manera realista y positiva en términos de objetivos.
Vulnerabilidad	Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.

5.MARCO TEORICO

Cada año, cerca de 1,25 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito¹ – Cada día alrededor de 3.500 personas fallecen en las carreteras- y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo.

El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tiene lugar en los países de ingresos bajos y medianos, donde se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo.

La comisión para la seguridad vial mundial hizo un llamamiento en favor de un Decenio de Acción para la seguridad Vial en su informe de 2009. La propuesta fue respaldada por el Grupo de colaboración de las naciones Unidad para a seguridad vial. El Secretario General de las naciones Unidas, en su informe de 2009 presentado a la Asamblea General, alentaba a los estados miembros a que apoyaran los esfuerzos para

¹ Datos sobre la seguridad vial en el mundo. Octubre 2015. www.who.int.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

establecer dicho Decenio, como una oportunidad para realizar actividades coordinadas y a la largo plazo en apoyo de la seguridad vial a nivel local, nacional y regional.

El Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015 presenta información sobre seguridad vial en 182 países, lo que representa casi el 99% de la población mundial. En el informe se indica que el número total de muertes por accidentes de tránsito sigue siendo inaceptablemente alto, las tasas de mortalidad por accidentes de tránsito de los países de ingresos bajos y medios ascienden a más del doble de las registradas en los países de ingresos altos; Únicamente 34 países, que representan 2100 millones de personas, cuentan con leyes que están en consonancia con las mejores prácticas de seguridad vial, pero que en los últimos tres años, 17 países, que representan una población de 409 millones de personas, han modificado las leyes relativas a uno o más de los principales factores de riesgo de traumatismo por accidente de tránsito, a fin de que estén en consonancia con las mejores prácticas. Unas de las conclusiones de informe anuncia que no se ha prestado suficiente atención a las necesidades de los peatones, los ciclistas y los motociclistas, que en conjunto concentran el 49% de las muertes ocasionadas por los accidentes de tránsito a nivel mundial².

Mejorar la seguridad de las carreteras de todo el mundo no será posible, si no se tienen en cuenta las necesidades de estos usuarios de la vía pública en todos los enfoques que se adopten para abordar la seguridad vial. Mejorar la seguridad de los desplazamientos a pie y en bicicleta también tendrá efectos indirectos positivos, si los medios de transporte no motorizados se popularizan.

La organización Mundial de la Salud, en su documento “Preparar a la Región de las Américas para alcanzar el Objetivo de Desarrollo Sostenible sobre la Salud”, en su objetivo tercero para el desarrollo sostenible “O.D.S”, Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades, plantea en su “meta 3.6 para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo”³.

La Comunidad internacional celebra periódicamente una Semana Mundial para la Seguridad Vial y la última, en 2015, la dedica a pedir la reducción de las muertes de menores en la carretera, que superan anualmente las 186.000 a nivel mundial. Eugenia Rodríguez, asesora regional para seguridad vial en la Organización Panamericana de la Salud (OPS), afirmó que si bien el problema es de alcance mundial, los niños más expuestos a estos accidentes son los que viven en países de ingresos bajos y medianos, en los que se registran el 95% de esas defunciones. Añadió que para

² Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015. www.who.int.

³ Preparar a la Región de las Américas para alcanzar el Objetivo de Desarrollo Sostenible sobre la salud.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

reducirlas, la Organización Mundial de la Salud (OMS) ha publicado diez estrategias que buscan preservar la seguridad de los niños en las vías.

Estos datos reflejan la situación de la seguridad vial tres años después del comienzo del Decenio de Acción para la Seguridad Vial. A pesar de que existe una sólida base empírica que permite saber qué intervenciones funcionan, no parece que se haya prestado suficiente atención a la seguridad vial y se está pagando un precio muy elevado en términos de pérdida de vidas humanas, consecuencias a largo plazo de los traumatismos y presión sobre los servicios de salud. La atención que la comunidad internacional ha prometido prestar al problema de la seguridad vial al establecer en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenibles una nueva meta a efectos de reducir a la mitad el número de muertes y traumatismos ocasionados por los accidentes de tránsito de aquí a 2020, constituye una oportunidad de oro para llevar a cabo las intervenciones necesarias, que todos los países deben aprovechar⁴.

10

6.MARCO LEGAL

Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. "Exhorto a los Estados Miembros, los organismos internacionales, las organizaciones de la sociedad civil, las empresas y los líderes comunitarios a garantizar que el Decenio produzca mejoras auténticas. Para dar un paso en esta dirección, los gobiernos deberían dar a conocer sus planes nacionales para el Decenio cuando este se ponga en marcha a nivel mundial el 11 de mayo de 2011."

Plan Decenal de Salud Pública (PDSP) 2012-2021 El Plan Decenal de Salud Pública (PDSP) 2012-2021, es una política pública del Estado colombiano que estableció como meta al 2021 reducir en el 25% la mortalidad a causa de hechos de tránsito⁵.

Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2021. El Ministerio de Transporte en el año 2012 por medio de la Resolución 01282 del 30 de marzo, adopta el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2021"⁶, como referente nacional de política pública en materia de seguridad vial.

Constitución Política de Colombia (artículos 2 y 24). La Constitución instituye en su Artículo 24, que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para la garantía

⁴ Capítulo de conclusiones y recomendaciones, del Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015

⁵ Ministerio de Salud y Protección Social (2012). "Plan Decenal de Salud Pública 2012-2021". (www.minsalud.gov.co/plandecenal. Consultado el 27 de noviembre 2013).

⁶ Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016.

(<https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?id=1330>. Consultado el 27 de noviembre 2013). Ajustado en 2014, así: Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2021.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

de la seguridad y comodidad de los habitantes, la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. Además, en el Artículo 2, establece que las autoridades de la República están instituidas para salvaguardar a las personas en su vida, honra y bienes.

Ley 105 de 1993., Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. Establece en el literal e) del artículo 2° que "La seguridad de las personas constituye una de las prioridades del sistema y del sector transporte";

Ley 769 de 2002 reformada por Ley 1383 de 2010 (artículos 7 y 56). Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre en Colombia, busca la organización del tránsito en el territorio colombiano y la prevención de la siniestralidad vial con sus consecuencias nocivas para la vida y la integridad personal. El Código señala en el Artículo 7° que: "Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deberán ser orientadas a la prevención y a la asistencia técnica y humana a los usuarios en la vía. A su vez en su Artículo 56, señala la enseñanza obligatoria en educación vial de manera sistemática en la educación Preescolar, Básica Primaria y Básica Secundaria.

Ley 1503 del 29 diciembre de 2011., y su **Decreto Reglamentario 2851 de 2013**, en el artículo 12, establece que toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente Ley.

Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera.

Este Plan contendrá como mínimo, las siguientes acciones:

1. Jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial.
2. Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito.
3. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.
4. Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.

Resolución 12336 de 2012, "Por la cual se unifica la normatividad, se establecen las condiciones de habilitación y funcionamiento de los Centros de Reconocimiento de Conductores y se dictan otras disposiciones requerida" Deroga disposiciones contrarias

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

en las Resoluciones N° 1555/2005, 4415/2005, 1200/2006, 1750/2006, 2700/2006, 3949/2006, 4076/2006, 4126/2006, 1838/2007, 4061/2007, 4299/2007, 4311/2007, 619/2009, 3374/2009 y 3768/2009.

Resolución 315 de 2013, “Por la cual se adoptan unas medidas de seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones”

Resolución 378 de 2013, “Por la cual se aclara el artículo 3 de la Resolución 00315 del 6 de febrero de 2013”

Decreto 2851 de 2013, “Por el cual se reglamentan los artículos 3, 4,5,6,7,9, 10, 12, 13,18 Y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones”

Decreto 1047 de 2014, “Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones”

Resolución 1565 de 2014, “por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial”

Decreto 1906 DE 2015 "Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial".

7. CONFORMACIÓN DEL EQUIPO DE TRABAJO

Mediante Resolución Rectoral No. 41597 del 29 de junio de 2016 se creó el Comité de Seguridad Vial para la Universidad de Antioquia, (Anexo N° 1) el cual quedó conformado por:

- El Director de Gestión Logística y de Infraestructura, quien lo preside y, tendrá la calidad de Líder del Plan Estratégico de Seguridad Vial en la Universidad.
- El Coordinador de Planeación Logística.
- El Coordinador de Soluciones Logísticas.
- Un representante del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.
- El Líder del proceso de Transporte, quién será el secretario del Comité y levantará las actas de las sesiones.
- El Líder del proceso de Seguridad a Personas y Bienes.
- Un representante de la Dirección de Regionalización.
- Un delegado de la Dirección de Bienestar Universitario.

El comité de seguridad vial tendrá las siguientes funciones.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

1. Realizar un diagnóstico inicial del estado actual de la seguridad vial en la Universidad de Antioquia.
2. Analizar los resultados obtenidos del diagnóstico inicial y plantear las acciones a ejecutar, previa identificación de los riesgos, para establecer un plan de tratamiento.
3. Documentar y liderar el proceso de planificación, diseño, implementación y control del Plan Estratégico de Seguridad Vial –PESV-.
4. Elevar recomendaciones de intervención para el riesgo vial, en acuerdo a los roles y funciones establecidos en el marco normativo de la institución, a efectos de cumplir los objetivos trazados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
5. Definir los requerimientos para seleccionar proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos institucionales.
6. Formular la hoja de ruta a seguir, conducente a reforzar los aspectos favorables encontrados y a la eliminación, control y/o mitigación de riesgos en los diversos actores que intervienen en la movilidad de la Universidad de Antioquia.
7. Diseñar procedimientos y acciones seguras que orienten un cambio de actitud en los actores que intervienen en la movilidad en las instalaciones de la Universidad de Antioquia.
8. Proponer acciones de divulgación, sensibilización, capacitación y formación a desarrollar para servidores públicos, trabajadores oficiales, docentes, estudiantes y contratistas que apoyan la gestión.
9. Gestionar los recursos (económicos, humanos, entre otros) requeridos para la implementación de las diferentes acciones que se propongan.
10. Velar por la integración al Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo y otros sistemas se implementen en la Universidad de Antioquia, y que tengan como finalidad la prevención de riesgos.
11. Gestionar la auditoría interna o externa que, en coherencia con los resultados de los indicadores, proporcione información acerca del cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
12. Elaborar un informe periódico para los órganos de gobierno de la Universidad de Antioquia, Ministerio de Transporte, organismo de tránsito u otros interesados, que dé cuenta de las acciones y programas adelantados y por ejecutar, analizando el impacto, costo-beneficio y el aporte en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial.

8. POLÍTICA EN SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

Con la expedición del Acuerdo Superior 434 de 2015, la Universidad establece su compromiso total con la salud y seguridad de todas las personas y en todas las instalaciones de la Institución.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Desde septiembre de 2015 el Consejo Superior Universitario aprobó el Acuerdo 434, en el cual se define la política y compromiso institucional con la salud y seguridad en el trabajo.

El Acuerdo está compuesto por catorce artículos, que además de la política define el compromiso de la alta dirección y los órganos de gobierno con el cumplimiento de las condiciones de salud y seguridad; la responsabilidad general que cada uno de nosotros tiene en la prevención de incidentes o accidentes en la Universidad, los procesos de formación que son necesarios y que ya han tenido un avance a través de la formación en emergencias con empleados administrativos y que el presente año se extenderá a docentes; y también, enuncia un modelo de gestión cuya base es la calidad y el mejoramiento continuo; entre otros. (Anexo N° 2)

14

El Acuerdo Superior 434 de 2015, se puede consultar en el siguiente link:

<https://normativa.udea.edu.co/Documentos/Consultar> :

En tipo de documento:	Acuerdo
Autoridad que lo Emite:	Consejo Superior Universitario
Fecha de Expedición:	2015

Dar clic en BUSCAR y la lista desplegable consultar en la columna Número, la 434.

La divulgación de la política se ha realizado por diferentes medios a saber:

- El Portal Universitario
- En la inducción al personal
- En calendarios y llaveros entregados de manera personalizada

8.1 Directriz sobre la seguridad vial en la Universidad de Antioquia

El Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de la Universidad de Antioquia se encuentra fundamentado en las normas nacionales y locales y en las políticas institucionales que promueven la disminución, mitigación y el control de los riesgos laborales y de tránsito, así como la planificación, ejecución y evaluación de acciones estratégicas para la intervención de los mismo.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de la Universidad de Antioquia, incorpora las siguientes disposiciones en coherencia con la Política en Seguridad y Salud en el Trabajo y con las acciones de intervención definidas en este plan.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Todas las instancias que tenga competencia en el desarrollo de acciones de seguimiento y control en la Universidad de Antioquia, deberán hacer cumplir las regulaciones sobre el uso y abuso de alcohol y drogas que se encuentran en los Estatutos de la Institución, así como reglamentar las horas de conducción y descanso; la regulación de los límites de velocidad de los vehículos de la Universidad y los contratados; la promoción en el uso de cinturón de seguridad y de los elementos de protección mientras se conduce

15

9. DESCRIPCIÓN DE LA UNIVERSIDAD

9.1 Naturaleza Jurídica

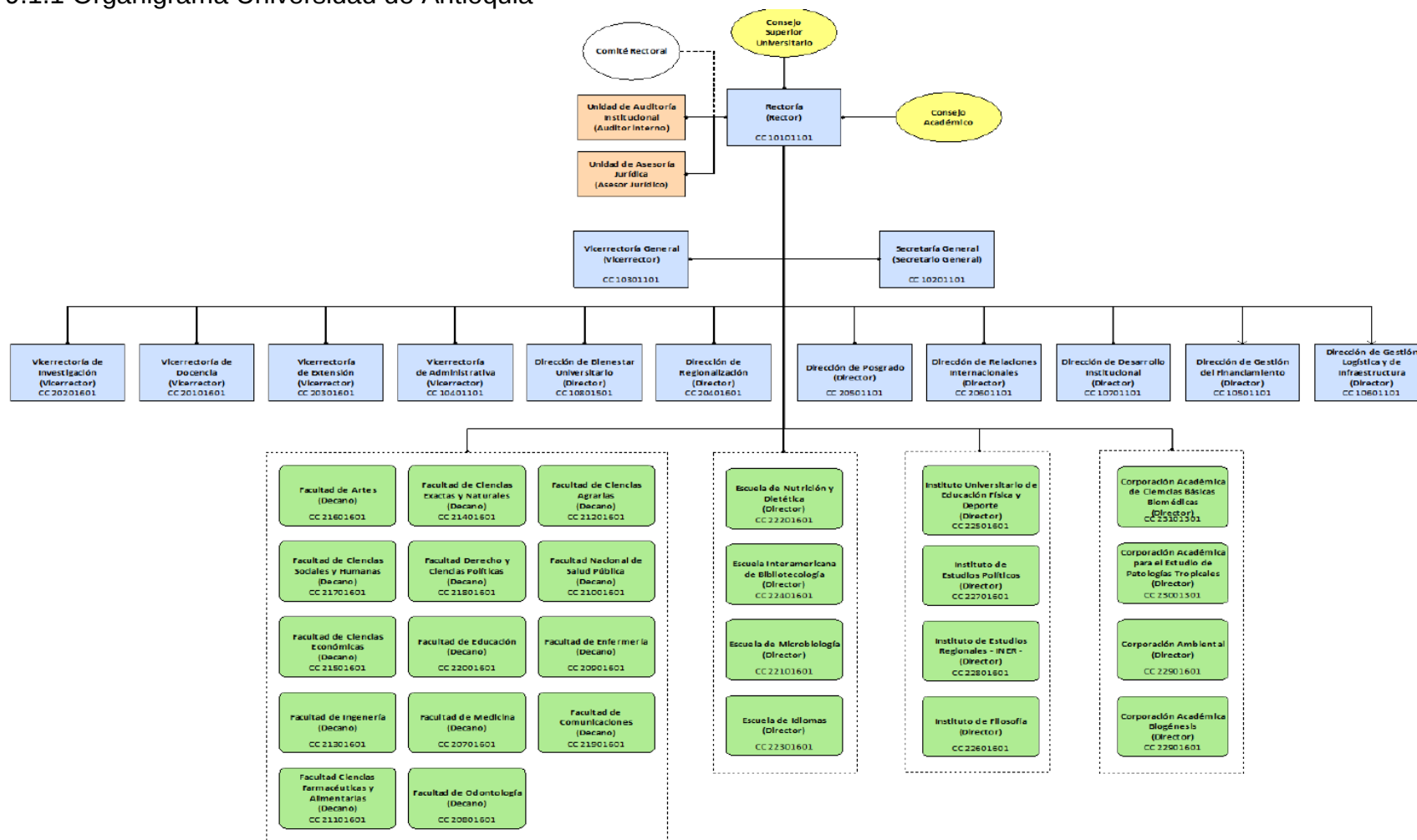
La Universidad de Antioquia es una institución estatal del orden departamental, que desarrolla el servicio público de la Educación Superior, creada por la Ley LXXI del 4 de diciembre de 1878 del Estado Soberano de Antioquia, organizada como un Ente Universitario Autónomo con régimen especial, vinculada al Ministerio de Educación Nacional en lo atinente a las políticas y a la planeación del sector educativo y al Sistema Nacional de Ciencia y Tecnología; goza de personería jurídica, autonomías académica, administrativa, financiera y presupuestal, y gobierno, rentas y patrimonio propios e independientes; se rige por la Constitución Política, la Ley 30 de 1992, las demás disposiciones que le sean aplicables de acuerdo con su régimen especial, y las normas internas dictadas en ejercicio de su autonomía.

