

PRIMERA LINEA DEL METRO DE BOGOTÁ



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL L1T1-CON-SST-PN-0003

CONTROL DE EMISIONES		
REV	FECHA	EMITIDO PARA
VEE	25/08/2021	Emitido para revisión y comentarios del cliente
VDD	30/07/2021	Emitido para revisión y comentarios del cliente
VCC	07/05/2021	Emitido para revisión y comentarios del cliente
VBB	25/01/2021	Emitido para revisión y comentarios del cliente
VAO	20/01/2021	Emitido para comentarios internos



CONTROL DE CAMBIOS		
REV	FECHA	DESCRIPCIÓN DEL CAMBIO
VEE	25/08/2021	Actualización con actividades calle 72
VDD	30/07/2021	Ajuste de comentarios EMB
VCC	07/05/2021	Ajuste de comentarios del cliente e Interventoría
VBB	25/01/2021	Emitido para revisión y comentarios del cliente e Interventoría
VAO	20/01/2021	Emitido para comentarios internos

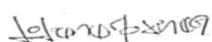
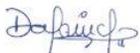
APROBACIÓN ML1			
	FIRMA	NOMBRE	CARGO
ELABORÓ		Liliana Isabel Molina	Coordinadora SST
REVISÓ		Oscar René Avella	Director Ambiental/ SST
REVISÓ		María Dalila Córdoba	Subgerente de QA/QC
REVISÓ		Luisa Fernanda Suárez Garzón	Controlador documental Senior
APROBÓ		Alejandro Maya Martínez	Vicepresidente Social Ambiental y SST

Tabla de Contenido

1	INTRODUCCIÓN.....	1
2	OBJETIVOS	2
2.1	OBJETIVO GENERAL.....	2
2.2	OBJETIVOS ESPECIFICOS	2
3	ALCANCE.....	4
4	DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.....	5
4.1	DEFINICIONES	5
4.2	ABREVIATURAS	6
4.3	ACRÓNIMOS	6
5	RESPONSABLES	7
6	REFERENCIAS	15
6.1	CONTRACTUALES	15
6.2	NORMATIVAS	15
6.3	DOCUMENTALES	17
7	DESARROLLO.....	18
7.1	METODOLOGÍA	18
7.2	INFORMACIÓN DE LA COMPAÑIA	18
7.2.1	Consideración inicial	18
7.3	FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSTITUCIONAL	19
7.3.1	Líder del diseño e implementación	19
7.4	POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	20
7.4.1	Política de Seguridad Vial	20
7.4.2	Política de Seguridad Vial adecuada al propósito del Concesionario	20
7.4.3	Marco de referencia para los objetivos y metas	20
7.4.4	Compromiso con los requisitos aplicables y la mejora continua.	21
7.4.5	Cumplimiento documental.....	21
7.4.6	Revisión de la política.....	21
7.4.7	Divulgación del PESV y de la política de seguridad vial.....	21
7.5	LIDERAZGO DE NIVEL DIRECTIVO	21
7.6	DIAGNÓSTICO	22

7.6.1	Línea Base	22
7.6.2	Características de El Concesionario y sociodemográficas del personal.....	22
7.7	EVALUACIÓN Y CONTROL DEL RIESGO.....	27
7.7.1	Procedimiento de evaluación y control de riesgos en seguridad vial	27
7.7.2	Definición de riesgos viales de la compañía	27
7.7.3	Valoración del riesgo.....	27
7.7.4	Tratamiento del riesgo.....	28
7.8	OBJETIVOS DEL PESV	28
7.8.1	Visión del PESV.....	28
7.9	PLANES DE ACCIÓN DE RIESGOS VIALES	28
7.9.1	Planes de acción para el factor humano	28
7.9.2	Planes de acción para el factor vehículos.....	28
7.9.3	Planes de acción para el factor infraestructura segura	28
7.9.4	Planes de acción para el factor atención a víctimas	29
7.9.5	Viabilidad de planes de acción.....	29
7.10	IMPLEMENTACIÓN DE ACCIONES DEL PESV.....	29
7.10.1	Cronograma de implementación de planes de acción del PESV.....	29
7.10.2	Fechas de implementación	29
7.10.3	Responsables de los planes de acción.....	29
7.10.4	Presupuesto para implementar el PESV	29
7.11	SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN DEL PESV	29
7.11.1	Indicadores del PESV	30
7.11.2	Responsables de la medición de los Indicadores del PESV	30
7.11.3	Fuentes y fórmulas de los Indicadores del PESV	30
7.11.4	Metas de los Indicadores del PESV.....	30
7.11.5	Periodicidad de medición de los Indicadores del PESV	30
7.11.6	Indicadores de número de personas capacitadas en seguridad vial.....	30
7.11.7	Indicadores de número de accidentes de tránsito	30
7.11.8	Indicadores de Mantenimiento.....	30
7.11.9	Auditorías del PESV – Planes de acción a auditar	31
7.11.10	Auditorías del PESV – Metodología de auditoría	31
7.11.11	Auditorías del PESV – Periodos para realizar las auditorías.....	31
7.12	COMPORTAMIENTO HUMANO	31
7.12.1	Procedimiento de selección de funcionarios que conducen	31
7.12.2	Procedimiento de selección	31
7.12.3	Pruebas de ingreso de conductores	32
7.12.4	Pruebas de control preventivo a conductores	34
7.12.5	Capacitación en seguridad vial.....	34

7.12.6	Control de documentación de conductores.....	36
7.12.7	Políticas de regulación de la compañía	38
7.13	VEHÍCULOS SEGUROS	42
7.13.1	Mantenimiento preventivo.....	42
7.13.2	Mantenimiento correctivo.....	44
7.13.3	Chequeo pre operacional	45
7.14	INFRAESTRUCTURA SEGURA.....	45
7.14.1	Rutas internas	45
7.15	COMPONENTE ATENCIÓN A VICTIMAS.....	52
7.15.1	Atención a víctimas.....	52
7.15.2	Investigación de accidentes de tránsito	52
8	ANEXOS	54

Índice de Tablas

Tabla 1 - Referencias Contractuales.....	15
Tabla 2 - Referencias Normativas.....	15
Tabla 3 - Referencias Documentales	17
Tabla 4 – Datos de la compañía	18
Tabla 5 – Líder para el PESV.....	19
Tabla 6 – Antecedentes de accidentes de tránsito	22
Tabla 7 – Datos de Ubicación de la compañía	23
Tabla 8 – Objeto social del Concesionario	24
Tabla 9 – Cantidad de empleados	25
Tabla 10 – Participación por rol en la compañía.....	25
Tabla 11 – Rol dentro de la vía	26

Índice de Figuras

Imagen 1 Ejemplo de mapa de calor de las vías de Bogotá.....	50
--	----

1 INTRODUCCIÓN

Según la Organización Mundial de la Salud, los accidentes de tránsito y sus efectos son un problema de salud pública global. Cada año más de 1,3 millones de personas mueren en el planeta por esta causa y casi la mitad de estos muertos son peatones, hombres de 15 a 44 años cabezas de familia.

Todos estos altos índices de muertes resultan mucho más impactantes al saber por ejemplo que el 45% de los muertos en tránsito en Colombia, tienen edades entre los 15 y los 34 años; además que el promedio de años perdidos por esta causa es de 41 años.

Desde los presupuestos para salud, hasta los daños de los vehículos y el tiempo de la Policía, los accidentes de tránsito cuestan millones de dólares a las naciones. El análisis de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Medialuna Roja sugiere que los accidentes de carretera cuestan un mínimo del 1% del PNB (producto nacional bruto) de cualquier país. Los altos y cada vez peores niveles de los accidentes de tránsito en el mundo en desarrollo son evitables y se pueden tomar medidas eficaces en términos de costo/beneficio en muchos frentes.

El problema preocupa al Ministerio de Transporte, especialmente porque la estadística nacional es que alrededor del 44% de los muertos en vías del país son motociclistas, el 22,2% los peatones, el 11,4% los usuarios de vehículos automotores diferente de motocicleta y el 6,3% usuarios de bicicleta. (<https://ansv.gov.co/observatorio/index.html>)

La conducción es una de las maniobras altamente peligrosas y de mayor causa de mortalidad en Colombia, por tal motivo se debe aplicar los principios de una conducción segura, lo cual consiste en actuar de manera cortés y adecuada durante los desplazamientos para evitar hechos lamentables, se basa en la premisa de que no importa qué hagan los demás actores de la vía, la seguridad empieza y depende de cada uno.

2 OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GENERAL

Establecer acciones en materia de seguridad vial, que permitan prevenir, controlar y reducir los niveles de riesgo en la movilidad segura dentro del área METRO LINEA 1 S.A.S., implementando un modelo de mejoramiento continuo cuyos resultados se esperan ver reflejados en:

- ▶ Control del impacto en la severidad de los accidentes y los días perdidos por lesiones e incapacidad, y el comité de seguridad vial realizará seguimiento de estos impactos generados por los accidentes y hará una estadística sobre los días perdidos de acuerdo a la severidad y la continuidad de estos, generando planes de acción para mitigar y prevenir estas situaciones en seguridad vial.
- ▶ Gestionar los mantenimientos preventivos acorde a lo definido por el fabricante, para así garantizar la disponibilidad de la flota al servicio del Concesionario, esto se realizará por medio de las aseguradoras y por el departamento de maquinaria, equipos y vehículos de ML1, además se le realizará seguimiento y control a los contratistas y subcontratistas en la aplicación de estas condiciones puesto que estos también deberán ejecutar dichos mantenimientos en su plan estratégico de seguridad vial.
- ▶ Sensibilizar a la población trabajadora expuesta frente a la importancia del cuidado para la prevención de accidentes viales, esto es uno de los objetivos principales del comité de seguridad vial y del área SST de ML1, además esta sensibilización tiene como alcance a las empresas contratistas y subcontratistas de ML1, que realizan actividades relacionadas con el plan estratégico de seguridad vial de cada empresa contratista y subcontratistas que ejecuten obras en la PLMB.
- ▶ Minimizar la aparición de los riesgos causantes de incidentes mediante la capacitación y/o entrenamiento en temas específicos de seguridad vial, este entrenamiento está principalmente a la cultura de la prevención y no de la reacción, dado que uno de los riesgos de mayor potencial durante las diferentes etapas de la construcción de la PLMB, es el riesgo vial pues este se desarrollara en las zonas urbanas y periféricas de la ciudad con mayor densidad de congestión vial del país, y tendrá que ser extensivo a las empresas contratistas y subcontratistas, proveedores y visitantes.