La Universidad tiene su domicilio principal en la ciudad de Medellín (calle 67 No. 53-108), Departamento de Antioquia, República de Colombia. Con arreglo a la Ley y al presente Estatuto, puede establecer seccionales y dependencias en cualquier lugar del territorio nacional, y crear o formar parte de corporaciones, fundaciones y otras instituciones públicas o de economía mixta.

La Universidad de Antioquia tiene por objeto la búsqueda, desarrollo y difusión del conocimiento en los campos de las humanidades, la ciencia, las artes, la filosofía, la técnica y la tecnología, mediante las actividades de investigación, de docencia y de extensión, realizadas en los programas de Educación Superior de pregrado y de posgrado con metodologías presencial, semipresencial, abierta y a distancia, puestas al servicio de una concepción integral de hombre.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

9.1.1 Organigrama Universidad de Antioquia



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

9.2 Misión

Somos una universidad pública que en ejercicio pleno de su autonomía se compromete con la formación integral del talento humano, con criterios de excelencia, la generación y difusión del conocimiento en los diversos campos del saber y la preservación y revitalización del patrimonio cultural.

9.3 Visión

En el año 2016, seremos la principal universidad de investigación del país y una de las mejores de América Latina, con pregrados y posgrados de excelencia académica internacional, líderes en el aporte a la transformación socioeconómica del país, y un auténtico escenario de la diversidad y el diálogo intercultural, en el marco del respeto por el pluralismo y el ambiente.

9.4 Características generales de la Universidad de Antioquia

9.4.1 Sedes y Regionales

La Universidad de Antioquia, realiza su proceso de formación en docencia, investigación y extensión en Medellín, su área Metropolitana y sedes regionales, como se detalla a continuación:

Sede	Dirección	Ciudad-Municipio
Ciudad Universitaria	Calle 67 No. 53-108 (sede principal)	Medellín
Facultad de Medicina	Carrera 51D N° 62 – 29	Medellín
Facultad de Odontología	Calle 64 N° 52 – 59	Medellín
Facultad de Enfermería	Calle 64 N° 53 – 09	Medellín
Facultad Nacional de Salud Pública	Calle 62 N° 52 – 59	Medellín
Sede de Investigación Universitaria	Carrera 53 N° 61 – 30	Medellín
Placa Deportiva Área de la Salud	Carrera 52 N° 61 – 76	Medellín
Ciudadela Robledo	Carrera 75 N° 65 – 87	Medellín
Laboratorio Arqueológico	Calle 62 N° 50 A – 28	Medellín
Programa Enfermedades Tropicales	Carrera 50 A N° 63 – 85	Medellín
Centro de Servicios Pedagógicos	Carrera 50 A N° 63 – 96	Medellín
Edificio San Ignacio	Carrera 44 N° 48 – 72	Medellín
Antigua Sede de la Escuela de Derecho	Carrera 43 N° 48 – 44	Medellín
Hacienda el Progreso	Municipio de Barbosa, Corregimiento Hatillo	Barbosa
Parque del Emprendimiento	Calle 65 N° 55 – 46	Medellín

Ciudad Universitaria: Calle 67 N° 53-108, bloque 29,
Recepción de Correspondencia: Calle 70 N° 52-27 ▪ Teléfono: 219 53 00 ▪ Fax: 233 26 61
Nit: 890.980.040-8 ▪ Correo electrónico: mauricio.londono@udea.edu.co
Portal Universitario www.udea.edu.co Medellín, Colombia

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Sede	Dirección	Ciudad-Municipio
Parque de la Vida	Carrera 51D N° 62 – 42	Medellín
Sede de Posgrados	Cl. 10 sur No. 50E-31	Medellín
Edificio de Extensión	Cra. 52 con Calle 71	Medellín
Edificio Antioquia	Cra. 50 No. 52-25	Medellín
Hacienda la Candelaria	Municipio de Caucaasia	Caucaasia
Casa Bolívar	Carrera 51 No. 62 – 13 -15	Medellín
Casa Vida	Calle 56 No. 45-58	Medellín
Casa Bogotá	Carrera 21 No 35-53, Barrio La soledad	Bogotá
Seccional Urabá (Turbo)	Calle 104 entre carrera 18A y 19, Barrio Jesús Mora	Turbó
Seccional Urabá (sede ciencias del mar) (sede Tulenapa)	Carrera. 28 No. 107 – 49 Barrio La Lucila Km 1 vía Carepa - Apartado	Apartadó
Seccional Bajo Cauca	Calle 22 N° 20 – 84, entrada contigua la Vivero Municipal	Caucaasia
Seccional Magdalena Medio	Salida a Medellín, Barrio El Cacique (Antiguo Campamento de Obras Públicas)	Puerto Berrio
Seccional Oriente	Kilómetro 6, vía Rionegro - La Ceja	Carmen de Viboral
Seccional Suroeste	Granja ITA, Juan de Dios Uribe, Salida hacia Medellín, Km. 4	Andes
Sede Occidente	Calle 9 N° 7 – 36, diagonal al comando de Policía	Santa Fe de Antioquia
Sede Norte	Carrera 21, entre calles 19 y 21	Yarumal
Sede Oriente Lejano	La Pinera, Vereda Rio Arriba	Sonsón
Estación Piscícola	San José del Nus, vereda el Porvenir	San José del Nus
Amalfi	Calle Santander # 18-80.	Amalfi
Segovia	Calle Taparal # 54-143.	Segovia
Sede Julio C. Hernández	La Pintada	La Pintada

9.4.2 Caracterización de la población universitaria:

TIPO DE VINCULACIÓN	PERSONAL ADMINISTRATIVO	DOCENTES
CARRERA ADMINISTRATIVA	332	1259
EX - OFICIAL	1	
LIBRE NOMBRAMIENTO Y REMOCIÓN	204	
PRESTACIÓN DE SERVICIOS PERSONALES	1752	
PROVISIONAL	526	

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

TIPO DE VINCULACIÓN	PERSONAL ADMINISTRATIVO	DOCENTES
TEMPORAL	511	
TRABAJADOR OFICIAL	46	
OCASIONAL		564
DOCENTES VISITANTES		4
TOTALES	3372	1827

* Información actualizada al 31 de mayo de 2016, de la Coordinación de Talento Humano

19

9.4.3 Caracterización de la población según el rol:

Grupo de Trabajo	Cantidad
Directivo	91
Profesional	2321
Técnico o Tecnológico	143
Asistencial (Incluye 30 conductores de vehículo oficial y 6 de motocicleta)	817
Docente	1827
TOTAL	5199

* Información actualizada al 31 de mayo de 2016, de la Coordinación de Talento Humano

9.4.4 Roles del Personal dentro de la vía

Denominación del empleo	N° de cargos	Rol dentro de la vía en el marco de las actividades laborales			Tipos de Desplazamiento de Misión	
		Conductor	Peatón	Pasajero	Interno	Externo
Directivo	91	50	0	41	91	91
Profesional	2321	580	232	1509	2321	603
Técnico o Tecnológico	143	60	32	51	143	40
Asistencial	817	113	50	654	817	100
Docente	1827	1461	92	274	1827	950

Nota: Desplazamiento de misión interno: Es aquel desplazamiento que se realiza dentro de las instalaciones de la Universidad de Antioquia, por tal motivo corresponde al total de la población.

9.4.5 Tipos de desplazamiento In itinere

Denominación del empleo	No. De cargos	Rol dentro de la vía en el marco desplazamiento de su casa al trabajo y del trabajo a su casa		
		Conductor	Peatón	Pasajero
Directivo Nivel 10-11-12	10	0	0	10

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Nota: Para el desplazamiento en in itinere, se tiene en cuenta solo el personal directivo que por Resolución Rectoral están facultados para transportarse desde su residencia a la Universidad y viceversa en los vehículos oficiales.

9.4.6 Caracterización de Vehículos utilizados para el desplazamiento en la Universidad

La Universidad de Antioquia cuenta con un parque automotor, que en su totalidad son utilizados para la prestación del servicio en el marco de las funciones asignadas legalmente a la Institución, y que se relaciona a continuación:

20

PLACA	DESCRIPCIÓN	MARCA	TIPO	MODELO
RIG664	LOGAN DYNAMIQUE MT 1600 CC	RENAULT	AUTOMÓVIL	2006
OML556	COROLLA XLI AT 1800 CC	TOYOTA	AUTOMÓVIL	2012
OML352	COROLLA XEI MT 1800 CC (BRA)	TOYOTA	AUTOMÓVIL	2011
OML353	COROLLA XEI MT 1800 CC (BRA)	TOYOTA	AUTOMÓVIL	2011
OML354	COROLLA XEI MT 1800 CC (BRA)	TOYOTA	AUTOMÓVIL	2011
OML355	COROLLA XEI MT 1800 CC (BRA)	TOYOTA	AUTOMÓVIL	2011
OML555	COROLLA XEI MT 1800 CC (BRA)	TOYOTA	AUTOMÓVIL	2014
OML778	TOYOTA COROLLA	TOYOTA	AUTOMÓVIL	2016
OMK155	KODIAK 229 MT 7200CC TD 4X2 (INT)	CHEVROLET	BUS	1997
OMK084 (*)	NPR 1A SERIE MT 3900 CC DSL 4X2 (URB)	CHEVROLET	BUS / BUSETA / MICROBUS	1996
OMK776	B70 229 MT 7200CC TD 4X2 (URB)	CHEVROLET	BUS / BUSETA / MICROBUS	2004
OML130	NPR 3A SERIE 729 BUSETON MT 4600CC TD 4X2 INT	CHEVROLET	BUS / BUSETA / MICROBUS	2009
OKL187	FC 4J KUZ MT 5300 CC TD 4X2 (INT)	HINO	BUS / BUSETA / MICROBUS	2009
OMK550	URVAN STD MT 2000 CC 15 PSJ	NISSAN	BUS / BUSETA / MICROBUS	2002
OMK381	URVAN STD MT 2000 CC 15 PSJ	NISSAN	BUS / BUSETA / MICROBUS	1998
OMK504	URVAN GL MT 2700 CC DSL	NISSAN	BUS / BUSETA / MICROBUS	2000
R54278	IFA IFA MT 4200 CC	OTRAS MARCAS	BUS / BUSETA / MICROBUS	2009
R54279	IFA IFA MT 4200 CC	OTRAS MARCAS	BUS / BUSETA / MICROBUS	2009
R54280	IFA IFA MT 4200 CC	OTRAS MARCAS	BUS / BUSETA / MICROBUS	2009
OML804	URVAN	NISSAN	BUS / BUSETA / MICROBUS	2015
OMK694	MA 8.5 TCA [4500] MT 4300CC TD 4X2 BUS	AGRALE	BUS PASAJEROS 32	2005
OML723	URVAN NV350 MT 2500CC TD 4X2 (16 PSJ) AA	NISSAN	BUS/ BUSETA/ MICROBUS	2015
OML716	FC 4J KUZ MT 5300CC TD 4X2 (INT)	HINO	BUS/ BUSETA/ MICROBUS	2015
OMK083	NPR 1A SERIE MT 3900 CC DSL 4X2 (URB)	CHEVROLET	BUSETA	1996
OML764	NPR	CHEVROLET	BUSETA	2014
OML678	D22/NP300	NISSAN	CAMIONETA	2013

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

PLACA	DESCRIPCIÓN	MARCA	TIPO	MODELO
OML623	SANTA FE GL AT 2200CC 7PSJ 4X2 TD	HIUDAY	CAMIONETA	2012
OML426	CAPTIVA SPORT LS 2.4 L FWD CAPTIVA SPORT LS 2.4 L FW	CHEVROLET	CAMIONETA PASAJEROS	2011
OMK712	STAREX H1 MT 2400CC 12 PSJ SA	HYUNDAI	CAMIONETA PASAJEROS	2005
OMK672	VITARA 1,6 L MT 1600 CC 3P	CHEVROLET	CAMPERO	2006
OML171	SANTAFE GLS MT 2400 CC	HYUNDAI	CAMPERO	2009
OMH115	NIVA 2121 MT 1600 CC 4X4	LADA	CAMPERO	1993
OMG005	PATROL K160 MT 4000CC 3P	NISSAN	CAMPERO	1983
OML712	PRADO LC 150 TX-L AT 3000 CC	TOYOTA	CAMPERO	2014
OML818	NATIVA [2] 2.5L [FL] VULCA	MITSUBISHI	CAMPEROS Y CAMIONETAS	2016
OML754	BJ5089VEBEA-FA	FOTON	FURGON	2013
OML755	BJ5089VEBEA-FA	FOTON	FURGON	2013
QGP107	T45 T45 MT 3500 CC TD 4X2	MAZDA	FURGON	1995
OML073	NEW URVAN MT 3000CC DSL [URB] [14PSJ] 2AA	NISSAN	MICROBUS	2008
OML622	NISSAN NEW URVAN GL MT 3000CC [URB] [15PSJ]	NISSAN	MICROBUS	2011
BIH15B	DT 125 MT 125 CC 2T	YAMAHA	MOTOCICLETA	2006
CPZ43	YBR125SS	YAMAHA	MOTOCICLETA	2012
CPZ44	YBR125SS	YAMAHA	MOTOCICLETA	2012
CPZ45	YBR125SS	YAMAHA	MOTOCICLETA	2012
ZJU08A	DT 125 DS MT 125 CC 2T	YAMAHA	MOTOCICLETA	2005
ZJU09A	DT 125 DS MT 125 CC 2T	YAMAHA	MOTOCICLETA	2005
OMK622	D22 DX MT 2400 CC 4X4 STD	NISSAN	PICK UP DOBLE CABINA	2004
OML359	NEW HILUX IMV MT 2700 CC 4X4	TOYOTA	PICK UP DOBLE CABINA	2011
OML690	HILUX (7) (FL) IMV MT 2700CC 4x2 AA 2AB ABS	TOYOTA	PICKUP DOBLE CABINA	2013
OMK739	B2600 2,6 MT 2600CC	MAZDA	PICKUP SENCILLA	2006
FIV22	Tractor Ford New Holland FIV22	FORD	TRACTOR	1998
TLL561	COLTRAILER	COLTRAILER	TRAILER	2012
OMK819	B70 229 MT 7200CC TD 4X2	CHEVROLET	CHASIS	2005
OMK820	B70 229 MT 7200 CC TD 4X2	CHEVROLET	CHASIS	2005
OMF158	C70 149 MT TD 4X2	CHEVROLET	VOLQUETA	1982

Nota (*) Vehículo Reintegrado para Chatarrización

9.4.7 Inventario de vehículos que prestan servicio para la Universidad mediante contrato de prestación de servicios de transporte.

La Universidad de Antioquia, para el cumplimiento de sus actividades misionales o administrativas, requiere en algunas oportunidades contratar la prestación de servicios de transporte terrestre de pasajeros, para tal fin la Institución consolida la información sobre los

Ciudad Universitaria: Calle 67 N° 53-108, bloque 29,
Recepción de Correspondencia: Calle 70 N° 52-27 ▪ Teléfono: 219 53 00 ▪ Fax: 233 26 61
Nit: 890.980.040-8 ▪ Correo electrónico: mauricio.londono@udea.edu.co
Portal Universitario www.udea.edu.co Medellín, Colombia

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

contratos y las obligaciones de los contratistas en materia de seguridad vial. Todas las directrices y acciones implementadas en la Institución por extensión se harán exigibles en los procesos de contratación de los mismos. Se anexa a este plan el listado de contratistas con los cuales la Universidad ha contratado servicios durante el año 2016. (Anexo N° 3)

9.5 Aplicación de la Encuesta

La Universidad de Antioquia, inició la etapa de implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, siguiendo los lineamientos establecidos en la Guía Metodológica (Resolución N° 1565 de 2014), expedida por el Ministerio de Transporte, para tal fin adaptó la encuesta propuesta en la Metodología (propuesta de cuestionario para diagnóstico de situación en la empresa) al contexto de la Universidad, con el objetivo de determinar el estado actual de la seguridad vial en la Universidad. (Anexo N° 4)

La encuesta se envió a 5.199 personas, entre personal administrativo y docente, de los cuales respondieron 715 personas, siendo esta una muestra aceptable toda vez que se calculó con un 95% de confianza, un error estimado del 5%, lo que nos daba un tamaño mínimo de población de 358.⁷

El mecanismo de recolección fue a través de un formulario virtual que se distribuyó por los diferentes canales tecnológicos de la Universidad.

9.5.1 Análisis de resultados de la encuesta.

El análisis de la información que arroja la encuesta, servirá de insumo para la construcción de la matriz de riesgos viales, toda vez que en ella se preguntó temas tales como:

- Principales factores de riesgo que se encuentra en los trayectos entre el lugar de residencia y la Universidad.
- Las principales causas que motivan el riesgo
- Los accidentes e incidentes de tránsito que han tenido en los últimos 5 años
- Las circunstancias que han originado el accidente, entre otras.

Los datos más relevantes del resultado de la encuesta se detallan a continuación:

⁷ Tomado de <http://www.netquest.com/es/panel/calculadora-muestras.html>

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

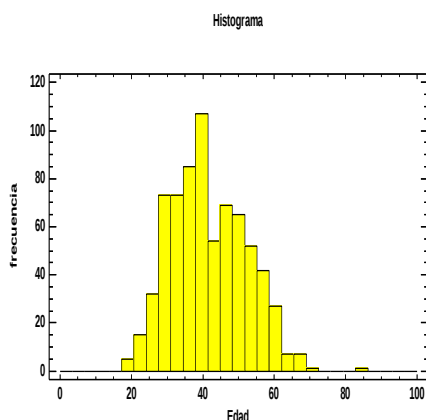
ANALISIS PREGUNTA 4. Resumen Estadístico para Edad

Esta tabla muestra los estadísticos de resumen para Edad. Incluye medidas de tendencia central, medidas de variabilidad.

Recuento	715
Promedio	41,6196
Desviación Estándar	10,4547
Mínimo	19,0
Máximo	83,0
Rango	64,0

	Percentiles
1,0%	22,0
5,0%	26,0
10,0%	29,0
25,0%	34,0
50,0%	40,0
75,0%	49,0
90,0%	56,0
95,0%	59,0
99,0%	66,0

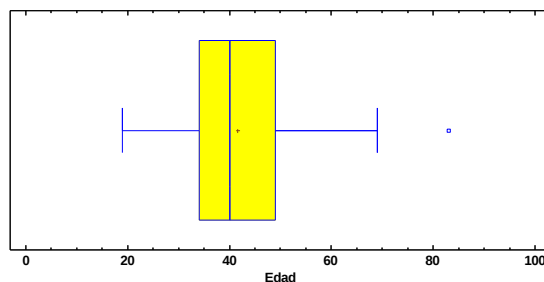
23



Para un total de 715 encuestados podemos observar que la persona más joven en responder fue de 18 años y la más adulta de 83 años, dándonos un rango de muestra de 64 años.

La variabilidad de la muestra es poca, según el coeficiente de variación, lo que representa homogeneidad de los valores de las edades de las personas encuestadas. Además según los datos de la muestra se observa que el 50% de las edades de las personas se concentra entre 34 y 49 años.

Gráfico de Caja y Bigotes



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

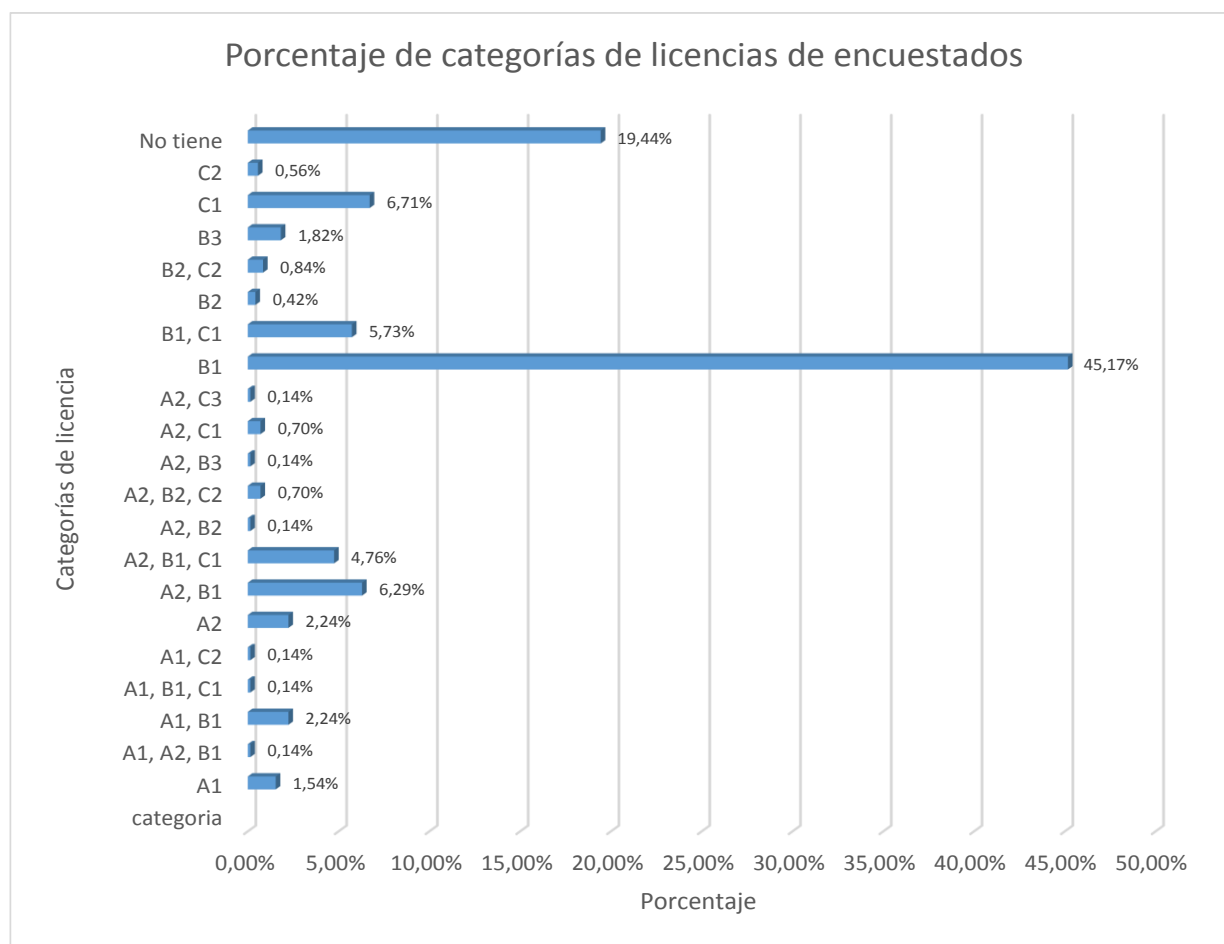
ANÁLISIS PREGUNTA 5.

Categoría de licencias de Conducción

Las categorías de licencias de conducción tenidas en cuenta en la encuesta fueron las siguientes:

- ✓ A1: Motocicletas con cilindrada hasta 125 cc
- ✓ A2: Motocicletas , moto triciclos con cilindrada mayor a 125 CC.
- ✓ B1: Automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses de servicio particular.
- ✓ B2: Camiones rígidos, busetas y buses de servicio particular.
- ✓ B3: Vehículos articulados de servicio particular.
- ✓ C1: Automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses de servicio público.
- ✓ C2: Camiones rígidos, busetas y buses de servicio público.
- ✓ C3: Vehículos articulados de servicio público.

24



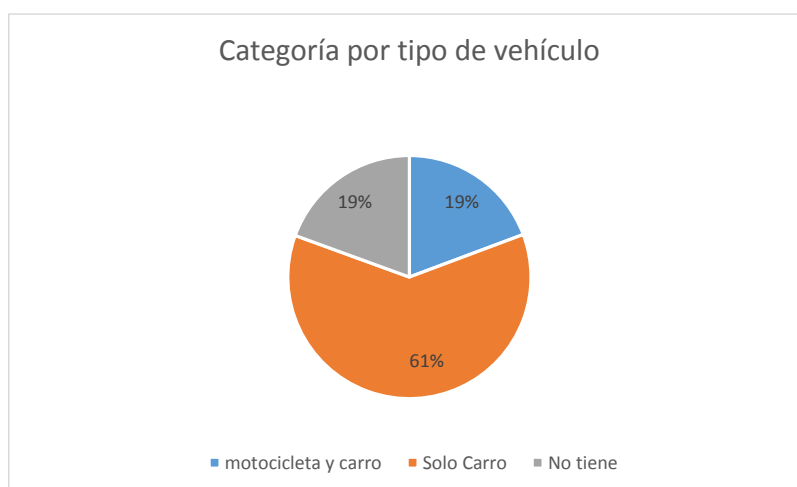
PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Se puede evidenciar que el mayor porcentaje de encuestados, equivalente al 45.17% de tiene licencia B1, para conducir Automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses de servicio particular.

El otro porcentaje representativo corresponde a personas que no tienen licencia de conducción: 19.44%

También se puede evidenciar en la encuesta realizada a personal administrativo y docente, que el 61% de los encuestados solo tienen licencia para conducir carro, y 19% para conducir moto y carro.

25



ANÁLISIS PREGUNTA 9. **Resumen estadístico experiencia en conducción**



El 80% de los encuestados tienen experiencia en conducción

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

ANÁLISIS PREGUNTA 10.

Resumen estadístico número de años con experiencia en conducción

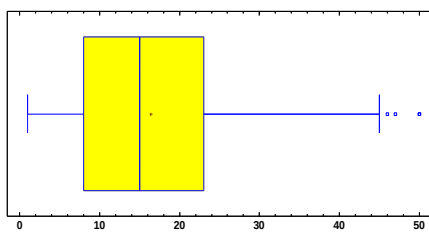
Percentiles para años experiencia conducción

Esta tabla muestra los estadísticos de resumen de número de años con experiencia en conducción, Incluye medidas de tendencia central, medidas de variabilidad.

Recuento	566
Promedio	16,3816
Desviación Estándar	10,8497
Coeficiente de Variación	66,2309%
Mínimo	1,0
Máximo	50,0
Rango	49,0

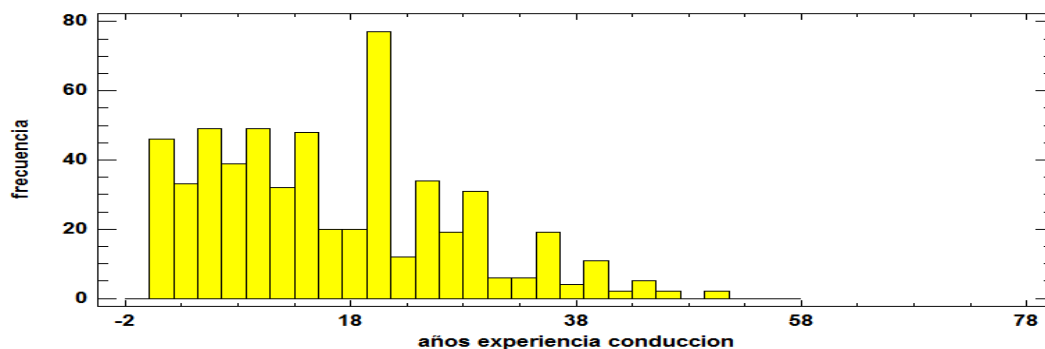
	Percentiles
1,0%	1,0
5,0%	2,0
10,0%	3,0
25,0%	8,0
50,0%	15,0
75,0%	23,0
90,0%	31,0
95,0%	35,0
99,0%	45,0

Gráfico de Caja y Bigotes



Se observa que de las 715 personas encuestas 566 han tenido experiencia en conducción lo que representa el 79.1% de la población encuestada lo cual es un dato representativo porque representa una cantidad considerable de la muestra.

Histograma

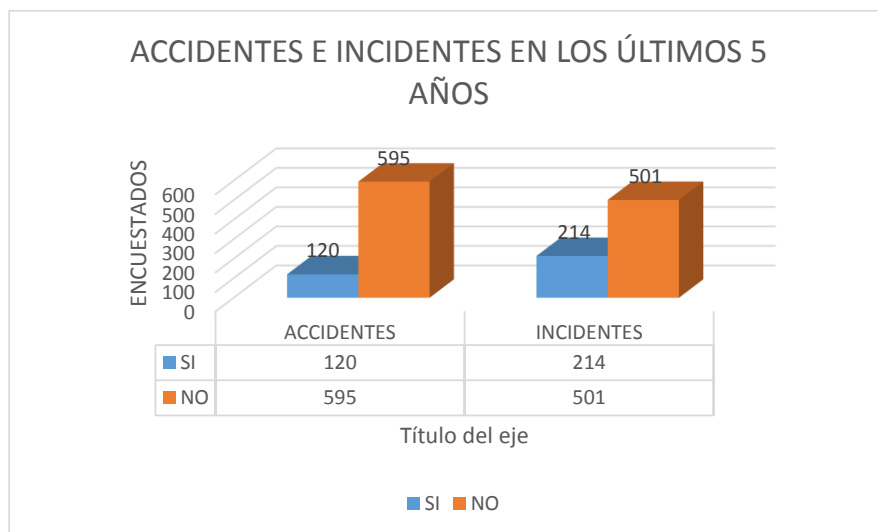


Los datos muestran que la experiencia en conducción del 50% de las personas encuestadas se concentra entre los 8 y 23 años.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

ANÁLISIS PREGUNTA 11 y 13.

Resumen estadístico accidentes e incidentes de tránsito en los últimos 5 años



27

El 83% de los encuestados no ha tenido accidentes en el período evaluado y el 70% no ha tenido incidentes de tránsito.