2.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- ▶ Fortalecimiento de la gestión institucional, como objetivo principal del comité de seguridad vial de ML1, y así mismo este fortalecimiento institucional deberá ser extensivo a las empresas contratistas, subcontratistas, proveedores y visitantes del proyecto en su gestión institucional.

Generar espacios y condiciones necesarias para el adecuado desarrollo, implementación y seguimiento del PESV de la compañía y de todas las acciones contenidas en este, haciendo extensivo estos espacios y condiciones a las empresas contratistas, subcontratistas proveedores y

visitantes, y así mismo exigir que estos espacios vayan enfocados a la prevención de accidentes viales y dejar estos espacios y compromisos en las políticas del SG-SST y así mismo del PESV.

▶ Comportamiento humano

Entrenar y desarrollar competencias en los trabajadores directos, contratistas y subcontratistas para fomentar el autocuidado y la prevención del daño a la salud relacionado con los riesgos presentes en el entorno vial.

Promover una cultura de seguridad Vial que involucre a todos los actores que participan de la movilidad generada por la operación, el comité de seguridad vial de ML1, involucrara a representantes de las empresas contratistas, y subcontratistas de esta promoción para así fortalecer las medidas de prevención en seguridad Vial, durante todas las etapas de la construcción de la PLMB.

▶ Vehículos seguros

Verificar y garantizar el cumplimiento de los planes de mantenimiento preventivo de los vehículos al servicio del Concesionario.

▶ Infraestructura segura

Disponer de herramientas que permitan la identificación de los peligros viales y el control de los mismos de una forma preventiva tanto en rutas internas como externas.

▶ Atención a víctimas

Investigar los accidentes viales donde se involucren, vehículos o personas al servicio del Concesionario, para determinar las causas que provocaron su ocurrencia y establecer las medidas de control necesarias.

3 ALCANCE

El presente PESV (Plan Estratégico de Seguridad Vial), aplica a todos los funcionarios directos e indirectos de ML1 esto incluye contratistas, subcontratistas, proveedores y visitantes que en el ejercicio de sus funciones actúan en calidad de actores viales ya sea como peatón, pasajero, acompañante o conductor; involucrando de esta manera a todos los actores viales que interactúan, para así buscar el mejoramiento permanente de la seguridad Vial y la movilidad durante todas las etapas de la construcción de la PLMB.

4 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

4.1 DEFINICIONES

Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (CNTT, 2002).

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.

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.

Entidad: Colectividad considerada como unidad. Especialmente, cualquier corporación, compañía, institución, etc." tomada como persona jurídica.

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.

Organización: Asociación de personas regulada por un conjunto de normas en función de determinados fines.

Rutograma: Son una herramienta de gestión que permite identificar los puntos críticos en las vías, analizando cada variable en los tramos de vía determinados y así informar a los conductores sobre las acciones preventivas que se deben tener en cuenta durante su recorrido.

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.

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público (CNTT. 2002).

Vehículo de tracción animal: Vehículo no motorizado halado o movido por un animal (CNTT. 2002).

Vehículo no automotor: Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.

4.2 ABREVIATURAS

SOAT: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso.

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

CNTT: Código Nacional de Tránsito Terrestre

PESV: Plan estratégico de seguridad Vial

PGRD: Plan de Gestión de Riesgo de Desastres

4.3 ACRÓNIMOS

ISO: Organización Internacional de Normalización

5 RESPONSABLES

Comité de Seguridad vial

- ▶ El comité será el ente encargado de definir la visión, los objetivos y alcances del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la compañía, acorde con los mínimos establecidos por la autoridad correspondiente, haciendo estas medidas, objetivos y alcances extensivas a todas las partes interesadas de la empresa y el proyecto, como lo son contratistas, subcontratistas, proveedores, visitantes, y demás que puedan ser actores viales.
- ▶ Realizar las acciones tendientes a diseñar, implementar, mantener y mejorar continuamente el PESV, en el marco de los pilares del Plan Nacional de Seguridad Vial (Institucional, comportamiento humano, atención a víctimas, infraestructura y vehículos) e incluyendo a todos los actores viales de ML1, empresas contratistas, subcontratistas, proveedores y visitantes como: (peatones, personas con discapacidad, ciclistas, motociclistas, conductores, pasajeros).
- ▶ Promover la participación de todos los actores viales de ML1 en las acciones de seguridad vial, siendo ellos elementos claves en el logro de los objetivos del PESV, enfocando estas acciones a las medidas preventivas a la ocurrencia de accidentes viales que comprometan la integridad, la salud y la vida de los diferentes actores viales de ML1, contratistas y subcontratistas de las diferentes etapas de la construcción de la PLMB.
- ▶ Analizar los indicadores de siniestralidad vial, las investigaciones de accidentes de tránsito y realizar seguimiento a los planes de acción y lecciones aprendidas que surgen de las investigaciones, así mismo garantizando que el resultado de estas investigaciones sea enfocado a adoptar una cultura de prevención, como parte de una de las mayores responsabilidades del comité de seguridad vial y así mismo de todos los actores viales del proyecto.
- ▶ Los Integrantes del comité de seguridad Vial tienen como unas de las principales responsabilidades, Revisar el PESV al menos una vez por trimestre para realizar seguimiento, análisis y evaluación de los resultados de la accidentalidad vial del plan anual de trabajo, de las auditorías y de la implementación del PESV, con el objetivo de tomar decisiones enfocadas en la mejora de la seguridad vial, garantizando medidas de prevención y mitigación en la ocurrencia de accidentes viales que comprometan la vida de los diferentes actores viales.
- ▶ Promover la realización de los diagnósticos de comportamiento, infraestructura y vehículos, gestionando las medidas de intervención sugeridas para cada aspecto, y así garantizar que estos comportamientos reduzcan en gran medida las condiciones y lo comportamientos inseguros de los diferentes actores viales del concesionario y las empresas contratistas y subcontratistas del proyecto.
- ▶ Se analizarán los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y se formulará la hoja de ruta a seguir, conducente a reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y

diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de la movilidad en la compañía, así como de sus empresas contratistas y subcontratistas.

- ▶ Se presentarán, discutirán y determinarán los programas académicos a desarrollar con los distintos actores de movilidad, con el fin de fortalecer aquellos comportamientos seguros en aras de generar una cultura de prevención a la ocurrencia de accidentes viales.
- ▶ Se evaluarán los requerimientos y la oferta disponible, frente a proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos, esto con el objetivo de generar seguridad a los diferentes actores viales del concesionario, de los contratistas, subcontratistas, proveedores y visitantes que hacen parte de la construcción de la PLMB, y estos requerimientos deben ser extensivos y aplicables a los PESV con los que cada una de las empresas que hacen parte del proyecto deben aplicar en sus empresas.
- ▶ Se programarán fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, sus equipos de trabajo y otros actores de ML1, empresas contratistas y subcontratistas estas fechas y formaciones deben ser de cumplimiento obligatorio.
- ▶ Se determinarán las acciones de control, auditorías viales que se consideren pertinentes de acuerdo con el equipo auditor cuando se evidencien aquellas no conformidades del PSEV que se puedan evidenciar.
- ▶ Se presentarán las campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año cumpliendo con estas condiciones descritas en el programa de capacitación y formación del PESV.
- ▶ Se establecerán los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hará seguimiento de estas, realizando derivado de estos cronogramas aspectos de evaluación y calificación a todos los actores de movilidad a quien va dirigido estas actividades.
- ▶ Se elaborarán los informes periódicos para la Gerencia, Ministerio de Transporte, organismo de tránsito u otros interesados, que den cuenta de las acciones programas, adelantadas y por ejecutar, analizando el impacto, costo-beneficio y aporte en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial del país.

Componente Gestión Institucional (vicepresidente)

- ▶ Deberá Liderar el proceso de creación e implementación del Plan estratégico de seguridad vial, así como del comité de seguridad vial, garantizando y exigiendo que este comité implemente medidas y acciones de seguridad Vial enfocadas a la prevención de la ocurrencia de accidentes viales.
- ▶ Designará los integrantes del Comité de Seguridad vial, y así mismo le designará las funciones y responsabilidades a cada uno de los integrantes de este comité.

- ▶ Involucrar en este comité un representante de cada área de ML1, y así mismo se deberá involucrar a representantes de las empresas contratistas y subcontratistas según sea pertinente, y que participe en la creación y difusión de los objetivos de la seguridad vial establecidos en el comité.
- ▶ Definir los roles, funciones y responsabilidades de cada integrante de ML1, así como de los integrantes del comité de seguridad vial, a efectos de cumplir y hacer cumplir los objetivos trazados en el Plan Estratégico de Seguridad vial.
- ▶ Garantizar en su financiación las actividades del comité de seguridad vial, asegurando el presupuesto necesario para la implementación de las diferentes medidas y actividades que se vayan a adoptar en pro de la prevención de aspectos de seguridad vial.
- ▶ El PESV establecerá un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores y de los representantes sindicales, si fuera el caso y de aquellas otras agremiaciones que se consideren.
- ▶ Garantizar a los grupos de trabajo el tiempo que precisen para sus reuniones de formación y capacitación programadas en el cronograma de PESV.
- ▶ Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan los integrantes del comité de seguridad Vial, enfocadas a la prevención y previsión de la seguridad en la movilidad vial.
- ▶ Garantizar que el personal que labora en cada área cumpla con lo establecido en el PESV y los documentos relacionados aplicables.

Componente Comportamiento Humano (Subgerente de recursos humanos)

- ▶ Asumir la responsabilidad por el desempeño y logro de los objetivos del eje que lidera en el PESV de ML1.
- ▶ Rendir cuentas al comité de seguridad Vial y al representante legal sobre la gestión del eje liderado en el PESV.
- ▶ Llevar a cabo el proceso de ingreso y selección de los trabajadores que ejecutaran la función de conducir, estableciendo el perfil e indicando el nivel de competencias requeridas para garantizar la idoneidad en la labor a realizar.
- ▶ Gestionar la realización de las pruebas de ingreso y periódicas requeridas: Exámenes médicos según el profesiograma, exámenes psicosenométricos, pruebas psicotécnicas, pruebas teóricas y pruebas prácticas según tipo de vehículo a operar, además se tiene definida la periodicidad de las pruebas teóricas y prácticas.
- ▶ Verificar y asegurar la idoneidad de quien realizará las pruebas de ingreso y periódicas requeridas. el concesionario tiene definida la forma de identificar la idoneidad de cada uno de los conductores de esta responsabilidad, así mismo se hará extensa estos controles para los contratistas y subcontratistas.

- ▶ Garantizar que se realice el correspondiente proceso de inducción a los trabajadores autorizados para conducir, con el objetivo de garantizar el conocimiento de la política, normas y procedimientos propios para tener en cuenta para el óptimo desarrollo de sus operaciones y dejando claras sus responsabilidades en los perfiles del cargo de cada uno de los conductores de ML1 y así mismo para los conductores de contratistas y subcontratistas.
- ▶ Garantizar su participación y periódica en el proceso de habilitación de conductores, así como también al cumplimiento de las diferentes actividades de seguimiento de este plan.
- ▶ Gestionar con las áreas involucradas el cumplimiento del plan de formación, capacitación y entrenamiento del personal que conduce y de los demás actores viales presentes en la organización.
- ▶ Realizar seguimiento y verificación en base de datos estatales los comparendos generados a los trabajadores que conducen, promoviendo el pronto pago de estas infracciones.
- ▶ Promover y verificar el cumplimiento de las políticas de regulación para el PESV.
- ▶ Establecer reconocimientos en el cumplimiento de las estrategias definidas en el PESV, en todos los niveles del Concesionario.
- ▶ Ejecutar los procesos disciplinarios, teniendo en cuenta la información remitida por el personal encargado de hacer seguimiento al cumplimiento de las disposiciones del PESV para cada rol en la organización.

Componente vehículos seguros (Director de Logística)

- ▶ Responder por el desempeño y logro de los objetivos del eje que lidera en el PESV institucional.
- ▶ Rendir cuentas al comité de seguridad Vial y al representante legal sobre la gestión del eje liderado en el PESV de ML1 y así mismo dar alcance a los contratistas y subcontratistas.
- ▶ Garantizar que los vehículos propios y/o contratados, así también de contratistas y subcontratistas cumplan con los requerimientos establecidos en la legislación y este PESV.
- ▶ Cumplir, promover y asegurar el cumplimiento de la política y los procedimientos de tránsito terrestre establecidos de una forma activa y visible, minimizando los riesgos de accidentalidad en la operación de los vehículos por medio de medidas preventivas de seguridad vial.
- ▶ Hay que asegurar que se efectúen auditorías de cumplimiento a los planes de mantenimiento de la flota automotor y no automotor de contratistas y subcontratistas de forma periódica, según la responsabilidad contractual establecida para el mantenimiento.
- ▶ Gestionar la asignación de los recursos necesarios para la implementación de las medidas establecidas en los planes de mantenimiento preventivo, así como los necesarios para los mantenimientos correctivos de los vehículos del Concesionario.

- ▶ Asegurar que los vehículos sean técnicamente apropiados para las tareas a realizar, este aseguramiento se deberá ejecutar por medio de las inspecciones periódicas planeadas, así como los mantenimientos preventivos y correctivos establecidos por la empresa ML1, y este deberá ser extendido a las empresas contratistas y subcontratistas del proyecto.
- ▶ Analizar y gestionar la aplicación de las sanciones correspondientes a los contratistas y subcontratistas en caso de cualquier incumplimiento que se genere hacia el PESV y que ponga en riesgo la integridad y la vida de los diferentes actores viales.
- ▶ Los integrantes del comité de seguridad vial deberán Participar en el análisis de riesgos periódicos a las diferentes actividades de tránsito y transporte terrestre, de igual forma gestionar los cambios que se presenten en la legislación, la operación o los equipos, según le aplique.
- ▶ Garantizar que los documentos relacionados con vehículos y mantenimiento de estos se mantengan vigentes y disponibles.
- ▶ Apoyar la identificación y definición de los requerimientos legales, técnicos y de seguridad de los vehículos necesarios para la movilización de personas, materiales, equipos o suministros de acuerdo con las diferentes necesidades de la operación y de los procesos constructivos que se generen durante la construcción de la PLMB.
- ▶ Garantizar la realización de las inspecciones preoperacionales de los vehículos y que se gestione el cumplimiento de los estándares establecidos Si se evidencia algún hallazgo, decidir las acciones a tomar para los equipos propios, y para vehículos terceros, contratistas y subcontratistas validando las acciones con los responsables involucrados.
- ▶ Garantizar la ejecución de las auditorias sobre el correcto diligenciamiento de las inspecciones preoperacionales de forma periódica.

Componente de Infraestructura segura (Director de tráfico)

- ▶ Responder por el desempeño y logro de los objetivos del eje que lidera en el PESV de ML1.
- ▶ Rendir cuentas al comité de seguridad Vial y al representante legal sobre la gestión del eje liderado en el PESV.
- ▶ Gestionar la señalización y demarcación de áreas que generen riesgo o peligros de cualquier clase para el tránsito y transporte dentro de las áreas de operación, construcción y oficinas bajo responsabilidad de ML1, además de exigir la aplicación de estas medidas de demarcación y señalización dentro del cumplimiento de sus planes estratégicos de seguridad vial (PESV) como empresas contratistas y subcontratistas.
- ▶ Gestionar que se realicen las modificaciones de las áreas con exposición a riesgos y peligros de tránsito.

- ▶ Verificar que existan espacios que salvaguarden y diferencien la vía de tránsito vehicular, con la vía peatonal dentro del diseño de la infraestructura interna.
- ▶ Gestionar la creación de rutas de acceso peatonal en todas la locación y oficinas bajo responsabilidad de la compañía.
- ▶ Gestionar la realización del mantenimiento de rutas internas, la señalización y demarcación de áreas de tránsito que se encuentren defectuosas o hayan perdido visibilidad.
- ▶ Identificar y gestionar los riesgos viales presentes en los lugares de operación y las rutas usadas para el tránsito y transporte dentro de la operación del Concesionario.
- ▶ Promover que todos los desplazamientos se realicen previo a una planificación que involucre el análisis de riesgos del desplazamiento y que se tomen acciones preventivas para mitigar los mismos.
- ▶ Garantizar que se utilicen mecanismos tecnológicos que permitan monitorear el comportamiento del conductor dentro de la operación que se desplaza por rutas externas, y generar acciones preventivas cuando corresponda.
- ▶ Hay que asegurar que el personal sea informado sobre los factores que debe tener en cuenta a la hora de realizar los desplazamientos en las vías internas y externas.

Componente atención a víctimas (Coordinador SST)

- ▶ Responder por el desempeño y logro de los objetivos del eje que lidera en el PESV de ML1
- ▶ Rendir cuentas al comité de seguridad Vial y al representante legal sobre la gestión del eje liderado en el PESV.
- ▶ Garantizar la adecuación de los protocolos de atención de accidentes de tránsito a la operación, así como la preparación y conocimiento del personal y de El Concesionario para tener una respuesta eficiente frente a cualquier evento de tránsito.
- ▶ Asegurar el reporte e investigación de todos los incidentes y accidentes relacionados con el tránsito y transporte en la organización.
- ▶ Divulgar a toda El Concesionario las lecciones aprendidas producto de los incidentes y accidentes relacionados con el tránsito y transporte en la organización.
- ▶ Llevar el registro histórico de incidentes y accidentes relacionados con el tránsito y transporte en la organización.
- ▶ Realizar el análisis de causalidad periódico según la accidentalidad presentada y evaluar los indicadores de siniestralidad trimestralmente.

Conductores y operadores.

- ▶ Conocer y aplicar el PESV de ML1, adaptando medidas de control y prevención que describe el plan.
- ▶ Reportar inmediatamente al área del cual se encuentra asignado el vehículo cualquier incidente ocurrido, por medio del formato de preoperacional asignado a cada vehículo y conductor.
- ▶ Conocer y aplicar la política de seguridad vial, y esta debe ser extendida a todos los contratistas y subcontratistas que ejecutan actividades con vehículos.
- ▶ Conocer y cumplir con el código nacional de tránsito.
- ▶ Conocer los riesgos que son inherentes al manejo de vehículos.
- ▶ Mantener y utilizar los implementos de seguridad del vehículo y del conductor.
- ▶ Mantener el vehículo en condiciones óptimas de operación.
- ▶ Cumplir e incluir el presente programa como pilar de su comportamiento de manejo preventivo.
- ▶ Notificar por medio de la Tarjeta de Reporte.
- ▶ El conductor deberá exigir a todos y cada uno de los pasajeros el uso permanente del cinturón de seguridad antes de arrancar.
- ▶ Deberá acceder sin presentar ningún tipo objeción a la verificación diaria de su vehículo, así como la inspección vehicular de seguimiento y llevará su registro de control o planilla de control de inspección en el vehículo donde firmara la persona que realizó la inspección correspondiente.

Personas pasajero, acompañante y peatón.

- ▶ Utilice siempre el andén: los andenes son el espacio de la vía pública destinado para la movilización de los peatones. Utilícelos con responsabilidad.
- ▶ Observe con atención antes de cruzar: la distracción es la primera causa de accidentalidad en peatones. Esté siempre atento a la información que le brinda la vía y evite el uso de elementos tecnológicos como radios y teléfonos celulares mientras camina.
- ▶ Sobrio en el camino: su percepción y coordinación se verán afectados bajos los efectos del alcohol. Evite desplazarse a pie si ha ingerido bebidas embriagantes o ha consumido drogas.
- ▶ Utilice los puentes peatonales: los puentes peatonales se ubican por lo general sobre grandes avenidas. De esta manera se contribuye a la circulación de vehículos y a la protección de la vida de los peatones.

- ▶ Respete los semáforos: el semáforo peatonal es un dispositivo creado para dar seguridad al peatón. Espere que la luz verde le indique el momento correcto para cruzar.
- ▶ Cruce por las cebras: las cebras son las franjas destinadas para el cruce seguro de peatones en las vías.
- ▶ Sea solidario con los peatones especiales: los niños, los adultos mayores y las personas con limitaciones físicas o mentales requieren más tiempo para desplazarse y la colaboración de los demás usuarios de la vía.

Del Concesionario.

- ▶ Instruir, orientar, educar y concientizar al personal que trabaje directamente con el propósito de mantener un ambiente sano y seguro para el desarrollo de nuestras actividades.
- ▶ Cumplir con los cinco pilares de la seguridad Vial al interior del Concesionario

6 REFERENCIAS

6.1 CONTRACTUALES

Tabla 1 - Referencias Contractuales

REFERENCIA	EMISOR
CONTRATO DE CONCESIÓN No. 163 DE 2019	Empresa Metro de Bogotá S.A.
Apéndice Técnico No 15 de los términos de referencia del proyecto de CONTRATO DE CONCESIÓN No. 163 DE 2019	Empresa Metro de Bogotá S.A.