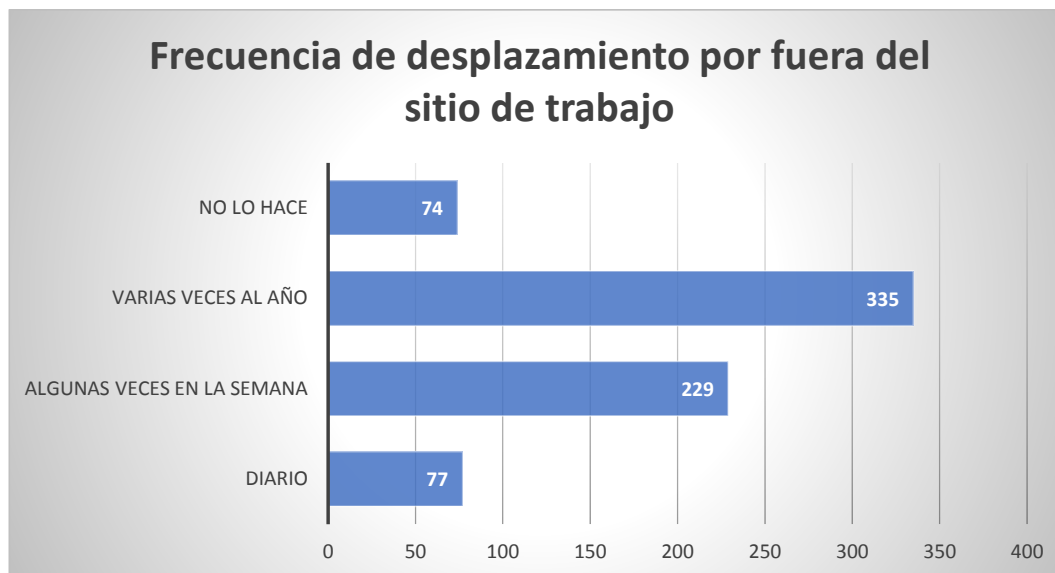
Los accidentes e incidentes, según los encuestados, han ocurrido principalmente por:

Choque por imprudencia
Condiciones en la Vía
Imprudencia y exceso de motos
Imprudencia del transporte público
Poca educación vial y falta de control

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

PREGUNTA 15

¿Con qué frecuencia se desplaza por fuera del sitio de trabajo para ejecutar actividades encomendadas por la Institución?



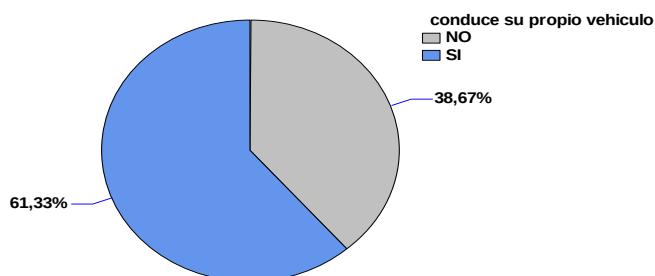
28

Frecuencia	Cantidad	Porcentaje
Diario	77	11%
Algunas veces en la semana	229	32%
Varias veces al año	335	47%
No lo hace	74	10%

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

PREGUNTA 16: CONDUCE SU PROPIO VEHICULO

Diagrama de Sectores de conduce su propio vehiculo



29

Diagrama de Barras de conduce su propio vehiculo

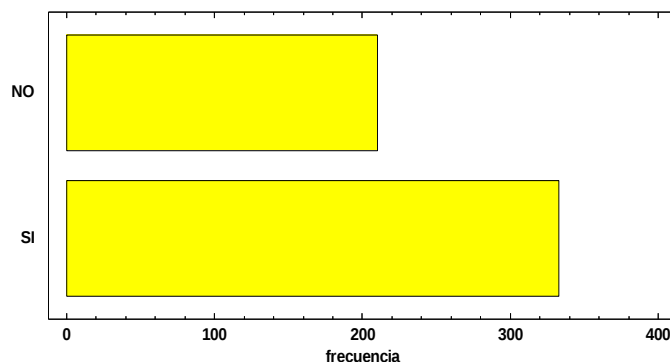


Tabla de Frecuencia para conduce su propio vehículo

Clase	Valor	Frecuencia	Relativa	Acumulada
1	NO	210	0,3867	210
2	SI	333	0,6133	543

De la información estadística se ve que el número de personas que conduce su propio vehículo es más de la mitad de la población analizada (61,3%), mientras que el resto de la población no lo hace (38,3%).

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

PREGUNTA 17

¿Sus desplazamientos para desarrollar actividades misionales o institucionales en general son planificados por?

Tabla de Frecuencia

Clase	Valor	Frecuencia	Relativa	Acumulada
1	La Institución	228	0,4028	228
2	Usted mismo	338	0,5972	566

30

Diagrama de Barras de Planificacion desplazamientos

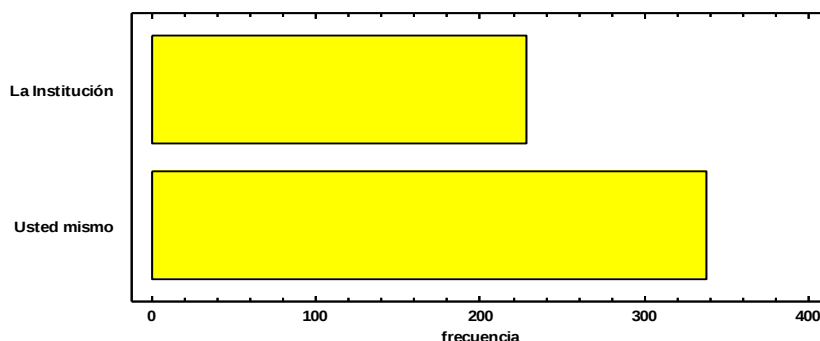
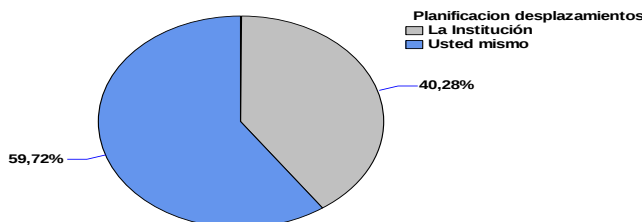


Diagrama de Sectores de Planificacion desplazamientos

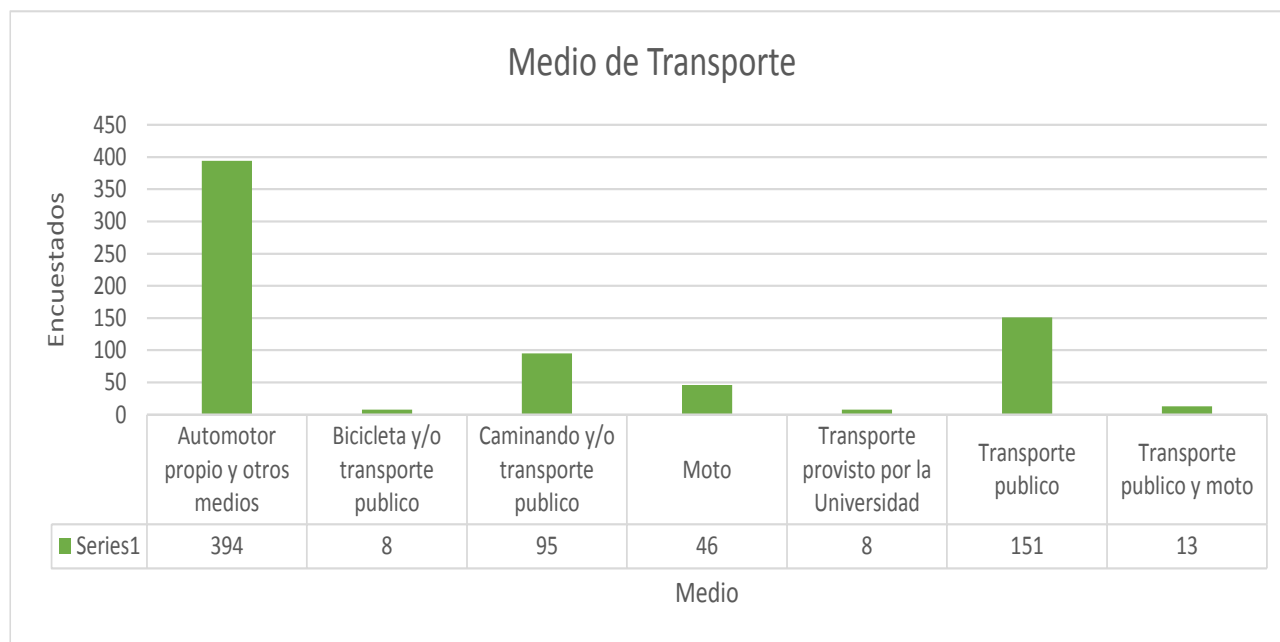


Con base en lo anterior, se concluye que el 59% de la población planifica por cuenta propia los viajes institucionales y el restante 41% los planifica la universidad.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

PREGUNTA 18

Cuáles son los medios de desplazamiento que utiliza para los trayectos casa-trabajo



31

El medio de transporte más usado es el vehículo propio, que en ocasiones lo combinan con otro medio de transporte, seguido en importancia el transporte público. Pocas personas utilizan la bicicleta como medio de transporte para desplazarse entre el lugar de residencia y la universidad.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

PREGUNTA 19

19. Número de kilómetros diarios que recorre ida y vuelta entre lugar de trabajo y domicilio

Resumen Estadístico para km trayecto

Recuento	715
Promedio	16,4871
Desviación Estándar	13,3481
Coefficiente de Variación	80,9609%
Mínimo	0,3
Máximo	90,0
Rango	89,7

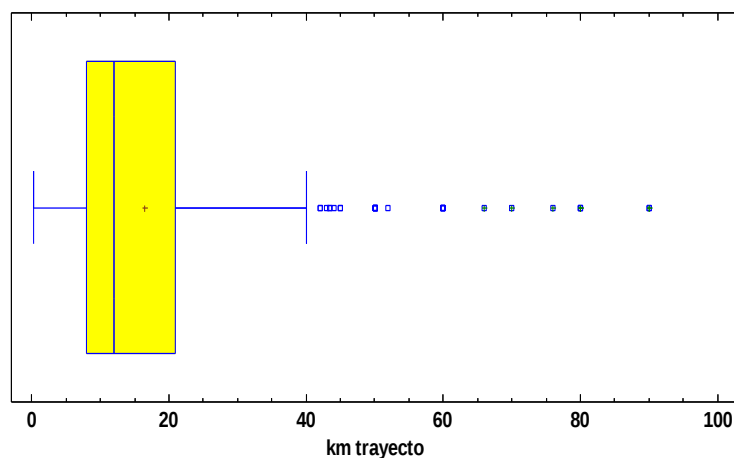
	Percentiles
1,0%	1,0
5,0%	2,0
10,0%	4,0
25,0%	8,0
50,0%	12,0
75,0%	21,0
90,0%	32,0
95,0%	40,0
99,0%	66,0

32

Los gráficos muestran que los datos están muy dispersos, por la variabilidad que expresa, lo cual indica que la población encuestada es muy heterogénea lo que también indica el coeficiente de variación 80,9%, es decir que sus desplazamientos son muy dispersos y diferentes.

El 50% de la población, se concentra recorre entre 8 y 21 kilómetros, lo cual representa que para esta población recorren relativamente poco recorrido en su desplazamiento hacia la universidad.

Gráfico de Caja y Bigotes



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

PREGUNTA 20

Número de minutos diarios que demanda en ir y volver entre su lugar de trabajo y domicilio

Resumen Estadístico para el tiempo

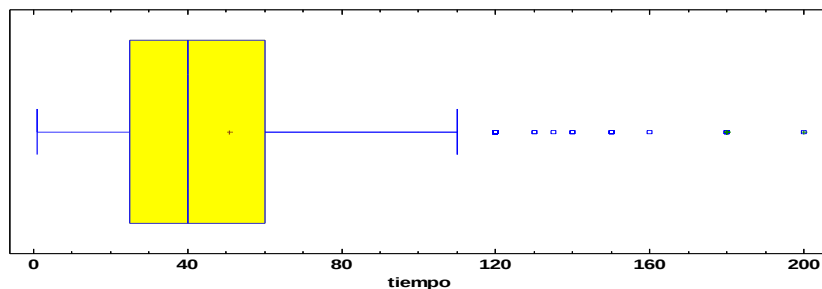
Recuento	715
Promedio	50,9497
Desviación Estándar	34,2178
Coeficiente de Variación	67,1599 %
Mínimo	1,0
Máximo	200,0
Rango	199,0

	<i>Percentiles</i>
1,0%	5,0
5,0%	15,0
10,0%	18,0
25,0%	25,0
50,0%	40,0
75,0%	60,0
90,0%	100,0
95,0%	120,0
99,0%	160,0

33

Los gráficos muestran que los datos están muy dispersos, por la variabilidad que expresa, lo cual indica que la población encuestada es muy heterogénea lo que también indica el coeficiente de variación 67,1%, es decir que sus tiempos de desplazamientos son muy dispersos y diferentes.

Gráfico de Caja y Bigotes



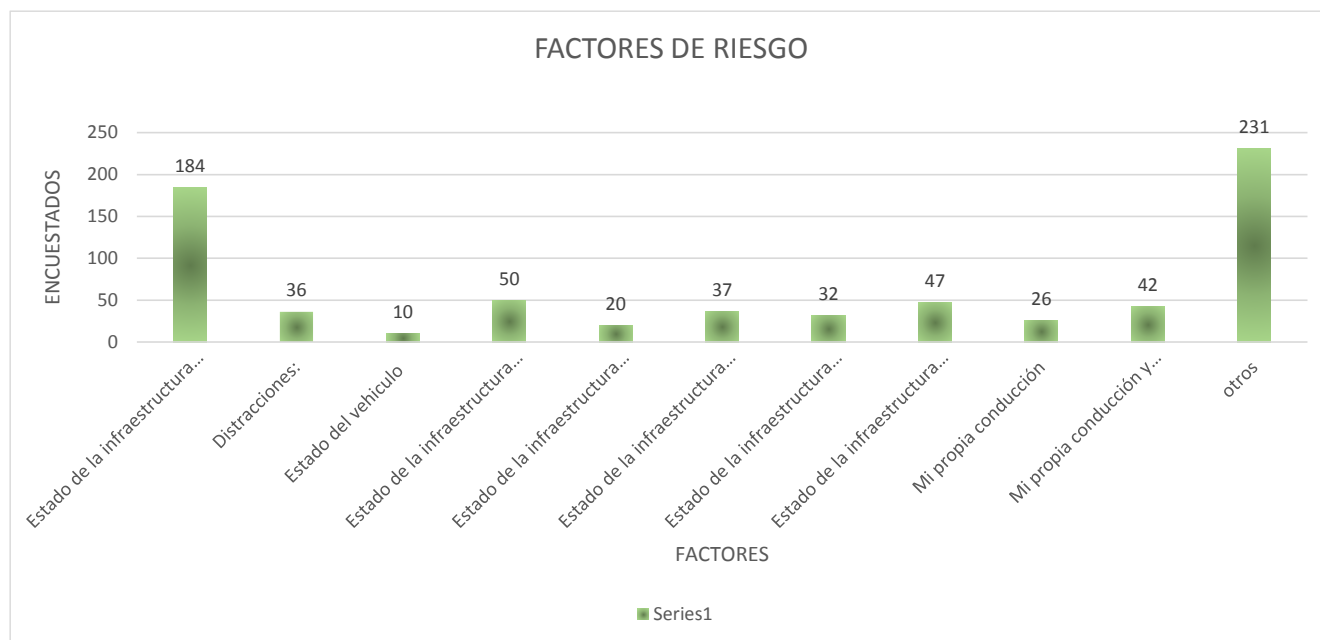
El 50% de la población, se concentra entre 25 y 60 minutos, lo cual representa que para esta población el tiempo de recorrido es relativamente poco de su desplazamiento hacia la Universidad.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

PREGUNTA 21

Principales factores de riesgo en la vía con los que se encuentra (Tanto en los trayectos ida-vuelta del domicilio al trabajo, como en los desplazamientos en actividades institucionales)