6.2 NORMATIVAS

Tabla 2 - Referencias Normativas

REFERENCIA	EMISOR
Ley 2050 de 2020: Modifica y adiciona a la ley 1503 de 2011 aspectos en materia de seguridad Vial y tránsito.	Congreso de Colombia
Resolución 7495 de 2020: Deroga la Resolución 1231 de 2016 la cual reglamentó el documento guía para evaluar los planes estratégicos de seguridad Vial PESV.	Ministerio de transporte
Resolución 1572 de 2019: Expide el reglamento para la instalación y uso de cintas reflectivas en vehículos.	Ministerio de transporte
Resolución 1080 de 2019: Expide el reglamento técnico para el uso de cascos en motos y similares.	Ministerio de transporte
Resolución 1487 de 2018: define procesos y metodología de evaluación para los exámenes teórico y prácticos para obtención de la licencia de conducción	Ministerio de transporte
Resolución 1298 de 2018: Expide los requisitos para el certificado de aptitud física, mental y coordinación motriz para conducir.	Ministerio de transporte
Decreto 813 de 2017: Expide el plan distrital de seguridad Vial y del motociclista para Bogotá para la vigencia 2017 a 2026	Alcaldía Mayor de Bogotá

Circular 68 de 2017: Aclara requisitos que se deben cumplir para radicación, revisión y aprobación de los planes estratégicos de seguridad vial-PESV	Superintendencia de puertos y transporte
Resolución 5747 de 2016: Aumenta el plazo curso básico obligatorio de capacitación para los conductores de vehículos de carga que transportan mercancías peligrosas	Ministerio de Transporte
Decreto 1310 de 2016: Aumenta el plazo para la entrega y/o radicación del Plan Estratégico de Seguridad Vial-PESV	Ministerio de Transporte
Resolución 3752 de 2015: Establece medidas y requisitos para los sistemas de seguridad activa y pasiva para el uso en vehículos automotores, remolques y semirremolques.	Ministerio de Transporte
Decreto 1079 de 2015: Expide el decreto único compilatorio reglamentario del sector transporte.	Ministerio de Transporte
Resolución 1565 de 2014: Expide la guía para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial-PESV	Ministerio de Transporte
Resolución 1223 de 2014: Establece requisitos para realizar el curso básico obligatorio de capacitación para conductores de vehículos de carga que transportan mercancías peligrosas	Ministerio de Transporte
Resolución 217 de 2014: Expide el reglamento para expedición de certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducción de vehículos.	Ministerio de Transporte
Ley 1696 de 2013: Establece las disposiciones penales y administrativas para sancionar a los conductores que se encuentren bajo los efectos del alcohol y otras sustancias psicoactivas.	Congreso de Colombia
Decreto 2851 de 2013: Define las líneas de acción para la elaboración de los planes estratégicos de seguridad vial.	Ministerio de Transporte
Ley 1503 de 2011: Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones	Congreso de Colombia

Ley 1383 de 2010: Por la cual se reforma la ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones”	Congreso de Colombia
Resolución 1949 de 2009: Expide reglamento técnico de cinturones de seguridad para uso de vehículos automotores que se fabriquen, importen o comercialicen en Colombia.	Ministerio de Comercio Industria y Turismo
Ley 769 de 2002: Crea y expide el código nacional de tránsito terrestre en Colombia	Congreso de Colombia
Resolución 19200 de 2002: Reglamenta el uso e instalación del cinturón de seguridad en los vehículos	Ministerio de Transporte
Resolución 0312 de 2019: Por la cual se definen los Estándares Mínimos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST	Ministerio de trabajo
Resolución 20213040035705 de 17 de Agosto de 2021 por la cual se adopta metodología para el desarrollo de auditorias e inspecciones de Seguridad Vial para Colombia	Agencia Nacional de Seguridad Vial

6.3 DOCUMENTALES

Indicar las referencias documentales relacionadas al plan de gestión o técnico (otros planes, procedimientos, etc.)

Tabla 3 - Referencias Documentales

REFERENCIA	EMISOR
ISO 39001:2018	Organización Internacional de Normalización
Matriz de Requisitos Legales (ML1-SST-FR-2020-005)	Metro Línea 1

7 DESARROLLO

7.1 METODOLOGÍA

La metodología utilizada para el desarrollo del presente documento es la establecida en la normatividad vigente colombiana la cual reglamenta la guía metodológica para elaboración de los planes estratégicos de seguridad Vial PESV.

7.2 INFORMACIÓN DE LA COMPAÑÍA

Tabla 4 – Datos de la compañía

DATOS DE LA COMPAÑÍA	
NOMBRE DE LA COMPAÑÍA	METRO LÍNEA 1 S.A.S.
NIT	901339011 - 6
CIUDAD SEDE PRINCIPAL	Bogotá D.C.
DIRECCIÓN	Calle 100 # 8ª – 49 Torre B Oficina 1102
TELÉFONO	(1) 4755566
PERSONA DE CONTACTO	Alejandro Maya
CARGO	Vicepresidente del departamento Social, Ambiental y SST
EMAIL	gerencia@metro1.com.co

7.2.1 Consideración inicial

Según el contexto del Concesionario , lo definido en la Ley 1503/2011 y el Art 110 del Decreto 2106/2019, METRO LINEA 1 S.A.S. como responsable de la gestión del riesgo Vial existente en la operación de la compañía, desarrolla el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) tomando como base la estructura legal de la guía metodológica de la resolución 1565 para PESV en lo que aplique, articulándolo al Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo y dando cumplimiento a lo estipulado en el artículo 32 de la resolución 0312 de 2019.

7.3 FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

7.3.1 Líder del diseño e implementación

7.3.1.1 Nombramiento del líder para el PESV

La alta dirección y del comité de seguridad vial; designó el responsable del PESV Alejandro Maya, como el encargado del desarrollo e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, el nombramiento se encuentra en el acta del comité para el periodo vigente de este PESV con fecha del 22 de enero de 2020.

Tabla 5 – Líder para el PESV

NOMBRE	CARGO	EMAIL
Oscar René Avella	Director Ambiental y SST	oscarrene.a@metro1.com.co

7.3.1.2 Idoneidad del responsable del PESV

El responsable es el director del departamento Ambiental y SST con conocimientos y formación en STT.

Anexo 1. Perfil del cargo.

Anexo 2. Evidencias de idoneidad del responsable del PESV.

7.3.1.3 Acta de comité de seguridad vial

El nivel directivo ha definido la conformación del comité de seguridad Vial de El Concesionario mediante el documento interno y se han establecido funciones según lo dispuesto en la resolución 1565 de 2014. Se encuentra acta de actualización firmada con fecha del 22 de enero de 2021 para el periodo vigente. La información documentada se encuentra en anexo siguiente.

Anexo 3. Acta de Conformación del Comité de Seguridad Vial.

7.3.1.4 Objetivo del comité de seguridad vial

La alta Dirección de El Concesionario **METRO LINEA 1**, crea el Comité del Plan Estratégico de Seguridad Vial, cuyo objetivo es Plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr objetivos a favor de la seguridad Vial en la empresa y la vida cotidiana de sus integrantes.

7.3.1.5 Integrantes del comité de seguridad Vial- Designación

En acta firmada con fecha del 22 de enero de 2021 se evidencia la designación de integrantes del comité de seguridad vial por el nivel directivo.

La conformación del comité se tiene definida según estructura organizacional para los cargos y serán ejercidos por los funcionarios que los ocupen.

7.3.1.6 Funciones del comité, de los integrantes del comité y de personal involucrado en la organización.

Las funciones y responsabilidades del comité sus integrantes y del personal involucrado en El Concesionario son las establecidas en el numeral 5 del presente documento.

7.3.1.7 Frecuencia de reuniones del comité de seguridad vial

Se reunirá trimestral y de ser necesario ante un evento fortuito. El comité será citado por el responsable del Plan Estratégico de seguridad vial.

7.4 POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

7.4.1 Política de Seguridad Vial

La política de seguridad vial hace parte del sistema de gestión de seguridad y Salud en el trabajo, y del departamento de tráfico como información documentada. El documento establece el compromiso del nivel directivo frente al PESV y está aprobado, se encuentra en el anexo siguiente.

Anexo 4. Política Seguridad Vial.

7.4.2 Política de Seguridad Vial adecuada al propósito del Concesionario

La política relacionada es adecuada al objeto misional de El Concesionario y manifiesta lineamientos encaminados a identificar, evaluar y controlar peligros del tránsito, proteger la vida de los diferentes actores de la vía y evitar la generación de accidentes de tránsito.

7.4.3 Marco de referencia para los objetivos y metas

La política relacionada proporciona el marco de referencia para los objetivos del PESV debido a que expresa el compromiso de la alta dirección para trabajar en acciones de prevención vial, que comprometa a las diferentes áreas del Concesionario, así como contratistas, subcontratistas, proveedores y visitantes que realizan actividades en el proceso constructivo de la PLMB.

7.4.4 Compromiso con los requisitos aplicables y la mejora continua.

La política de seguridad vial incluye el compromiso de cumplir con la normatividad legal aplicable y la mejora continua de ML1, en el marco del compromiso de la alta dirección por la prevención de riesgos viales, busca la mejora continua en la gestión de la seguridad vial, integrando su Plan Estratégico de Seguridad vial en el Sistema de Gestión de seguridad y salud en el trabajo de tal modo que permita una administración eficiente de los riesgos en la movilidad segura del personal y demás partes interesadas que interactuaran durante la ejecución de actividades en la construcción de la PLMB.

7.4.5 Cumplimiento documental

La política es concreta, clara, tiene fecha del 15 de febrero de 2021 que corresponde al periodo de la revisión vigente del PESV y se encuentra firmada por señor Zhu Debin quien se encuentra nombrado representante legal del Concesionario.

7.4.6 Revisión de la política

La política fue revisada el 15 de febrero de 2021, corresponde a la revisión anual.

7.4.7 Divulgación del PESV y de la política de seguridad vial

7.4.7.1 Evidencias de publicación

Dentro de los procesos de comunicación de El Concesionario se establecen diferentes mecanismos como intranet, Página Web, Correo electrónico, Circulares, Pantallas de información, Charlas o Publicaciones entre otros, los cuales son utilizados para la divulgación de la política, de igual modo se deja publicada permanentemente en la sede de **METRO LINEA 1** para que sea consultada por los trabajadores y partes interesadas.

Anexo 5. Evidencias de la publicación en los centros de trabajo

7.4.7.2 Evidencia de comunicación al personal de la política y el PESV

Se realiza la divulgación de la política de seguridad vial, las políticas de regulación al comportamiento y el PESV, mediante los siguientes medios: capacitaciones, inducciones, reinducciones, intranet y charlas de seguridad, los registros de asistencia y las actas de inducción muestran dicha divulgación.

Anexo 6. Registro de asistencia capacitación.

7.5 LIDERAZGO DE NIVEL DIRECTIVO

La Alta Gerencia en su compromiso con la Salud y la Seguridad de sus trabajadores se involucra en la creación, implementación y seguimiento del PESV y todas las acciones contempladas en este, garantiza

los recursos físicos, económicos y humanos para su desarrollo. Como evidencia se firma por la gerencia el compromiso de seguridad vial corporativo.

Anexo 7. Acta de compromiso de la dirección para el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

7.6 DIAGNÓSTICO

El propósito de este diagnóstico es identificar una serie de situaciones de riesgo que son causas básicas en el proceso de ocurrencia de los accidentes de tránsito. Estos accidentes, como cualquier otro evento, son de origen multicausal y por ello es necesario identificar oportunamente aquellos riesgos propios de la gestión estratégica institucional, de los comportamientos humanos, de los vehículos y de la infraestructura, que tienen el potencial de causar accidentes de tránsito.

7.6.1 Línea Base

7.6.1.1 Antecedentes de accidentes e incidentes de tránsito

Tabla 6 – Antecedentes de accidentes de tránsito

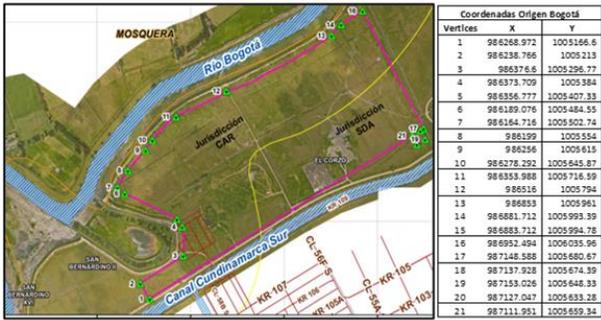
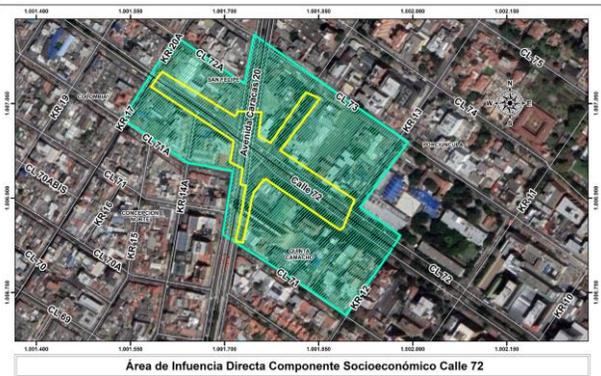
ACCIDENTES	2021
Muertos	0
Heridos graves	0
Heridos leves	0
Solo daños materiales	0
Cuasi – colisiones	0
Conflictos Leves	0
Conflictos potenciales	0

7.6.2 Características del Concesionario y sociodemográficas del personal.

7.6.2.1 Pilar estratégico de gestión institucional

7.6.2.1.1 Sedes

Tabla 7 – Datos de Ubicación de la compañía

DATOS DE LA COMPAÑÍA – SEDE PRINCIPAL																																																																						
CIUDAD:	Bogotá D.C.																																																																					
DIRECCIÓN:	<p>Oficina Principal: Avenida Calle 100 # 8ª – 49 Torre B, Piso 11, Oficina 1102.</p> <p>Patio Taller: Lote el Corzo (EAAB) Localidad Bosa</p> <p>Intercambiador Calle 72: Avenida calle 72 entre Carreras 12 y 20ª.</p>																																																																					
TELÉFONO:	(1) 4755566																																																																					
MAPA DE UBICACIÓN DE LA OFICINA PRINCIPAL																																																																						
MAPA DE UBICACIÓN DEL PATIO TALLER	 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: top;"> <thead> <tr> <th colspan="3">Coordenadas Origen Bogotá</th> </tr> <tr> <th>Vertices</th> <th>X</th> <th>Y</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>986268.972</td><td>1005166.6</td></tr> <tr><td>2</td><td>986238.766</td><td>1005213</td></tr> <tr><td>3</td><td>986374.6</td><td>1005296.77</td></tr> <tr><td>4</td><td>986373.709</td><td>1005384</td></tr> <tr><td>5</td><td>986356.777</td><td>1005407.33</td></tr> <tr><td>6</td><td>986189.076</td><td>1005484.53</td></tr> <tr><td>7</td><td>986164.716</td><td>1005502.74</td></tr> <tr><td>8</td><td>986199</td><td>1005554</td></tr> <tr><td>9</td><td>986234</td><td>1005615</td></tr> <tr><td>10</td><td>986276.292</td><td>1005645.87</td></tr> <tr><td>11</td><td>986353.988</td><td>1005716.59</td></tr> <tr><td>12</td><td>986516</td><td>1005794</td></tr> <tr><td>13</td><td>986553</td><td>1005961</td></tr> <tr><td>14</td><td>986881.712</td><td>1005993.39</td></tr> <tr><td>15</td><td>986883.712</td><td>1005994.78</td></tr> <tr><td>16</td><td>986952.494</td><td>1006035.96</td></tr> <tr><td>17</td><td>987148.588</td><td>1006680.67</td></tr> <tr><td>18</td><td>987137.928</td><td>1006674.39</td></tr> <tr><td>19</td><td>987153.026</td><td>1006648.33</td></tr> <tr><td>20</td><td>987127.047</td><td>1006633.28</td></tr> <tr><td>21</td><td>987111.951</td><td>1006659.34</td></tr> </tbody> </table>	Coordenadas Origen Bogotá			Vertices	X	Y	1	986268.972	1005166.6	2	986238.766	1005213	3	986374.6	1005296.77	4	986373.709	1005384	5	986356.777	1005407.33	6	986189.076	1005484.53	7	986164.716	1005502.74	8	986199	1005554	9	986234	1005615	10	986276.292	1005645.87	11	986353.988	1005716.59	12	986516	1005794	13	986553	1005961	14	986881.712	1005993.39	15	986883.712	1005994.78	16	986952.494	1006035.96	17	987148.588	1006680.67	18	987137.928	1006674.39	19	987153.026	1006648.33	20	987127.047	1006633.28	21	987111.951	1006659.34
Coordenadas Origen Bogotá																																																																						
Vertices	X	Y																																																																				
1	986268.972	1005166.6																																																																				
2	986238.766	1005213																																																																				
3	986374.6	1005296.77																																																																				
4	986373.709	1005384																																																																				
5	986356.777	1005407.33																																																																				
6	986189.076	1005484.53																																																																				
7	986164.716	1005502.74																																																																				
8	986199	1005554																																																																				
9	986234	1005615																																																																				
10	986276.292	1005645.87																																																																				
11	986353.988	1005716.59																																																																				
12	986516	1005794																																																																				
13	986553	1005961																																																																				
14	986881.712	1005993.39																																																																				
15	986883.712	1005994.78																																																																				
16	986952.494	1006035.96																																																																				
17	987148.588	1006680.67																																																																				
18	987137.928	1006674.39																																																																				
19	987153.026	1006648.33																																																																				
20	987127.047	1006633.28																																																																				
21	987111.951	1006659.34																																																																				
MAPA DE UBICACIÓN DEL INTERCAMBIADOR CALLE 72	 <p style="text-align: center;">Área de Influencia Directa Componente Socioeconómico Calle 72</p>																																																																					

7.6.2.1.2 Mecanismos de contratación de vehículos.

El Concesionario ha establecido los siguientes mecanismos de vinculación de vehículos con o sin conductor, anexos a este documento.

Anexo 8. Fichas de requerimientos para transporte de personal y materiales

Anexo 9. Requisitos de contratación de proveedores de transporte, con o sin conductor.

7.6.2.1.3 Caracterización de los servicios que presta la compañía.

El objeto social del Concesionario es:

Tabla 8 – Objeto social de El Concesionario

Actividad	Código CIU	Descripción
Primaria	7110	Actividades de arquitectura e ingeniería y otras actividades conexas de consultoría técnica.
Secundaria	7120	Ensayos y análisis Técnicos.
Otras	4290	Construcción de otras obras de ingeniería civil.

Anexo 10. Cámara de comercio.

7.6.2.2 Pilar estratégico de comportamiento humano

7.6.2.2.1 Cantidad de personas de la comunidad y sus desplazamientos.

En el anexo siguiente se tiene el levantamiento de información de movilidad de las personas que hacen parte del Concesionario.

Anexo 11. Encuesta de seguridad vial al personal

Anexo 12. Análisis de información de los desplazamientos in itinere y en misión.

▶ Tipo de desplazamientos en misión

Los desplazamientos que realiza el personal para cumplir funciones de su trabajo se realizan para suplir las siguientes actividades:

- ▶ Para el desarrollo y cumplimiento de las actividades propias del Concesionario.
- ▶ Reuniones con el cliente o sus representantes.
- ▶ Trayectos casa – trabajo
- ▶ Política de uso obligatorio del cinturón la cual se le da alcance a los conductores y pasajeros directos indirectos, contratistas y subcontratistas, así mismo proveedores y visitantes.

Estos movimientos se realizan en cumplimiento del desplazamiento desde la casa hacia el lugar de trabajo y se realizan en diferentes medios como:

- ▶ Transporte Público.
- ▶ Vehículos Particulares.
- ▶ A pie.
- ▶ Bicicletas.
- ▶ Motocicletas.
- ▶ Patinetas.

Este informe se realizará una vez se aplique la encuesta.

- ▶ Cantidad de empleados (25 de agosto de 2021):

Tabla 9 – Cantidad de empleados

TIPO	CANTIDAD DE EMPLEADOS
Directos	154
Contratistas	256

- ▶ Clasificación del personal según su roll dentro de la compañía:

Tabla 10 – Participación por rol en la compañía

ROL DENTRO DE LA COMPAÑÍA	% Aproximado de participación de quienes no conducen	% Aproximado de participación de quienes conducen
Administrativo	40%	60%
Operativos	25%	75%

- ▶ Caracterización del personal según roll en la vía

Tabla 11 – Rol dentro de la vía

ROL DENTRO DE LA VÍA	% De participación
Conductor	40%
Peatón, pasajero, acompañante	60%

Anexo 13. Base de datos control de documentación a colaboradores.