34

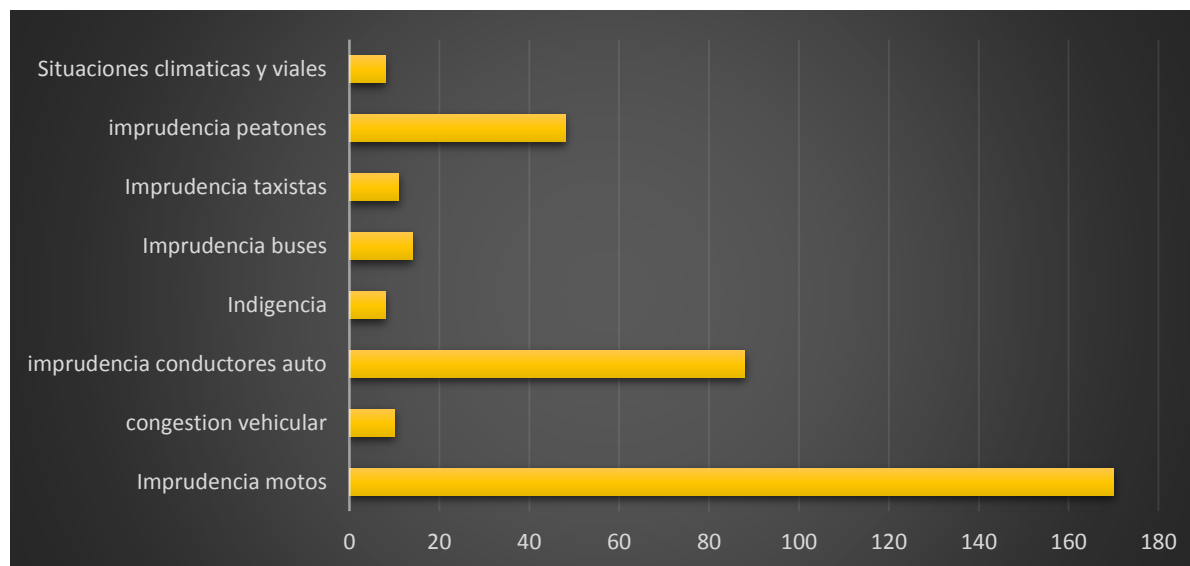


Estado de la infraestructura vial:	26%
Distracciones:	5%
Estado del vehículo	1%
Estado de la infraestructura vial:, Estado de mi vehículo:	7%
Estado de la infraestructura vial:, Estado de mi vehículo:, Distracciones	3%
Estado de la infraestructura vial:, Estado de mi vehículo:, Mi propia conducción	5%
Estado de la infraestructura vial:, Estado de mi vehículo	4%
Estado de la infraestructura vial:, Mi propia conducción:, Distracciones:	7%
Mi propia conducción	4%
Mi propia conducción y distracciones	6%
otros	32%

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

PREGUNTA 22

Otros factores de riesgo que se encuentra en el (Tanto en los trayectos ida-vuelta del domicilio al trabajo, como en los desplazamientos en actividades institucionales)



35

El detalle de la respuesta dada a esta pregunta, fue uno de los insumos principales para la evaluación de riesgos de movilidad.

9.5.2 Matriz de riesgos

El proceso del Gestión de Riesgos, elaboró la “Matriz de Identificación de Peligros, Evaluación y Valoración de los Riesgos para los Conductores” que se encuentran vinculados laboralmente con la Universidad de Antioquia, la metodología de valoración utilizada fue la establecida en la Guía Técnica Colombiana GTC 45. (Anexo N° 5)

9.5.3 Evaluación del riesgo vial en la Universidad de Antioquia

Se resume en el cuadro que se relaciona a continuación la evaluación de los riesgos viales,

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

EVALUACIÓN DEL RIESGO VÍAL -(IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS VIALES UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA)

ROL	Causas que motivan el riesgo		ESTIMACIÓN DEL RIESGO DE SEGURIDAD VIAL					
	No.	DESCRIPCION	PROBABILIDAD DE OCURRENCIA	IMPACTO	PRODUCTO	VALORACION Ó NIVEL DE RIESGO (%)	RESULTAD O	TOLERANCIA
CONDUCTOR	1	Estado de la Infraestructura vial	2	10	20	33%	MEDIO	MODERADO
	2	Mala señalización/Ausencia de señales	3	20	60	100%	ALTO	INACEPTABLE
	3	Condiciones climáticas	2	20	40	67%	ALTO	IMPORTANTE
	4	No respetar las señales de tránsito	3	20	60	100%	ALTO	INACEPTABLE
	5	Imprudencia de peatones	1	20	20	33%	MEDIO	MODERADO
	6	Mi propia conducción	1	20	20	33%	MEDIO	MODERADO
	7	Intensidad del tráfico	3	5	15	25%	MEDIO	MODERADO
	8	Falta de mantenimiento de vehículos	1	20	20	33%	MEDIO	MODERADO
	9	Estado Sico físico (cansancio, estrés, sueño, entre otros)	1	20	20	33%	MEDIO	MODERADO
	10	Distracción	1	20	20	33%	MEDIO	
	11	Falta de información o formación vial	1	20	20	33%	MEDIO	MODERADO
	12	Incremento de motociclistas	2	20	40	67%	ALTO	IMPORTANTE
	13	Intensidad del tráfico	2	20	40	67%	ALTO	IMPORTANTE

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

EVALUACIÓN DEL RIESGO VIAL -(IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS VIALES UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA)

37

ROL	Causas que motivan el riesgo		ESTIMACIÓN DEL RIESGO DE SEGURIDAD VIAL					
	No.	DESCRIPCION	PROBABILIDAD DE OCURRENCIA	IMPACTO	PRODUCTO	VALORACION O NIVEL DE RIESGO (%)	RESULTAD O	TOLERANCIA
PEATON	14	Intolerancia	3	20	60	100%	ALTO	INACEPTABLE
	15	Mala señalizacion/Ausencia se señales	1	20	20	33%	MEDIO	MODERADO
	16	Distracción	2	20	40	67%	ALTO	IMPORTANTE
	17	Uso de alcohol y/o drogas	2	20	40	67%	ALTO	IMPORTANTE
	18	Capacidad insuficiente de vial	1	5	5	8%	BAJO	ACEPTABLE
	19	Exceso de velocidad	3	20	60	100%	ALTO	INACEPTABLE
	20	Incremento de motos	2	20	40	67%	ALTO	IMPORTANTE
PASAJERO	21	Estado Sicofisico (cansancio, estrés, sueño, entre otros) del conductor	1	20	20	33%	MEDIO	MODERADO
	22	No respetar las señales de tránsito (el conductor)	2	20	40	67%	ALTO	IMPORTANTE
	23	Distracción (del conductor)	1	20	20	33%	MEDIO	MODERADO
	24	Imprudencia de conductores	3	20	60	100%	ALTO	INACEPTABLE
	25	Falta de información o formación vial por parte del conductor	1	20	20	33%	MEDIO	MODERADO
	26	Condiciones climáticas	1	20	20	33%	MEDIO	MODERADO
	27	Intolerancia por parte de conductores	2	20	40	67%	ALTO	IMPORTANTE
	28	Falta de cultura (peatones, conductores)	2	20	40	67%	ALTO	IMPORTANTE

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

10.IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

10.1 Comportamiento Humano

10.1.1 Procedimiento de selección de conductores.

El Proceso Desarrollo del Talento Humano de la Universidad de Antioquia, inicia el proceso de selección, desde la necesidad de cubrir una vacante para el empleo de conductor.

En el proceso se realiza con la valoración de competencias (valor: 100%). Si la cantidad de personas inscritas en el proceso es superior a 5, se realizará una prueba filtro (técnica o psicotécnica), y pasarán a la valoración de competencias las 5 personas con los mejores puntajes. La valoración de competencias se supera con el 70% del valor total de la misma.

El procedimiento tiene como principal objetivo, establecer los parámetros necesarios para garantizar que la vinculación de personal, específicamente los conductores, se lleve a cabo de la forma más idónea posible, procurando que los colaboradores contratados, se ajusten a los conocimientos, habilidades y condiciones específicas exigidas para el oficio, las cuales están descritas en el Manual de Responsabilidades y Competencias de la Institución (puesto de trabajo y necesidades de la organización código 4210, versión 6). Anexo N° 6

Dentro del proceso de selección se contempla:

- Competencias técnicas:

Educación: Título, certificado de aptitud profesional con un mínimo de 1200 horas de formación, certificado o diploma otorgado por institución oficialmente reconocida por el Ministerio de Educación Nacional, en técnicas profesionales en: cualquier programa académico, y licencia de conducción que lo habilite para conducir bus.

- Competencias de formación:

Conducción defensiva
Conceptos básicos en mecánica automotriz
Primeros auxilios
Emergencias y Desastres

10.1.2 Procedimiento de Ingreso:

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

- **Exámenes Médicos de Ingreso**

Los aspirantes a desempeñar el cargo de conductor, debe cumplir con unos criterios médicos mínimos que se certificarán a través de un examen realizado por un profesional de la salud y documentado en el Certificado médico de ingreso o control.

Para la vinculación desde el proceso de Talento Humano, le entregan la información de trámites para vinculación y los formatos para solicitar las citas de optometría y evaluación médica de salud ocupacional.

El examen es realizado por un médico especialista en salud ocupacional quien efectúa un examen físico general y en los casos que sea pertinente, le ordena exámenes de laboratorio necesarios para la evaluación con base en los riesgos de su labor; si no requiere exámenes de laboratorio le emiten el certificado médico el cual es requerido para la posesión.

- **Exámenes Paraclínico o tamiz**

- ✓ Optometría.
- ✓ Audiometría

Actualmente, se adelanta la gestión necesaria para que se incluya dentro del procedimiento de ingreso la prueba teórica y práctica, con la finalidad de darle cumplimiento a los fines establecidos en este plan estratégico de seguridad vial.

10.1.3 Capacitación en Seguridad Vial

La Universidad, durante el año 2015, realizó jornadas de capacitación en seguridad vial:

- Seguridad Vial para conductores.
- Curso de Manejo Defensivo de Vehículos Automotores.

10.1.4 Plan de capacitación

La Universidad de Antioquia, con el objeto de contribuir a la mejora continua de la seguridad vial, estableció el plan de capacitación que se relaciona a continuación, dirigido a empleados y conductores. Dicho plan se ajustará según las necesidades que se presenten por cambios en procedimiento, metodologías, normatividad aplicable, entre otros.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

PLAN DE CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL 2015 - 2016

ACTIVIDAD	No. HORA S	Ejecutante	2015		2016			Observación
			SEP	DIC	JULI O	AGOST O	SEPT	
Manejo defensivo de vehículos automotores	40	SENA						Participación 11 conductores
Seguridad Vial para conductores	2	Claudio Esteban Gutiérrez						Participación 17 conductores
Problema actual de la accidentalidad,	3	ARL POSITIVA (Coordinador por el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo de la U de A.)						
Causas y consecuencias de la accidentalidad	2	ARL POSITIVA (Coordinador por el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo de la U de A.)						
Normatividad general en materia de movilidad y seguridad vial	2	ARL POSITIVA (Coordinador por el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo de la U de A.)						
Roles de seguridad vial, no solo en el ámbito laboral, sino en lo cotidiano.	2	ARL POSITIVA (Coordinador por el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo de la U de A.)						
Buenas prácticas y conductas seguras de movilidad.	2	ARL POSITIVA (Coordinador por el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo de la U de A.)						
Los factores de riesgo, de acuerdo con lo definido en el Plan nacional de seguridad vial.	2	ARL POSITIVA (Coordinador por el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo de la U de A.)						
Actuación ante un incidente o accidente de tránsito	2	ARL POSITIVA (Coordinador por el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo de la U de A.)						

Para el personal docente y administrativo se fortalecerá la sensibilización en materia de seguridad vial, mediante campañas estructuradas con el apoyo de la Unidad de Comunicación Interna de la Universidad y la Dirección de Bienestar Universitario, dentro de la Estrategia, “Vías con Sentido”, utilizando los canales de comunicación a saber: comunicación digital a través de la web, boletines, Alma Mater, Emisora Cultural, Canal Universitario, entre otros.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

CAMPAÑA VÍAS CON SENTIDO					
ACTIVIDADES	2016				
	Julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre
Jornada para peatones					
Jornada para motociclistas					
Jornada para conductores de carro					
Conversatorio sobre la bicicleta y ciudades sostenibles - ciclo paseo - Jornada sobre el uso de la bicicleta					
Jornada sobre el uso de la bicicleta					

10.1.5. Control de documentación de los conductores

La Universidad de Antioquia, desde su proceso de Gestión de Transporte, tiene consolidada en una base de datos la información detallada de cada uno de los conductores, de manera tal que permita controlar el cumplimiento de fechas sobre la documentación de ley requerida y el control y trazabilidad de las acciones definidas dentro del Plan Estratégico de Seguridad vial.

La base de datos contiene la siguiente información:

- Nombres y apellidos
- Número de identificación
- Edad
- Tipo de contrato
- Años de experiencia en conducción
- Inscripción ante el RUNT
- Tipo de licencia de conducción
- Vigencia de la licencia de conducción
- Tipo de vehículo que conduce
- Reporte de Comparendos e histórico de los mismos
- Control de deudas por comparendos

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

- Reporte de incidentes: Fecha, lugar
- Reporte de accidentes: fecha, lugar

10.1.5.1 Cumplimiento del Habeas Data

La información de los conductores, se ajuste a lo definido en la Ley 1581 de 2012 de Habeas Data, la cual fue establecida por el Gobierno Nacional, con el objeto de desarrollar el derecho constitucional que tienen todas las personas a conocer, actualizar y rectificar las informaciones que se hayan recogido sobre ellas en Bancos de Datos, y los demás derechos, garantías constitucionales y libertades, relacionadas con el tratamiento, recolección y circulación de datos personales a que se requiere el artículo 15 de la Constitución Política Colombiana, y que se refiere particularmente con la información, crediticia, comercial, financiera, de servicios y la proveniente de terceros países.

Toda información recopilada, se obtiene de las bases de datos públicas, a través de la página web de las Entidades Públicas, que no goza de reserva legal. Toda la información a la que se tenga acceso o se reciba en virtud de la elaboración del PESV de la Universidad de Antioquia, será tratada y destinada únicamente al propósito objeto de dicho Plan.

10.1.5.2 Verificación Historial del conductor

La Universidad hace la verificación del historial de los conductores en la página web de la Secretaria de Movilidad de Medellín:

www.medellin.gov.co/qxi_tramites/consultas/consultarHistorialConductor.jsp

En dicha página se encuentra el historial de los conductores en las vías que están involucrados en infracciones, accidentes solo daños o con terceros, entre otros.

10.1.5.3 Información sobre multas y sanciones

La Universidad hace la verificación en el SIMIT (Sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito) y consolida el historial de cada conductor, con el fin analizar la información para poder definir el control y la trazabilidad de las acciones definidas en este Plan en coherencia con lo establecido en el literal N°5, Artículo 12, Capítulo III de la Ley 1503 del 2011 y el Decreto 2851 del 2013. Ley 769/2002.

Para tal fin la Universidad, realiza la consulta en <https://www.simit.org.co/> y actualiza la información en forma periódica.

Ver anexo N° 7 con el análisis del número de infracciones y su estado.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Actualmente la Universidad adelanta la gestión necesaria para definir ajustes a los procesos de selección, vinculación y evaluación del desempeño, teniendo en cuenta los lineamientos que en materia de seguridad vial establece la ley, los establecidos en este plan estratégico de seguridad vial y en la normatividad Institucional.⁸

10.1.6. Directriz para el control de alcohol y drogas:

En Resolución Rectoral 21426 del 14 de septiembre de 2005, por medio de la cual se adoptan normas internas de organización y funcionamiento del personal administrativo, en el numeral 2 del Artículo 38, prohíbe al personal administrativo “Consumir en su sitio de trabajo bebidas embriagantes, narcóticos o drogas enervantes o presentarse al trabajo bajo la influencia de éstos”.