7.6.2.3 Pilar estratégico de vehículos

7.6.2.3.1 Lista de vehículos motorizados y no motorizados.

La compañía cuenta con una base de datos de vehículos, acorde a la resolución 1565 de 2014 punto 8.2.5, en la cual almacena la información de los vehículos propios. Esta base se diligencia por el área a la cual se le asignan los vehículos al momento de la asignación del vehículo o su ingreso a la operación. La información está documentada en el anexo siguiente, es actualizada según los ingresos y retiros, la revisión y actualización de la información se realiza trimestral.

Anexo 14. Base de datos de control de documentos de vehículos.

7.6.2.3.2 Características de los vehículos.

Para determinar el estado de los vehículos e identificar los riesgos, se realizó una inspección de seguridad a la flota de vehículos automotor y no automotor al servicio de El Concesionario a través de una lista de chequeo para ingreso de vehículos (Formato ML1-SST-FR-2021-061), buscando validar rutinas de mantenimiento, seguridad activa y pasiva con la que cuenta el vehículo, equipo de prevención y seguridad, estado de los documentos, entre otros.

Los vehículos contarán por razones de control y logística con GPS de monitoreo, como parte de las condiciones de seguridad durante la etapa de construcción de las obras de la PLMB.

Anexo 15 Lista de chequeo para ingreso de vehículos

7.6.2.4 Pilar estratégico de infraestructura

7.6.2.4.1 Lista de rutas frecuentes de los trayectos en misión.

El Concesionario mediante las áreas de tráfico, SST y Social identifica los lugares donde el personal del Concesionario y Contratistas debe desplazarse y la caracterización de las rutas autorizadas. La información se documentó en el anexo siguiente.

Anexo 16. Lista de Chequeo condiciones de seguridad en instalaciones

7.6.2.4.2 Vías a cargo o de control directo

El Concesionario mediante el área de tráfico y logística identificará las vías a cargo de ML1 por donde se realizarán desplazamientos, se caracterizará y verificará el cumplimiento de condiciones de seguridad vial.

7.6.2.5 Inventario de equipos para atención de accidentes de tránsito.

El Concesionario mediante el PGRD tiene identificado el recurso disponible para la atención de emergencias y cuales pueden apoyar en caso de accidente de tránsito.

Anexo 17. Inventario de equipos de emergencia para accidente de tránsito.

7.7 EVALUACIÓN Y CONTROL DEL RIESGO

Para METRO LÍNEA 1, el reconocimiento de la situación actual de la Seguridad Vial es la principal herramienta de observación que permite analizar las posibles estrategias a implementar, para iniciar las actividades de prevención de los accidentes e incidentes relacionados dentro del marco de seguridad vial, durante toda la ejecución de las actividades del objeto social del Concesionario.

7.7.1 Procedimiento de evaluación y control de riesgos en seguridad vial

El Concesionario tiene definido y aplica el procedimiento definido en el documento interno Desde el SG – SST tomar el nombre del procedimiento para identificar, analizar y valorar los riesgos. para identificar, analizar y valorar los riesgos en general de El Concesionario y en ella se contemplan los riesgos de seguridad vial.

7.7.2 Definición de riesgos viales de la compañía

Acorde a la información del diagnóstico y después de identificar plenamente los riesgos a través del análisis realizado para los funcionarios de la Compañía, se establece la Matriz de riesgos viales de la cual se tiene como base la definida en resolución 1565 de 2014.

Anexo 18. Matriz de identificación de peligros, evaluación y valoración de riesgos.

7.7.3 Valoración del riesgo

Los anteriores riesgos se analizaron teniendo en cuenta los procesos de la compañía según la metodología utilizada, la cual se basa en Informar la metodología usada para la valoración del riesgo., con el fin de evaluar el riesgo, priorizar y determinar los planes adecuados tendientes a minimizar la posibilidad de un accidente de tránsito, esta calificación y clasificación se encuentra documentada en la Matriz de identificación y valoración de peligros vial del anexo anterior.

7.7.4 Tratamiento del riesgo.

En razón a lo definido en la matriz de riesgos viales y teniendo en cuenta la criticidad de lo identificado y valorado, se establece una matriz de seguimiento al plan de acción que incluye, cronograma, responsable, presupuesto y seguimiento, dichas acciones están definidas en el anexo **Plan de trabajo actividades PESV** para el periodo vigente.

7.8 OBJETIVOS DEL PESV

El Objetivo general y específicos del PESV son los establecidos en el numeral 2 del presente documento.

7.8.1 Visión del PESV

METRO LINEA 1 S.A.S. será reconocida por su compromiso permanente a favor de la seguridad vial, tanto al interior de la compañía, como en sus recorridos externos, creando una conciencia de cuidado desde todos los roles como actores viales.

7.9 PLANES DE ACCIÓN DE RIESGOS VIALES

Teniendo en cuenta los riesgos identificados en el panorama de riesgos viales, la compañía determinó los planes de acción clasificados según pilar dentro del PESV, el comité de seguridad vial analizó la viabilidad de cada plan de acción, se designó un responsable, un periodo de ejecución y el presupuesto de implementación. En el documento **Plan de trabajo actividades PESV** se especifica para cada pilar el plan de acción, el nombre de la actividad, el objetivo de esta, las acciones para llevarla a cabo, el responsable, la planeación de esta en el año, la medición de cumplimiento, la frecuencia de desarrollo, los recursos necesarios y el presupuesto en pesos.

7.9.1 Planes de acción para el factor humano

Se encuentran definidos dentro del documento interno **Plan de trabajo actividades PESV**.

7.9.2 Planes de acción para el factor vehículos

Se encuentran definidos dentro del documento interno **Plan de trabajo actividades PESV**.

7.9.3 Planes de acción para el factor infraestructura segura

Se encuentran definidos dentro del documento interno **Plan de trabajo actividades PESV**.

7.9.4 Planes de acción para el factor atención a víctimas

Se encuentran definidos dentro del documento interno **Plan de trabajo actividades PESV**.

7.9.5 Viabilidad de planes de acción.

METRO LINEA 1, estudia la viabilidad y pertinencia para la implementación de los diferentes planes de acción propuestos, en las actas de las reuniones del Comité de seguridad vial se deja registro de la revisión.

7.10 IMPLEMENTACIÓN DE ACCIONES DEL PESV

7.10.1 Cronograma de implementación de planes de acción del PESV

El documento **Plan de trabajo actividades PESV** establece las acciones a realizar en el periodo, el responsable, la frecuencia y la fecha para su cumplimiento, así como el seguimiento de las actividades ejecutadas, este cronograma se crea anualmente y se le hace seguimiento a la ejecución en las reuniones del Comité de seguridad vial.

Anexo 19. Plan de trabajo actividades PESV.

7.10.2 Fechas de implementación

En el documento Cronograma de actividades PESV se tienen establecidos los meses en los cuales se ejecutarán las acciones.

7.10.3 Responsables de los planes de acción.

En el documento Cronograma de actividades PESV se tienen establecidos los responsables para la ejecución las acciones.

7.10.4 Presupuesto para implementar el PESV

En el documento presupuesto se tienen establecidos los presupuestos por actividad para la implementación de estas. En el cronograma de actividades,

7.11 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN DEL PESV

7.11.1 Indicadores del PESV

La compañía ha definido los indicadores que miden el grado de implementación de las acciones definidas para controlar el riesgo vial, se documentó la tabla de definición de indicadores donde se relaciona el responsable en El Concesionario para la medición del indicador, las fuentes y fórmulas para el cálculo de estos, las metas de cada indicador y la periodicidad de medición, estas se encuentran en el documento anexo.

Anexo 20. Tabla de indicadores del PESV

7.11.2 Responsables de la medición de los Indicadores del PESV

Los responsables de la medición de los indicadores se encuentran definidos en la Tabla de indicadores del PESV.

7.11.3 Fuentes y fórmulas de los Indicadores del PESV

Las fuentes para la medición de los indicadores se encuentran definidos en Tabla de indicadores del PESV.

Las fórmulas para la medición de los indicadores se encuentran definidos en Tabla de indicadores del PESV.

7.11.4 Metas de los Indicadores del PESV

Las metas de los indicadores se encuentran definidos en Tabla de indicadores del PESV.

7.11.5 Periodicidad de medición de los Indicadores del PESV

La periodicidad de medición de los indicadores se encuentra definida en Tabla de indicadores del PESV, que para el caso todos tendrán frecuencia de medición trimestral.

7.11.6 Indicadores de número de personas capacitadas en seguridad vial

Por definir según resultados del diagnostico

7.11.7 Indicadores de número de accidentes de tránsito

Por definir según resultados del diagnostico

7.11.8 Indicadores de Mantenimiento

Por definir según resultados del diagnostico

7.11.9 Auditorias del PESV – Planes de acción a auditar

En el documento plan de auditoria PESV se definen los pilares a auditar y los responsables del Concesionario.

7.11.10 Auditorias del PESV – Metodología de auditoria

Como mecanismo facilitador del mejoramiento continuo, se implementarán programas de auditoría interna al PESV, incluidas en el marco del Sistema de Gestión Integrado de la compañía, con el fin de verificar si las actividades planteadas se llevan a cabo de acuerdo con lo establecido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y la legislación vigente. Se realiza según plan de auditoria bajo del instrumento dinámico de calificación propio o el referente legal vigente. La metodología será adaptada acorde con lo establecido en la Resolución 20213040035705.

7.11.11 Auditorias del PESV – Periodos para realizar las auditorias

En búsqueda de control, seguimiento y mejora el plan estratégico de seguridad vial, METRO LINEA 1 S.A.S. ha definido llevar a cabo auditoría interna y revisión por parte de la alta dirección, la planeación anual está definida en el **Plan de trabajo actividades PESV**.

En relación con las auditorias de transporte, esta se realizará a los contratistas que se consideren críticos con una frecuencia anual.

7.12 COMPORTAMIENTO HUMANO

7.12.1 Procedimiento de selección de funcionarios que conducen

7.12.1.1 Perfil del conductor

METRO LINEA 1, cuenta con personal autorizado para la conducción vehículos asignados por la compañía, estos vehículos son asignados por requerimiento de las diferentes áreas del Concesionario, por esta razón se ha definido un roll de conductor y sus requerimientos serán aplicados a quien requiera ser autorizado para conducir.