La violación a esta norma puede conllevar a sanciones disciplinarias conforme a los estatutos y al Código Único Disciplinario.

10.1.7. Regulación de horas de conducción y descanso:

La Universidad se acoge a lo establecido en las normas generales y específicas sobre el tema: Código Sustantivo de Trabajo. Artículo 167. Distribución de las horas de trabajo.

10.1.8. Regulación de velocidad

La Universidad se acoge a lo establecido en las normas generales y específicas sobre el tema: Resolución 1384 de 2010, por medio de la cual se adopta el método para establecer los límites de velocidad en las carreteras nacionales, departamentales, distritales municipales de Colombia; LEY 769 DE 2002 (Agosto 6) "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

10.1.9. Uso de Cinturón de seguridad

La Universidad se acoge a lo establecido en las normas generales y específicas sobre el tema: Ley 769 de 2002, Artículo 82

10.1.10. Políticas de uso de equipos de comunicaciones móviles

La Universidad se acoge a lo establecido en las normas generales y específicas sobre el tema: Ley 769 de 2002, Artículo 131, literal C.38

10.1.11. Elementos de Protección

⁸ Ley 1503 de 2011; Ley 769 de 2002; Acuerdo Superior 1° de 1994

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

La Universidad tiene definido como elementos de dotación y de equipos de protección personal los siguientes:

Dotación Personal	Equipo de Protección Personal
Camisa	Guantes látex
Pantalón	Mangas con protección solar (en implementación)
Calzado	Casco para motociclistas.)
	Otros elementos de seguridad
-	Botiquín de primeros auxilio y equipo de carretera.
-	Visera vehicular para control de resplandor

10.2 Vehículos seguros

10.2.1 Plan de mantenimiento preventivo:

El plan de mantenimiento preventivo es realizado bimensualmente en talleres calificados que cuentan con personal idóneo, con la frecuencia que se detalla a continuación: (Ver Anexo N° 7)

10.2.2 Mantenimiento Correctivo:

La Universidad de Antioquia, dispone de los servicios de centros autorizados y certificados para el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos. El mantenimiento correctivo se da con base en la necesidad identificada en el mantenimiento preventivo y en los eventos puntuales que se requiera.

Tanto los mantenimientos preventivos como correctivos quedan registrados en el archivo en Excel denominado “HOJA DE VIDA-AUTOMOTORES” (Anexo N° 9)

Adicionalmente cuenta con la ficha técnica del Automotor, en la que se registra también las especificaciones técnicas del vehículos, dadas por el fabricante. . (Anexo No. 10)

10.2.3 Idoneidad de los talleres

A continuación se relaciona los centros contratados para la prestación del servicio en mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Establecimiento de comercio	Especificación contrato	Fecha de inicio	Fecha de terminación
Juan Gonzalo Vargas Rodríguez y/o Solo Inter	Mantenimiento preventivo y correctivo, revisiones periódicas de todo lo relacionado con motores diésel, turbos, gobernadores, cajas de embrague, transmisiones, culatas, bombas de inyección, empaquetaduras y sellos, ajuste y pintura y electricidad para los vehículos con motor diésel pertenecientes al parque automotor de la Universidad de Antioquia y suministro de repuestos originales.	10 de marzo de 2016	9 de marzo de 2017
Frenos Nutibara S.A.	Prestación de servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de muelles, suspensiones, frenos, dirección y cardanes para los vehículos pertenecientes al parque automotor de la Universidad de Antioquia, con prestación de servicio a domicilio y suministro de repuestos originales., conforme a la propuesta comercial presentada el 8 de abril de 2016, en las instalaciones de LA CONTRATANTE	12 de mayo de 2016	11 de mayo de 2017
Talleres Autorizados S.A. (Marca Nissan)	mantenimiento preventivo y correctivo para los vehículos marca NISSAN pertenecientes al parque automotor de la Universidad de Antioquia, con prestación de servicio a domicilio y suministro de repuestos originales., conforme a la propuesta comercial presentada el 8 de abril de 2016, en las instalaciones de LA CONTRATANTE.	En espera de otorgamiento de CRP	
Estación de Servicio Universidad S.A.	Suministro de combustibles y elementos para el mantenimiento de los vehículos, maquinaria y plantas de emergencia de la Universidad de Antioquia.	28 de marzo de 2015	17 de julio de 2016

10.2.4 Procedimiento de inspección diaria de vehículos

En complemento con el plan de mantenimiento preventivo, la Universidad ha establecido protocolos de inspección diaria a los vehículos, en donde se revisan los elementos de seguridad activa y pasiva más relevantes, que permitan conocer su estado antes de emprender la marcha y estos se ajustan al tipo de vehículo de la Institución, para tal fin se tiene una planilla, la cual se adjunta al PESV. (Anexo No. 11)

El coordinador de Transporte o en quien el delegue realiza la verificación del diligenciamiento de documento para emprender las acciones a que haya lugar.

10.2.5 Control de documentación y registro de vehículos y su mantenimiento

La trazabilidad de la información, registro y soporte de documentación de los vehículos es realizada por el coordinador de Transportes de la Universidad de Antioquia, dicha información se encuentra en diferentes medios de la Institución digitales en bases de datos y físicos. La información consolidada y su manejo, está ajustada según lo definido en la Ley de Habeas Data.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

10.3 Infraestructura Segura

La Universidad de Antioquia, planteo la estrategia denominada “Universidad con Sentido”, dentro de la cual se contempló un capítulo dedicado a la educación vial de la comunidad universitaria, llamado “Vías con sentido” que le apostó, a fomentar el uso responsable de los espacios viales y a la dignificación de quienes los utilizan, en procura de fomentar la convivencia, promover el respeto y garantizar que los vehículos no pongan en riesgo la seguridad y el bienestar los peatones.

46

Dentro de esta estrategia, la Dirección de Gestión Logística y de Infraestructura elaboró y publicó un Manual de “Circulación, estacionamiento y tránsito para el conductor”, como estrategia para la seguridad vial, convirtiéndose en un documento base que establece las normas para el uso de espacios destinados al parqueo de vehículos dentro de las instalaciones de la Universidad de Antioquia, clasifica a los usuarios de acuerdo al tipo de vinculación, tipifica las faltas o prohibiciones y define la dependencia administrativa responsable de aplicar el régimen de sanciones. (Anexo No. 12)

Dicho Manual fue adoptado mediante Resolución Rectoral 39556 que empezó a regir a partir del 15 de febrero de 2015; dichos documentos están publicados en la normatividad de la Institución (Anexo N° 13)

Dentro de la misma estrategia “Vías con sentido” y con el objeto de aportar a la seguridad, a la movilidad, al medio ambiente y a la descongestión de espacios en el Campus Universitario, se puso en funcionamiento un nuevo parqueadero exclusivo para motos, ubicado frente al edificio de Extensión, sobre la calle 70 con salida a Carabobo, en el que inicialmente se señalizaron 700 celdas. El espacio fue techado con una malla que contrarresta el efecto del sol para la protección de las motos. En esta misma estrategia se celebró el convenio con Metroparques que permite a los miembros de la comunidad universitaria el uso, a muy bajo costo, de 150 celdas para automóviles en el Parque Norte.

A continuación se relacionan las principales actividades que se han ejecutado dentro de la Estrategia “Vías con sentido”:

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

CAMPAÑA VÍAS CON SENTIDO												
ACTIVIDADES	2013				2014				2015			
	TRIMESTRES				TRIMESTRES				TRIMESTRES			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Carrera Atlética Vías con Sentidos		Abril										
Implementación del Pico y Placa en Ciudad Universitaria		Mayo										
Nuevo parqueadero de motos												
Lanzamiento programa en Bici por la U												
Convenio parqueadero Parque Norte												
Stand up comedy Seguridad Vial para Jóvenes												
Jornada Ciclistas U de A												
Manual de circulación, estacionamiento y tránsito para el conductor												

47

- Afiches y volantes, mediante los cuales se socializó el nuevo espacio para parqueo de motos



- Opiniones frente a la ubicación de las motos en parqueadero exclusivo para este tipo de vehículos

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

48

Me parece que el nuevo parqueadero es un buen espacio para acomodar las motos, fuera de que es un espacio seguro. Por otro lado, se ve muy bien la Universidad y ojalá se tomara la misma medida con los carros para tener más espacios libres. La medida es buena pero he notado que no hay mucho control al ingreso, es como si pudiera entrar cualquier persona que no sea de la UdeA, pero en general, me parece que hay más cosas a favor que en contra



Cristian Bedoya,
Deportista

No estoy de acuerdo con la medida que ha tomado la Universidad porque el parqueadero no tiene la capacidad para albergar la cantidad de motos que llegan, además en el primer día no están solicitando la TIP para ingresar



Cristian Camilo Pizano,
Estudiante

En estos dos días sí ha mejorado la movilidad por lo menos aquí adentro. Se ve más bonita la Universidad, en el parqueadero que está detrás del museo se puede caminar porque antes los corredores peatonales estaban llenos de motos. Como ciclista opino que si le están implementando cambios a la Universidad tendrían que tenernos en cuenta porque hay muchísima gente que viene bicicleta y hay muy poquitos parqueaderos



Federico Carranza,
Ciclista

Me parece una medida muy inteligente porque como no había espacio para todos los vehículos en el campus se irrespetaban los espacios para peatones y discapacitados. Si además se permitía el ingreso todos iban a querer parquear acá entonces me parece una decisión acertada



Eduard Carmona Bedoya,
Estudiante discapacitado

La medida del parqueadero de motos me ha parecido muy favorable. Se ha descongestionado mucho la movilidad en Ciudad Universitaria lo nos beneficia a todos, a los deportistas y a los mismos motociclistas porque les permite ubicarse en un solo espacio, más cómodo



Diego Jaramillo,
Empleado

Con la medida la Universidad va a estar más despejada, la gente no va a estar tan preocupada porque la atropelle una moto y podremos desplazarnos con mayor facilidad en el campus. Es bueno que las motos queden ubicadas en un mismo lugar pero creo que se debe verificar el ingreso de visitantes



Yurany Acevedo,
Motociclista



Juntos creamos

Vías
conSentido



**UNIVERSIDAD
DE ANTIOQUIA**
1803

Parqueadero de motos UdeA

- Volantes entregados a los Motociclistas “Decálogo del buen motociclista”

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

«««««

Decálogo

del buen motociclista

>>>>>>>>>



Juntos creamos
Vías
conSentido

- 1 Usa un buen casco.
- 2 Conduce con prudencia y a la defensiva tratando de anticipar cualquier situación de riesgo.
- 3 Nunca culebrees o hagas zig-zag entre vehículos.
- 4 Evita transitar sobre las líneas blancas y amarillas de la vía.
- 5 Utiliza ambos frenos a la hora de detenerte.
- 6 Antes de girar por un cruce, mira a la izquierda, luego a la derecha y nuevamente a la izquierda.
- 7 Usa siempre las direccionales, stop, los espejos y la luz frontal.
- 8 Respeta la cebra. No olvides que este es un espacio para el peatón.
- 9 Recuerda que la motocicleta no es un vehículo de carga.
- 10 Maneja más despacio de lo que tu capacidad y la de la moto lo permita.

10.3.1 Rutas Internas:

10.3.1.1 Ingreso y Salida de Vehículos y personas

La Universidad de Antioquia en Ciudad Universitaria, cuenta con cinco accesos para peatones y vehículos así:

PORTERÍA	UBICACIÓN	TIPO DE ACCESO
Barranquilla	Calle Barranquilla	Peatonal y salida vehicular
Ferrocarril	Avenida Ferrocarril	Peatonal, ingreso y salida vehicular
Río	Avenida del Río	Peatonal, ingreso y salida vehicular
Metro	Avenida Ferrocarril-Aledaña	Peatonal
	Al viaducto del Metro	
Peatones	Cruce Avda. Ferrocarril y	Peatonal
	Calle Barranquilla	

10.3.1.2 Vías Internas de circulación.

La Universidad de Antioquia, tiene sus zonas peatonales y parqueaderos debidamente iluminadas y señalizados para el desplazamiento de personas y vehículos, para tal fin se usa la señalización que se detalla a continuación:

Ciudad Universitaria: Calle 67 N° 53-108, bloque 29,
Recepción de Correspondencia: Calle 70 N° 52-27 ▪ Teléfono: 219 53 00 ▪ Fax: 233 26 61
Nit: 890.980.040-8 ▪ Correo electrónico: mauricio.londono@udea.edu.co
Portal Universitario www.udea.edu.co Medellín, Colombia

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

SEÑALES VERTICALES				
Tipo de señal	Descripción	Vertical/horizontal	Cantidad	Imagen
Informativa	Señal de parqueo	Vertical	2	SI-67 
Informativa	Señal de Polideportivo	Vertical	1	SI - 42 
Informativa	Señal de salida de emergencia	Vertical	3	
Informativa	Señal de zona recreativa	vertical	1	SI - 31 
Preventiva	Señal de curva a la izquierda	Vertical	4	SP-03 
Preventiva	Señal de zona deportiva	Vertical	1	SP-48 
Preventiva	Señal preventiva de ciclistas en la vía	vertical	4	SP-59 
Preventiva	Señal preventiva de peatones en la vía	Vertical	6	SP-46 
Preventiva	Señal preventiva de resalto	Vertical	7	SP-25 
Preventiva	Señal de superficie rizada	vertical	1	SP-24 
Reglamentaria	Señal de pare vehicular	Vertical	1	SR-01 
Reglamentaria	Señal de velocidad máxima	vertical	7	

La señalización se realizó por tramos, tal como se resume en el siguiente cuadro:

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

TRAMO 1				
Tipo de señal	Descripción	Vertical/horizontal	Cantidad	Imagen
	Señal de área de carga	Horizontal	1	
	Señal de pista de trote	Horizontal	1	
	Señal de cicloparqueadero	Horizontal	4	
	Señal de circulación compartida	Horizontal	1	
	Señal de cruce peatonal	Horizontal	2	
	Señal de pare vehicular	Horizontal	2	
Reglamentaria	Señal de pare vehicular	Vertical	1	
	Señal de prohibido parquear	Horizontal	1	
	Señal de rampa para personas con discapacidad	Horizontal	7	
	Señal de sentido vial	Horizontal	6	
Reglamentaria	Señal de velocidad máxima	vertical	1	
Preventiva	Señal preventiva de ciclistas en la vía	vertical	1	
Preventiva	Señal preventiva de peatones en la vía	Vertical	1	
TRAMO 2				
Preventiva	Señal de resalto	Vertical	1	
	Señal de celda de parqueo discapacitados	Horizontal	4	
	Señal de circulación compartida	Horizontal	1	
	Señal de cruce peatonal	Horizontal	1	
Preventiva	Señal de curva a la izquierda	Vertical	1	
	Señal de rampa para personas con discapacidad	Horizontal	3	
	Señal de resalto vehicular	Horizontal	2	
	Señal de sentido vial	Horizontal	2	
	Señal de velocidad máxima	Horizontal	1	
Preventiva	Señal preventiva de peatones en la vía	Vertical	1	
TRAMO 3				
	Señal de prohibido parquear	Horizontal	1	
	Señal de sentido vial	Horizontal	2	
	Señal de pista de trote	Horizontal	1	
Preventiva	Señal preventiva de resalto	Vertical	1	
TRAMO 4				
	Señal celda de discapacitados	Horizontal	4	
	Señal de circulación compartida	Horizontal	1	
	Señal de cruce peatonal	Horizontal	3	
	Señal de pare vehicular	Horizontal	1	
Informativa	Señal de parqueo	Vertical	1	
	Señal de pista de trote	Horizontal	1	
	Señal de rampa para personas con discapacidad	Horizontal	5	
	Señal de resalto vehicular	Horizontal	2	
	Señal de sentido vial	Horizontal	6	
	Señal de velocidad máxima	Horizontal	1	
Preventiva	Señal preventiva de ciclistas en la vía	Vertical	1	
Preventiva	Señal preventiva de peatones en la vía	Vertical	1	