7.12.2 Procedimiento de selección

Se cuenta con el proceso de Recursos Humanos, en él se describe el un procedimiento específico para la selección y vinculación de personal a la compañía en los diferentes cargos, en cuanto se tiene la solicitud de que va a aplicar al roll conductor se le aplican las pruebas adicionales definidas.

Anexo 21. Profesiograma.

7.12.3 Pruebas de ingreso de conductores

Las pruebas de ingreso para el personal que conducirá en El Concesionario se encuentran definidas en el profesiograma dentro de las características del cargo. La aplicación de estas es responsabilidad del área de Recursos Humanos.

7.12.3.1 Exámenes médicos

De acuerdo con lo establecido en la ley. Las pruebas médicas se desarrollan en IPS con licencia en SST (médico general), según lo definido en el profesiograma para cada cargo.

7.12.3.2 Idoneidad de proveedor de Exámenes médicos

Dentro del proceso, los proveedores de los exámenes médicos son proveedores autorizados, los registros de idoneidad del proveedor reposan en el área de adquisiciones.

Anexo 22. Evidencias de idoneidad del proveedor de exámenes médicos ocupacionales.

7.12.3.3 Exámenes Psicosenométricos

De acuerdo con lo establecido en la ley. Exámenes Psicosenométricos en IPS con licencia en SST, contempla exámenes como Visiometría, Audiometría y examen de coordinación motriz).

7.12.3.4 Idoneidad de proveedor de Exámenes psicosenométricos

Dentro del proceso, los proveedores de los exámenes médicos son proveedores asignados al área de Recursos Humanos, los registros de idoneidad del proveedor reposan en el área de Adquisiciones.

Anexo 23. Evidencias de idoneidad del proveedor de exámenes psicosenométricos.

7.12.3.5 Prueba teórica

Pruebas teóricas de conocimiento diseñadas por compañía con registro educativo, escuelas de enseñanza automovilística aprobadas por el ministerio de transporte, instructores de técnicas de conducción o manejo defensivo certificados a nivel Nacional o Internacional para conductores.

El contenido de esta prueba debe incluir mínimo los siguientes aspectos:

- ▶ Conocimientos de seguridad vial, buenas prácticas y conductas seguras de movilidad.
- ▶ Legislación aplicable en tránsito y transporte.
- ▶ Conocimientos sobre cómo actuar en caso de accidente de tránsito.
- ▶ Componentes del vehículo y conocimientos básicos de mecánica según tipo de vehículo.

La prueba será aprobada con un puntaje igual o superior al 80% para continuar con el proceso contratación.

7.12.3.6 Idoneidad de proveedor de pruebas teóricas

Dentro del proceso, los proveedores de las pruebas teóricas son proveedores asignados al área de adquisiciones, los registros de idoneidad del proveedor reposan en el área de Recursos Humanos.

7.12.3.7 Prueba practica

Pruebas prácticas de operación de vehículos por tipo de vehículo, diseñadas y aplicadas por compañía con registro educativo y/o instructores de técnicas de conducción o manejo defensivo certificados a nivel Nacional o Internacional.

El contenido de esta prueba debe incluir mínimo los siguientes aspectos sin limitarse a estos:

- ▶ Preparación para la conducción (adecuación en el habitáculo).
- ▶ Alistamiento del vehículo.
- ▶ Pericia de parqueo y manejo del espacio de maniobra.
- ▶ Habilidad para la conducción (iniciar marcha en pendientes, conducción en tráfico, etc.)
- ▶ Hábitos generales de manejo (uso del embrague, reducción de velocidad usando la transmisión, operación de frenado, cambio de relación, revolucionado del motor, uso del acelerador, velocidad de conducción, distancia entre vehículos, indicación de maniobras, revisión de espejos retrovisores, acato a señales y normas de tránsito, buen comportamiento y respeto por los demás, etc.).

Anexo 25. Prueba ingreso teórico-práctica vehículo liviano.

La prueba genera un informe de desempeño cuyo puntaje debe ser igual o superior al 80% para continuar con el proceso contratación.

7.12.3.8 Idoneidad de proveedor de pruebas practicas

Dentro del proceso, los proveedores de los exámenes médicos son proveedores asignados al área Digite el nombre del área o departamento, los registros de idoneidad del proveedor reposan en el área de Compras.

Anexo 24. Evidencias de idoneidad del proveedor de pruebas teórico-prácticas

7.12.3.9 Pruebas psicotécnicas

Las pruebas psicotécnicas se realizan como parte de los exámenes de ingreso conforme lo establezca el profesiograma para cada cargo y de acuerdo con lo establecido en la ley.

Exámenes Psicotécnicos en IPS con licencia en SST.

Anexo 26. Prueba ingreso psicotécnica para conductor

7.12.3.10 Idoneidad de proveedor de pruebas psicotécnicas

Dentro del proceso, los proveedores de los exámenes médicos son proveedores asignados al área de Recursos humanos, los registros de idoneidad del proveedor reposan en el área de Adquisiciones.

Anexo 27. Evidencias de idoneidad del proveedor de pruebas psicotécnicas

7.12.4 Pruebas de control preventivo a conductores

Los exámenes de control preventivo están definidos en el profesiograma, la compañía estableció realizar estas pruebas de control preventivo a los conductores con la periodicidad indicada para las características del cargo según lo definido para exámenes periódicos.

Las anteriores pruebas de control preventivo se realizarán con las mismas compañías que practicaron los exámenes de ingreso, por lo que son idóneas para tal fin, los proveedores de los exámenes médicos preventivos son proveedores asignados al área Digite el nombre del área o departamento, los registros de idoneidad del proveedor.

7.12.5 Capacitación en seguridad vial

7.12.5.1 Programa documentado

METRO LINEA 1, ha documentado un programa de capacitación y entrenamiento en el documento interno Plan de capacitación para todo su personal, la periodicidad y temas se definen acorde a la exposición al riesgo del personal.

Anexo 28. Cronograma de capacitación.

El temario establecido se relaciona en la matriz de capacitación por cargos, Por la cual se definió el método de evaluación y medición del programa de capacitaciones de plan estratégico de seguridad vial, en este se tienen los indicadores de eficiencia, eficacia, resultado y efectividad del programa de capacitaciones y su matriz de indicadores de PESV.

7.12.5.2 Cronograma de formación

Los temas principales para trabajar se encuentran planeados en el cronograma de seguridad vial, está integrado en el plan de capacitaciones.

7.12.5.3 Responsable del programa

Este programa de entrenamiento y formación es responsabilidad del área Talento Humano, quien debe actualizar el programa de forma anual, y realizar seguimiento a su cumplimiento.

7.12.5.4 Temas normativos

Las necesidades de entrenamiento y formación se encuentran identificadas en el documento interno **Matriz de capacitación** y planeadas en el documento **Cronograma de capacitación**.

7.12.5.5 Temas de sensibilización

Las necesidades de entrenamiento y formación se encuentran identificadas en el documento interno **Matriz de capacitación** y planeadas en el documento **Cronograma de capacitación**.

7.12.5.6 Temas de cómo actuar frente accidentes de tránsito

Las necesidades de entrenamiento y formación se encuentran identificadas en el documento interno **Matriz de capacitación** y planeadas en el documento **Cronograma de capacitación**.

7.12.5.7 Temas acordes con el diagnóstico de riesgos viales

Las necesidades de entrenamiento y formación se encuentran identificadas en el documento interno **Matriz de capacitación** y planeadas en el documento **Cronograma de capacitación**.

7.12.5.8 Intensidad horaria

La intensidad horaria depende del tema de capacitación.

7.12.5.9 Temas acordes con el tipo de vehículo

Las necesidades de entrenamiento y formación se encuentran identificadas en el documento interno **Matriz de capacitación** y planeadas en el documento **Cronograma de capacitación**.

7.12.5.10 Temas para conductores nuevos y antiguos

Las necesidades de entrenamiento y formación se encuentran identificadas en el documento interno **Matriz de capacitación** y planeadas en el documento **Cronograma de capacitación**, las nuevas necesidades serán identificadas e incluidas según se presente el desempeño de la seguridad vial.

7.12.5.11 Programa para conductores propios y terceros

El programa de capacitación en seguridad vial es aplicable para conductores propios y no propios. En caso de conductores no propios se pueden acoger al plan de formación si así lo deciden o si el contratista cuenta con su propio plan de formación lo deben enviar al responsable del PESV para conocimiento y el respectivo seguimiento. Las evidencias de formación tomadas por el personal tercero las deberán suministrar al responsable del PESV para hacer seguimiento al cumplimiento de estas; en todo caso las acciones de formación mínimas que el personal tercero debe soportar son las definidas en el numeral 2.4.14 de este documento y quedaran registradas en la matriz para el control de documentación e información de conductores.

7.12.5.12 Evaluación de capacitación

El requisito de evaluar las capacitaciones se define y se desarrolla según cada temática y es planteada por el instructor correspondiente.

Anexo 29. Evaluación de conocimientos

7.12.5.13 Puntuación mínima de las evaluaciones teóricas

Toda capacitación será aprobada con un mínimo del 80% de aciertos

7.12.5.14 Requisitos de capacitación mínima para conductores terceros

Se establecen como requisitos mínimos de capacitación para conductores no propios los siguientes:

- ▶ Normatividad vigente sobre temas de tránsito y transporte
- ▶ Sensibilización sobre buenas prácticas y conductas seguras de movilidad (deseable manejo defensivo)
- ▶ Temas de cómo actuar frente accidentes de tránsito (deseable primeros auxilios, control del fuego)
- ▶ Conocimiento del vehículo según tipo.
- ▶ Temas propios para el tipo de transporte a desarrollar.

7.12.5.15 Evidencia de capacitación de conductores terceros

Para las compañías de transporte que asignan conductores fijos a METRO LINEA 1 S.A.S., se solicita la entrega de soportes trimestrales de capacitación de los conductores de acuerdo con el cronograma entregado al inicio del contrato.

Para las compañías de transporte que no brindan conductores fijos, dentro de las auditorias descritas en el numeral 1.10.11 del presente documento se verifica el cumplimiento del cronograma de capacitación.

7.12.6 Control de documentación de conductores

7.12.6.1 Información de conductores

La información de conductores está integrada en el control de información de colaboradores; se debe documentar y registrar un mínimo de información de los conductores y vehículos, de tal manera que permita controlar el cumplimiento de fechas sobre la documentación definida en la resolución 1565 de 2014, así como el control y trazabilidad de los documentos del conductor.

7.12.6.2 Control de documentos de conductores propios y terceros

La información de conductores propios se verifica cada tres meses y se actualiza acorde a la necesidad de vencimiento y cambios de información.