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

TRAMO 5				
	Señal de sentido vial	Horizontal	2	
	Señal de cruce peatonal	Horizontal	2	
Preventiva	Señal de curva a la izquierda	Vertical	1	
	Señal de pare vehicular	Horizontal	2	
	Señal de prohibido parquear	Horizontal	1	
	Señal de rampa para personas con discapacidad	Horizontal	3	
Informativa	Señal de salida de emergencia	Vertical	1	
	Señal de velocidad máxima	Horizontal	1	
Preventiva	Señal preventiva de peatones en la vía	Vertical	1	
TRAMO 6				
	Señal de cicloparqueadero	Horizontal	1	
	Señal de circulación compartida	Horizontal	1	
	Señal de cruce peatonal	Horizontal	2	
	Señal de pista de trote	Horizontal	1	
	Señal de resalto vehicular	Horizontal	1	
Reglamentaria	Señal de velocidad máxima	Vertical	1	
Preventiva	Señal preventiva de resalto	Horizontal	1	
	Señal de rampa para personas con discapacidad	Horizontal	1	
TRAMO 7				
Preventiva	Señal de zona deportiva	Vertical	1	
	Señal de celda de parqueo discapacitados	Horizontal	2	
	Señal de cicloparqueadero	Horizontal	2	
	Señal de cruce peatonal	Horizontal	1	
Informativa	Señal de Polideportivo	Vertical	1	
	Señal de rampa para personas con discapacidad	Horizontal	1	
	Señal de sentido vial	Horizontal	2	
Preventiva	Señal preventiva de resalto	Vertical	1	
TRAMO 8				
	Señal de pista de trote	Horizontal	1	
Preventiva	Señal de curva a la izquierda	Vertical	1	
	Señal de prohibido parquear	Horizontal	1	
	Señal de resalto vehicular	Horizontal	1	
	Señal de sentido vial	Horizontal	2	
Reglamentaria	Señal de velocidad máxima	Vertical	1	
Preventiva	Señal preventiva de ciclistas en la vía	vertical	1	
TRAMO 9				
	Señal de prohibido parquear	Horizontal	1	
Preventiva	Señal preventiva de resalto	Vertical	1	
	Señal de salida de emergencia	Horizontal	1	
Informativa	Señal de salida de emergencia	Vertical	1	
TRAMO 10				
	Señal de resalto vehicular	Horizontal	1	
	Señal de pista de trote	Horizontal	1	
	Señal de prohibido parquear	Horizontal	1	
	Señal de sentido vial	Horizontal	2	
Reglamentaria	Señal de velocidad máxima	Vertical	1	
Preventiva	Señal preventiva de peatones en la vía	vertical	1	
Preventiva	Señal preventiva de resalto	vertical	1	

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

TRAMO 11				
Informativa	Señal de zona recreativa	vertical	1	
	Señal de cicloparqueadero	Horizontal	1	
	Señal de circulación compartida	Horizontal	1	
	Señal de cruce peatonal	Horizontal	3	
Reglamentaria	Señal de parqueo	vertical	1	
Informativa	Señal de parqueo	vertical	1	
	Señal de rampa para personas con discapacidad	Horizontal	5	
	Señal de resalto vehicular	Horizontal	1	
	Señal de sentido vial	Horizontal	7	
Reglamentaria	Señal de velocidad máxima	vertical	1	
Preventiva	Señal preventiva de peatones en la vía	vertical	1	
	Señal de pare vehicular	Horizontal	1	
TRAMO 12				
	Señal de pista de trote	Horizontal	1	
	Señal de celda de parqueo discapacitados	Horizontal	4	
	Señal de cicloparqueadero	Horizontal	2	
	Señal de cruce peatonal	Horizontal	2	
Preventiva	Señal de curva a la izquierda	vertical	1	
	Señal de pare vehicular	Horizontal	1	
	Señal de prohibido parquear	Horizontal	1	
	Señal de rampa para personas con discapacidad	Horizontal	4	
Preventiva	Señal de resalto	vertical	1	
	Señal de resalto vehicular	Horizontal	1	
Informativa	Señal de salida de emergencia	vertical	1	
	Señal de salida de emergencia	Horizontal	1	
	Señal de sentido vial	Horizontal	3	
Reglamentaria	Señal de velocidad máxima	vertical	1	
Preventiva	señal preventiva de ciclistas en la vía	vertical	1	
TRAMO 13				
	Señal de celda de parqueo discapacitados	Horizontal	2	
	Señal de sentido vial	Horizontal	2	
	Señal de rampa para personas con discapacidad	Horizontal	2	
	Señal de prohibido parquear	Horizontal	1	
	Señal de pista de trote	Horizontal	1	
	Señal de velocidad máxima	vertical	1	

Se anexan los planos de la circunvalar con la debida demarcación por tramos:

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

- Anexo N° 14 Mapa señalización vial general
- Anexo N° 15 Señalización tramos 1 y 2
- Anexo N° 16 Señalización tramos 3 y 4
- Anexo N° 17 Señalización tramos 5 y 6
- Anexo N° 18 Señalización tramos 7 y 8
- Anexo N° 19 Señalización tramos 9 y 10
- Anexo N° 20 Señalización tramos 11 y 12

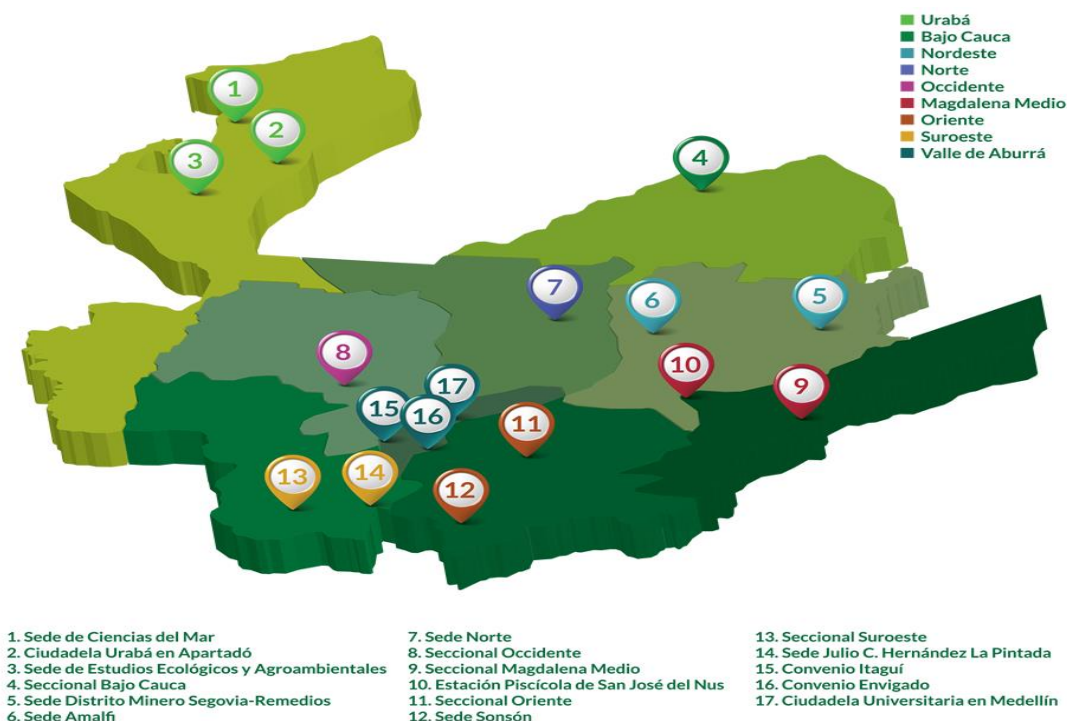
54

10.3.2 Rutas Externas

Los conductores en de la Universidad de Antioquia hacen recorridos externos así:

10.3.2.1 Fuera del Área Metropolitana

La Universidad de Antioquia cuenta con seis seccionales en las subregiones de Urabá, Bajo Cauca, Magdalena Medio, Suroeste, Oriente y Occidente; cuatro sedes municipales ubicadas en Amalfi, Yarumal, Sansón y Distrito Minero Segovia-Remedios; así como dos convenios vigentes con los municipios de Envigado e Itagüí; por tal motivo algunos de los vehículos se desplazan a dichas zonas para sedes y seccionales.



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Se tendrá en cuenta para la programación de los recorridos la consulta sobre el estado de las vías en la página web de INVÍAS, y se dejará registro de las visitas a la página; cuando se presente alguna novedad se informará oportunamente al conductor y/o a la dependencia responsable de la actividad; esta actividad está bajo la responsabilidad del Coordinador de Transporte.

10.3.2.2 Recorridos en el Área Metropolitana.

Los conductores hacen recorridos permanentes por todas las vías del área metropolitana, a continuación se hace la identificación de las vías que son de necesaria tránsito en su quehacer diario y la identificación de los riesgos más comunes en las mismas:

- ✓ Cruce vías sin señalización
- ✓ Deficiente iluminación
- ✓ Deficiente señalización y demarcación
- ✓ Estado las vía (huecos y desniveles)
- ✓ Presencia de objetos y personas en la vía
- ✓ Imprudencia de conductores
- ✓ Ausencia de regulaciones de velocidad
- ✓ Alto tráfico vehicular
- ✓ Derrames de combustible y aceite en el pavimento

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

VÍA	DESCRIPCIÓN
Carrera 65	Atraviesa la ciudad de sur a norte y comunica a los municipios de Itagüí y Bello por la región occidental de la ciudad
Avenida 80	Carrera que atraviesa la ciudad de sur a norte por la región occidental. Comunica a Guayabal con el sector de Robledo y el Doce de Octubre
Autopista Sur y Norte	Las principales vías de acceso a la ciudad desde el norte, centro y sur de Colombia. Se unen ambas en el llamado Punto Cero, sector de Caribe y de la Universidad Nacional
Carrera Carabobo	Comunica al norte con el centro de la ciudad
Avenida Oriental o Avenida Jorge Eliécer Gaitán	Está en el centro y comunica a éste con el sector de El Poblado. A partir del Barrio San Diego se denomina Avenida El Poblado
Carrera 45	Vía arteria de la zona nororiental, denominada también como la vía del tango
Calle Barranquilla	Vía principal del norte de la ciudad entre las Universidades de Antioquia, Nacional, el Hospital Universitario y el barrio Prado
Calle 50 o calle Colombia	Une al centro de la ciudad con su parte occidental, sector de Calasanz, atraviesa centros culturales, comerciales y deportivos vitales
Calle 44 o Avenida San Juan	Esta importante avenida comunica el centro con el sector de la América, hacia el occidente y pasa por el Centro Administrativo y la Plaza de Toros
Avenida Bolivariana	Esta transversal empieza a la altura de la Plaza de Toros y termina en el parque de Belén
Avenida 33	Une al centro comercial San Diego con Laureles y la Castellana. Pasa por la Universidad Pontífice Bolivariana, el Cerro Nutibara y el Palacio de Exposiciones y Convenciones de Medellín
Avenida 30	Une el sector de Belén al occidente con el sector sur de El Poblado
Calle 10	Comunica el sector de El Poblado, con el de Guayabal al occidente. Pasa por el Centro Comercial Monterrey y el Parque de El Poblado
Vía Las Palmas	Empieza en el Centro Comercial Sandiego y se dirige al oriente, hacia el aeropuerto Internacional José María Córdova y el oriente cercano
Carretera de Santa Elena	Sale del centro de la ciudad, por la calle Ayacucho, hacia el oriente Antioqueño y el aeropuerto Internacional
Avenida Guayabal	Une a Itagüí con Medellín. Parte del puente ubicado frente al Palacio de Exposiciones y Convenciones de Medellín
Carretera al Mar	Sale del Punto Cero de Medellín, en el sector de Caribe, hacia el occidente y va hasta el Urabá Antioqueño
Vía Medellín- Santa Fe de Bogotá	Se desprende de la autopista Norte, a la altura del municipio de Bello, hacia el Oriente

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

10.4 Atención a víctimas

La Universidad tiene establecido las pautas para atender contingencias en la vía, con el fin de generar una respuesta efectiva de los conductores de los vehículos de la Institución, a los terceros y ante situaciones de emergencia que se puedan presentar durante su desplazamiento, procurando la protección a la vida, la salud y al vehículo.

El protocolo aplica a todos los servidores públicos que prestan el servicio de conducción del parque automotor de la Universidad.

Dicho protocolo es revisado, por lo menos una vez al año, dicha revisión debe ser realizada por el Comité de Seguridad vial, con el apoyo del asesor de seguros y un representante de la ARL a la que este afiliada la Universidad para el momento de la revisión.

10.4.1 Protocolo general para la atención de accidente de tránsito.

Ante la ocurrencia de un evento en la vía el conductor está informado sobre el siguiente protocolo:

- ✓ Mantenga la calma y apague el vehículo.
- ✓ Cerciórese del estado de los ocupantes, y solicite la ayuda de las entidades de emergencia.
- ✓ Baje del vehículo y verifique el estado de las personas en los otros vehículos y/o peatones.
- ✓ Asegúrese que no haya derrame de líquidos inflamables a su alrededor.
- ✓ Delimite el lugar del accidente con las señales adecuadas.
- ✓ No hulla del lugar del accidente, en especial si hay personas muertas o lesionadas como consecuencia del mismo.
- ✓ No asuma ninguna responsabilidad sin nuestra previa asesoría. Espere la llegada del abogado antes de llegar a cualquier acuerdo. Conserve los datos del abogado asignado.
- ✓ Obtenga todos los datos posibles de los demás involucrados en el accidente: placa, póliza de seguros, datos del conductor, dirección, hora, etc...
- ✓ Inicie el proceso de cadena de llamadas previamente establecido
- ✓ Solicite a la policía de tránsito la elaboración del informe del accidente. Si está de acuerdo fírmelo, de lo contrario haga la aclaración en el mismo informe.
- ✓ Una vez terminados los trámites diríjase con su vehículo al taller asignado por el Call Center.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

10.4.2 Protocolo para la atención de accidente de tránsito que se configura como accidente de trabajo.

POSITIVA ARL, tiene establecido el siguiente procedimiento para la atención de víctimas viales en todo el territorio nacional

- ✓ Iniciar el proceso de cadena de llamadas previamente establecido
- ✓ Informar el accidente de trabajo a la línea Positiva #533 desde teléfono móvil, y los teléfonos 01 8000 941 541 (línea oro) y 01 8000 111 170 a nivel Nacional o 330 7000 en Bogotá para generar el reporte de accidente de trabajo
- ✓ Trasladar al trabajador(a) accidentado(a) a la IPS más cercana, adscrita a la EIPS donde se encuentra afiliado
- ✓ A través de la LÍNEA POSITIVA, se indicará la IPS más cercana adscrita donde puede ser trasladado el trabajador (a) accidentado, para atención prioritaria por urgencias.
- ✓ Informar al jefe inmediato sobre la ocurrencia del accidente

58

10.4.3 Protocolo para la atención de accidente de tránsito con lesiones a terceros y/o solo daños.

La Universidad cuenta con una póliza colectiva de automóviles, que tiene por objeto amparar los daños y/o pérdidas que sufran los vehículos de propiedad o por los que sea legalmente responsable **LA UNIVERSIDAD**, o los perjuicios patrimoniales y/o extra patrimoniales por daños a bienes o lesiones o muerte a terceros que causen.

Esta póliza incluye:

- ✓ Asistencia en Viaje las 24 horas del día, los 365 días del año, extendiéndose a toda Colombia. Esta asistencia le garantiza una ayuda inmediata, en forma de prestación económica o de servicios.

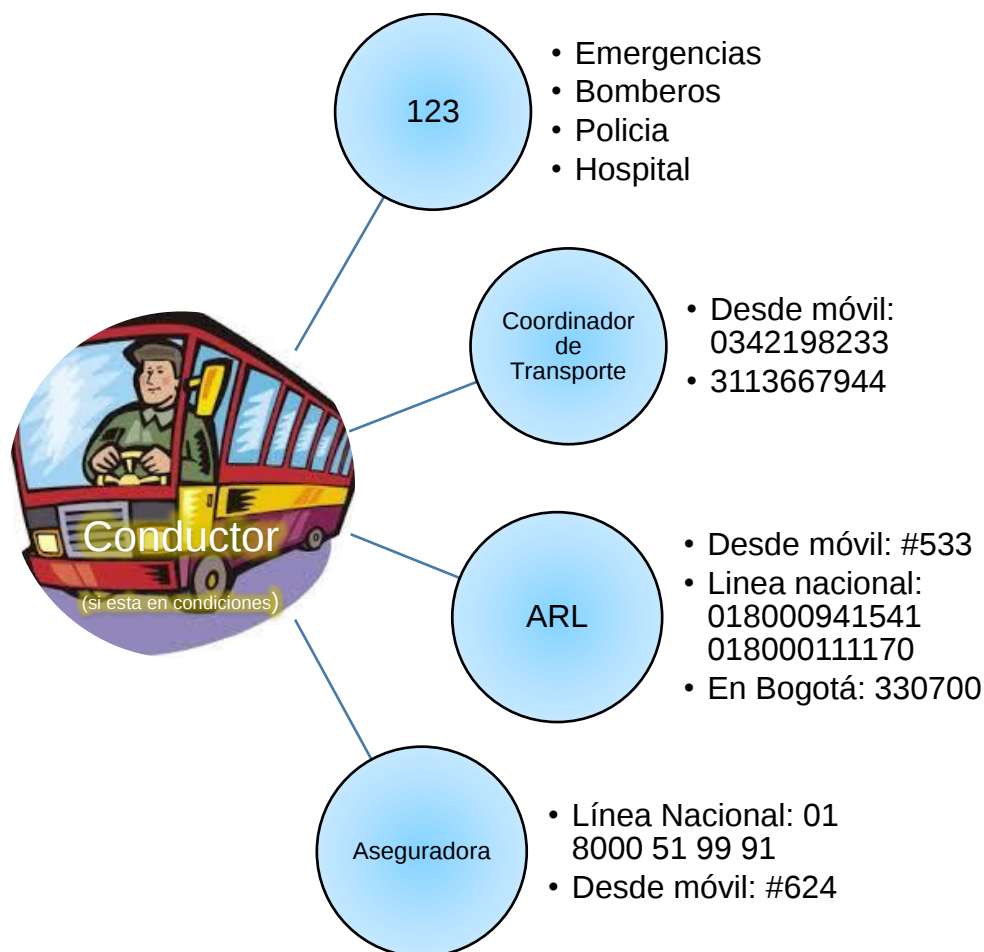
Cuando se produzca alguno de los hechos objeto de cobertura, el Asegurado solicitará por teléfono a la línea MAPFRE SI 24 (3-077024 en Bogotá, 018000 519 991 resto del país o #624 desde cualquier celular excepto Uff), el servicio correspondiente, siendo este un requisito indispensable para la prestación del servicio, indicando sus datos de identificación o número de póliza (2917115900128), información del vehículo en el que se desplaza, así como el lugar donde se encuentre y la información más precisa para facilitarle la prestación.

- ✓ Servicio de Grúa por varada o por accidente.
- ✓ Servicio de Carro Taller: Cambio de llanta – Paso de corriente – Varada por Gasolina – Cerrajería
- ✓ Perito en sitio
- ✓ Cerrajero

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

- ✓ Orientación mecánica vía telefónica
- ✓ Servicio de Conductor Profesional por: por enfermedad o embriaguez.
- ✓ Servicio de Informe del estado de Carreteras.

10.4.4 Cadena de llamadas por contingencia en la vía



En caso de que el accidente deje como consecuencia heridos, se debe llamar inmediatamente a la línea de emergencia 123 en la que se encargaran de citar al lugar de los hechos a los organismos pertinentes (Transito, Hospitales, Bomberos, Policía) esta llamada puede ser realizada por un espectador o por una persona relacionada con el accidente, en los casos en que el conductor no lo pueda hacer por sus propios medios.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

En el momento de llamar se debe observar lo siguiente:

- Dónde se encuentra: nombre y punto en la vía.
- El número de vehículos implicados y su situación.
- Si hay alguien atrapado en el interior de un coche.
- Si hay sustancias peligrosas comprometidas.
- El número y el estado de los heridos.
- Tiempo pasado desde el accidente (si lo sabe).
- El número de personas implicadas (aunque parezcan estar bien)

60

10.5 Seguimiento y Evaluación

En el seguimiento al desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial, el sistema de indicadores va a permitir a la Universidad, obtener información sobre la materialización real de las acciones incluidas en el plan o sobre los resultados que se puedan generar y sobre la evolución de estas acciones durante su desarrollo. Los indicadores que se deben analizar son los de desempeño, resultado y actividad.

10.5.1 Indicadores de desempeño

NOMBRE DEL INDICADOR	FÓRMULA	META	FRECUENCIA DE MEDICIÓN	FUENTE DE INFORMACIÓN
Resolución Rectoral que crea el comité de seguridad vial	Aprobación de la Resolución	100%	Única	http://www.udea.edu.co/wps/portal/udea/web/inicio/institucional/normativa
Acciones de intervención en infraestructura para la movilidad y seguridad vial interna	(# de acciones implementadas en la infraestructura de movilidad interna) / (# de acciones planteadas para intervenir la infraestructura interna en materia de movilidad)	70%	Anual	Proyectos ejecutados de infraestructura vial (Líder Mantenimiento de Infraestructura y recursos físicos)
Ajustes al proceso de selección, vinculación y evaluación de desempeño de conductores	# de ajustes realizados # de ajustes proyectados	50%	Anual	Coordinación de Talento Humano
Organización de políticas para la contratación de servicios de transporte	Manual para la contratación de servicios de transporte	100%	Única	http://www.udea.edu.co/wps/portal/udea/web/inicio/institucional/normativa

10.5.2 Indicadores de resultado

Estos indicadores permitirán a la Universidad conocer el grado de cumplimiento de los objetivos que se han marcado

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

NOMBRE DEL INDICADOR	FÓRMULA	META	FRECUENCIA DE MEDICIÓN	FUENTE DE INFORMACIÓN
N° de accidentes de tránsito	$\frac{\# \text{ de accidentes de tránsito en el semestre} \times 100}{\# \text{ de accidentes de trabajo totales}}$	Menor del 5%	Semestre	Reporte de consolidado de accidentalidad en el período (Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo)
Tasa de accidentalidad Vehicular	$\frac{\# \text{ de accidentes de tránsito en el semestre} \times 100}{\# \text{ total de conductores}}$	Menor del 6%	Semestre	Reporte de accidentes (Coordinador de Transporte)
Impacto económico de los accidentes de tránsito	$\frac{\text{Costos indirectos} + \text{costos indirectos en el período}}{\# \text{ de accidentes de tránsito en el período}}$ *Se tendrá en cuenta los costos de la prestaciones asistencial y económica de lesionado y del vehículo	Se define una vez se tenga una línea base	Anual	Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo. Gestión de bienes institucionales Coordinador de Transporte
Cantidad de vehículos inspeccionados	$\frac{\# \text{ de vehículos inspeccionados para mantenimiento preventivo}}{\# \text{ total de vehículos}}$	95%	Anual	Cronograma de mantenimiento (Coordinador de Transporte)

10.5.3 Indicadores de actividad

NOMBRE DEL INDICADOR	FÓRMULA	FUENTE DE INFORMACION	META	PERIODO DE MEDICION
Número de personal formado en Seguridad Vial	$\frac{\# \text{ De conductores formados} \times 100}{\# \text{ Total de conductores}}$	Asistencia a capacitaciones (Formación de talento humano)	95%	Semestral
Cumplimiento cronograma de mantenimiento	$\frac{\# \text{ de mantenimientos realizados} \times 100}{\# \text{ Total mantenimientos programados}}$	Seguimiento a cronograma de mantenimiento (Coordinación de Transporte)	95%	Trimestral
Número de evaluaciones practicas realizadas a los conductores	$\frac{\# \text{ conductores con evaluación práctica} \times 100}{\# \text{ Total de conductores}}$	Asistencia a capacitaciones (Formación de talento humano)	95%	Trimestral

Los indicadores serán objeto de análisis en las reuniones del Comité de Seguridad Vial con el fin de realizar ajustes al plan y proponer nuevas acciones o reforzar las existentes.

10.6 Auditorías

La supervisión del desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la Universidad de Antioquia, será evaluado a través de Auditorías, por lo menos cada dos años, teniendo en cuenta los principios de mejoramiento continuo para corregir y mejorar las falencias identificadas; dicha actividad la realizará la Unidad de Auditoria Institucional de la Universidad de Antioquia, mediante solicitud del Líder del Plan Estratégico de Seguridad Vial, quien a su vez deberá iniciar, cuando haya lugar la acción de repetición, contra el servidor público por

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

su responsabilidad directa de acción u omisión en el ejercicio de sus funciones y competencias con relación a este plan.

Para la realización de la Auditoria, estará sujeta a lo establecido en el procedimiento de Auditorías Internas DI-AP-PR-06. (Anexo N° 21)

10.7 Plan de trabajo del plan estratégico de seguridad vial 2013-2016

62

ACTIVIDADES	2013				2014				2015				2016				RESPONSABLE
	TRIMESTRE S				TRIMESTRE S				TRIMESTRE S				TRIMESTRE S				
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
1. Creación de comité y generación de política																	
Proyecto de Resolución Rectoral para creación de comité de Seguridad Vial																	Coordinación de Planeación Logística
Documentación del Plan Estratégico de Seguridad Vial																	Coordinación de Planeación Logística-Comité Estratégico de Seguridad Vial
Solicitud de aprobación en la Universidad de Antioquia																	Directora de Gestión Logística y de Infraestructura
Remisión para aprobación por autoridad competente, Secretaria de Movilidad, decreto 1906 de 2015																	
Reuniones del Comité del PESV																	
2. Implementación del PESV																	
Ajustes e integración al cronograma de actividades del PESV																	Directora de Gestión Logística y de Infraestructura-Comité de Seguridad Vial
Comunicar los lineamientos y acciones para la implementación: a través de los procedimientos establecidos internamente y mediante la utilización de los diferentes medios de comunicación de la Institución																	Comité de Seguridad Vial-Unidad de comunicaciones
Gestionar los recursos para la implementación																	Directora de Gestión Logística y de Infraestructura
3. Acciones para la implementación del PESV de acuerdo a la priorización																	
3.1 Comportamiento Humano																	
Ajuste a procedimiento de selección de conductores																	Coordinación de Talento Humano

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

ACTIVIDADES	2013				2014				2015				2016				RESPONSABLE
	TRIMESTRE S				TRIMESTRE S				TRIMESTRE S				TRIMESTRE S				
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
Ajuste Pruebas de ingreso (exámenes médicos, Psicosenométricos, prueba teórica, prueba práctica)																	Coordinación de Talento Humano
Capacitación en seguridad vial, sensibilización y divulgación de los temas de seguridad vial																	Formación de Talento Humano ARL (Positiva)
Sensibilización a la Comunidad Universitaria en general en la estrategia "Vías con Sentido"																	Dirección de Bienestar Universitario-Dirección de Gestión Logística y de Infraestructura
Control documentos de conductores (de empleados y de quienes tengan el oficio de conductor de la Universidad)																	Coordinador de Transporte
Seguimiento a las directrices de la Universidad (Control alcohol y drogas; regulación horas de conducción y descanso; de velocidad; de uso de cinturón; de uso de equipos de comunicaciones móviles mientras conduce)																	Comité de Seguridad Vial-AR-coordinación de Talento Humano
Elementos de protección Personal																	Comité de Seguridad Vial-Sistema de Seguridad y Salud en el trabajo
3.2 Vehículos seguros																	
Plan de Mantenimiento Preventivo																	Coordinador de Transporte
Documentación del plan de mantenimiento																	Coordinador de Transporte
Seguimiento a la idoneidad del mantenimiento																	Coordinador de Transporte
Procedimiento de inspección diaria de vehículos																	Coordinador de Transporte
Control de documentación y registro de vehículos y sus mantenimiento (base de datos)																	Coordinador de Transporte
Ajustes al proceso de contratación de prestación de servicios de transporte, acorde al PESV de la universidad																	Planeación Logística-Complementadores Logísticos
3.3 Infraestructura Segura																	
3.3.1 Rutas internas																	
Señalización y demarcación vial de las rutas internas																	Líder de mantenimiento de Infraestructura y Recurso físicos

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

ACTIVIDADES	2013				2014				2015				2016				RESPONSABLE
	TRIMESTRE S				TRIMESTRE S				TRIMESTRE S				TRIMESTRE S				
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
Definición y limitación de las zonas de parqueo																	Líder de mantenimiento de Infraestructura y Recurso físicos
Implementación del Pico y Placa en Ciudad Universitaria																	Alta Dirección
Nuevo parqueadero de motos																	Alta Dirección
Convenio parqueadero Parque Norte																	Alta Dirección
Manual de circulación, estacionamiento y tránsito para el conductor																	Dirección de Gestión Logística y de Infraestructura- Coordinación de Soluciones Logística
3.3.2 Rutas externas																	
Consolidación de las rutas externas más frecuentes y sus principales riesgos, en el Área Metropolitana																	Coordinador de Transporte
Consolidación de las rutas externas más frecuentes y sus principales riesgos, en el Departamento																	Coordinador de Transporte
4. Atención a víctimas																	
Seguimiento al protocolo de atención por accidentes de tránsito y accidentes de trabajo																	Comité de Plan Estratégico de Seguridad Vial
Seguimiento al protocolo de atención por accidentes de tránsito a terceros																	Comité de Plan Estratégico de Seguridad Vial
Seguimiento al protocolo de atención de accidentes de tránsito con solo daños																	Comité de Plan Estratégico de Seguridad Vial
5. Seguimiento y evaluación PESV																	
Auditoría																	Directora de Gestión Logística y de Infraestructura-Comité de Seguridad Vial-Unidad de Auditoria Institucional
Análisis de resultado de indicadores según medición																	Comité de Plan Estratégico de Seguridad Vial

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

11. ANEXOS

- Anexo N° 1: Resolución Rectoral N° 41597 del 29 de junio de 2016
- Anexo N° 2: Acuerdo Superior 434 de 2015
- Anexo N° 3 Contratos de prestación de servicios de transporte
- Anexo N° 4: Cuestionario para realizar el diagnóstico inicial de la Seguridad vial
- Anexo N° 5: Matriz para la identificación de peligros, evaluación y valoración de los riesgos de los conductores de la UDEA.
- Anexo N° 6: Descripción de Responsabilidades y Competencia
- Anexo N° 7 Información Multas y Sanciones
- Anexo N° 8 Plan de mantenimiento preventivo
- Anexo N° 9 Hoja de vida-Automotores
- Anexo N° 10 Ficha Técnica del automotor
- Anexo N° 11 Lista de chequeo diaria
- Anexo N° 12 Manual de circulación, estacionamiento y tránsito
- Anexo N° 13 Resolución Rectoral 39556
- Anexo N° 14 Mapa Señalización vial general
- Anexo N° 15 Señalización tramos 1 Y 2
- Anexo N° 16 Señalización tramos 3 y 4
- Anexo N° 17 Señalización tramos 5 y 6
- Anexo N° 18 Señalización tramos 7 y 8
- Anexo N° 19 Señalización tramos 9 y 10
- Anexo N° 20 Señalización tramos 11 y 12
- Anexo N° 21 Procedimiento de Auditorías Internas DI-AP-PR-06