Para garantizar el control de documentación e información de conductores propios y no propios, la compañía, ha implementado el protocolo en anexo siguiente en donde se describe el tipo de información a documentar, la fuente de donde se tomará la información, el responsable y la periodicidad.

Anexo 30. Protocolo de cargue de información a colaboradores.

7.12.6.3 Trazabilidad de acciones ejecutadas y definidas dentro del PESV

En la información consignada en la matriz para el control de documentación e información de colaboradores anexo Base de datos control de documentación a colaboradores se puede evidenciar el control y trazabilidad de la información del personal conductor propio y de las acciones en que ha participado para el PESV (Cursos, capacitaciones, exámenes, entre otros).

7.12.6.4 Frecuencia de verificación de infracciones de tránsito

La compañía a través del área de Recursos Humanos realiza verificación de comparendos y acuerdos de pago del personal propio autorizado para conducir de forma trimestral por medio de SIMIT (<http://www.simit.org.co/Simit/>).

Para las compañías de transporte que asignan conductores fijos a METRO LINEA 1 S.A.S., a través del área de Recursos humanas se solicita la entrega de la base de datos de conductores y comparendos, acorde a la resolución 1565 de 2014, de forma mensual, para las empresas de transporte que no asignan conductores fijos, esta información se verifica en las auditorias definidas en el numeral 7.11.11 de este documento.

7.12.6.5 Registro de infracciones a normas de tránsito

El área de Talento Humano tendrá el registro de las infracciones reportadas como parte del control documental del personal autorizado para conducir. Para personal propio la información se registra de forma trimestral, en caso de encontrar comparendos se relaciona la fecha y el estado actual ante el ente de control.

Para las compañías de transporte que brindan conductores fijos, dentro de las auditorias descritas en el numeral 1.10.11 del presente documento se verifica la existencia y actualización del seguimiento comparendos.

7.12.6.6 Procedimiento de comparendos

Si el trabajador presenta infracciones de tránsito y es detectado en la revisión de la empresa, se le notificará por escrito mediante un comunicado, en el cual se solicitará la pronta cancelación de esta o suscribir acuerdo de pago en el menor plazo posible. De este procedimiento se le pedirá entregar una

respuesta por escrito y una vez realizado el acuerdo y la cancelación entregar copia al área de Recursos Humanos.

El informe de revisión de comparendos es notificado al Comité de Seguridad Vial para tomar las respectivas decisiones frente a conductores reincidentes.

7.12.6.7 Responsable para verificación de comparendos

La gestión general de este proceso es realizada por el área de Recursos Humanos, lo particular corresponde al jefe inmediato del área y en lo personal es responsabilidad de cada trabajador el honesto reporte de infracciones de manera inmediata.

En el caso de las compañías de transporte, es responsabilidad de la compañía de transportes realizar la validación y el administrador de contrato solicitar el seguimiento.

7.12.7 Políticas de regulación de la compañía

La compañía cuenta con unas políticas de regulación para todo el personal, las cuales brindan lineamientos de comportamientos en la vía.

7.12.7.1 Protocolos para los controles de alcohol y drogas – Política de sustancias psicoactivas

Los conductores deben estar conscientes que manejar bajo el estímulo de alcohol o drogas afecta seriamente la conducción, por lo tanto:

- ▶ Se da la prohibición total de la conducción bajo la influencia del alcohol y sustancias psicoactivas mientras se maneja un vehículo de LA COMPAÑÍA o asignado por ella.
- ▶ Se prevé una acción disciplinaria que será evaluada por el Comité seguridad vial y área de Talento Humano.

METRO LINEA 1 cuenta con una Política de prevención de consumo de sustancias psicoactivas.

Anexo 31. Política de prevención de consumo de sustancias psicoactivas.

7.12.7.2 Responsables para la realización de las pruebas de alcohol y drogas

Tal como se describe en el procedimiento, los responsables para aplicar estas pruebas son las personas pertenecientes al proceso de Recursos Humanos o autorizados por esta área y que cuenten con el entrenamiento y autorización correspondiente.

7.12.7.3 Procedimiento para realización de pruebas de alcohol y drogas

Aunque por restricciones de situación actual de la pandemia (virus SARS Cov. 2) no está permitido realizar pruebas de alcoholemia, ML1 documenta y determina un instructivo para la toma de pruebas de alcohol y drogas aplicable acorde a la normativa nacional.

Anexo 49. Instructivo para toma de pruebas de alcohol y drogas.

7.12.7.4 Idoneidad de quien realiza pruebas de alcohol y drogas

Tal como se describe en el procedimiento para la detección de alcohol y drogas del documento la idoneidad que requieren sustentar los responsables para aplicar estas pruebas.

Anexo 32. Evidencias de idoneidad de quien realiza pruebas de alcohol y drogas.

7.12.7.5 Periodicidad para realización de pruebas de alcohol y drogas

El Instructivo de toma de muestras de alcohol y drogas describe los momentos en los cuales el Concesionario podrá realizar las pruebas.

7.12.7.6 Procedimiento en caso de positivos en pruebas de alcohol y drogas

Tal como se describe en el instructivo de toma de muestras de alcohol y drogas Metro Línea 1 debe proceder según el caso y generar las respectivas acciones disciplinarias que correspondan.

7.12.7.7 Política de regulación de horas de conducción y descanso

Por ningún motivo una persona deberá conducir un vehículo de transporte si se siente enfermo, cansado o con somnolencia. En estos casos deberá solicitar un servicio de transporte, que dependiendo del caso podría ser suministrado por la compañía, previa autorización del jefe directo del trabajador.

Todos los conductores de la compañía deben evitar conducir bajo condiciones de fatiga y seguir las siguientes reglas como medida mínima de precaución:

- ▶ Cada 2 horas de conducción, el conductor debe parar y tomar un descanso de 10 minutos antes de continuar.
- ▶ Abstenerse de conducir después de sesiones de trabajo continuo mayores a 10 horas.
- ▶ Abstenerse de conducir cuando se sienta enfermo o bajo medicamentos que puedan alterar su capacidad de reacción.
- ▶ Abstenerse de conducir bajo condiciones de presión emocional que puedan afectar la atención o tiempos de reacción.

Por ningún motivo una persona deberá conducir un vehículo si se siente enfermo, cansado o con somnolencia.

Anexo 48. Instructivo de prevención de la fatiga en conductores

7.12.7.8 Reporte y/o planificación de las jornadas laborales

La planificación de la jornada laboral está definida en el reglamento interno de trabajo en donde se establecen las jornadas máximas que El Concesionario ha establecido, para la gestión del riesgo en los desplazamientos fuera de la sede de la compañía se establecen los siguientes mecanismos de control, gerenciamiento de viajes, los Rutogramas y el análisis mediante mapas de calor para la accidentalidad de la zona/ciudad, los mecanismos de control y prevención de riesgos en los desplazamiento de los

conductores y personal de la compañía se encuentran documentados en el capítulo 4 en rutas externas de este documento.

La planificación de la jornada laboral está definida en el reglamento interno de trabajo en donde se establecen las jornadas máximas que El Concesionario ha establecido,

7.12.7.9 Política de regulación de la velocidad

Los límites de velocidad autorizados para la conducción de vehículos al servicio de METRO LINEA 1 S.A.S. son los establecidos por el Gobierno Nacional de Colombia a través del Ministerio de Transporte y evidenciados en la infraestructura vial mediante la señalización vertical y horizontal respectiva.

7.12.7.10 Límites de velocidad para zonas urbanas y rurales

Teniendo en cuenta que la velocidad representa un aspecto muy importante dentro de la Seguridad Vial, no se debe circular con una velocidad mayor a:

- ▶ 80 km/h: En vías nacionales primarias
- ▶ 60 km/h: En vías principales urbanas
- ▶ 30 km/h: En vías residenciales
- ▶ 20 km/h: En zonas de parqueaderos

Estos límites de velocidad deben reducirse en caso de condiciones climáticas adversas y están sujetos a lo establecido por las autoridades locales del área en la que se transite. Los conductores deberán mantenerse siempre informados y cumplir estrictamente con los límites máximos de velocidad permitidos dentro de las instalaciones de la compañía, los clientes y sus áreas de influencia, al igual que aquellos establecidos por las regulaciones legales para las diferentes vías en Colombia. Las velocidades máximas son las permitidas para cada zona según lo definido en el código nacional de tránsito.

7.12.7.11 Socialización de la política de regulación de la velocidad

La divulgación de esta política se realiza junto con la divulgación de la política de seguridad vial, evidenciada en los mismos registros de asistencia a inducción y reinducción.

7.12.7.12 Mecanismos de control de la velocidad

La compañía realiza el correspondiente seguimiento de velocidades durante el recorrido de los vehículos propios mediante el uso de dispositivos de seguimiento satelital, y registrando la información en la plataforma de monitoreo de velocidad.

Anexo 33. Modelo de informe de Seguimiento velocidades.

7.12.7.13 Política de uso del cinturón de seguridad

Todo empleado o contratista de El Concesionario **METRO LINEA 1**, debe tener puesto el cinturón de seguridad siempre que salga de El Concesionario y permanezca en ruta conduciendo un vehículo por

corto que sea el trayecto y así mismo es responsable de que cada uno de los ocupantes del vehículo use de manera apropiada, segura y en todo momento el cinturón de seguridad.

Los funcionarios motorizados deberán usar los elementos de protección personal exigidos por la normatividad, y los conductores de bicicleta deberán portar casco de seguridad en todo momento durante sus recorridos.

7.12.7.14 Socialización de la Política de uso del cinturón de seguridad

La divulgación de esta política se realiza junto con la divulgación de la política de seguridad vial, evidenciada en los mismos registros de asistencia a inducción y reinducción.

7.12.7.15 Mecanismos de control de uso del cinturón de seguridad

La compañía realizará verificaciones aleatorias de control en los lugares de acceso a sus instalaciones, se registra bajo la Tarjeta para reporte de observaciones METRO, el cual también se pueden evaluar aspectos de cumplimiento a las políticas de regulación del PESV.

Anexo 34. Formato para reporte de observaciones METRO

7.12.7.16 Política de uso de elementos de protección personal

Los elementos de protección personal para quienes tienen la tarea de conducir fueron definidos según el tipo de vehículo a operar, estos están contenidos dentro de la matriz de identificación de peligros, valoración de riesgos e identificación de controles y la política definida para este aspecto es la obligatoriedad en el uso, mantenimiento y reposición de estos elementos según las recomendaciones del fabricante de estos.

Anexo 35. Matriz de elementos de protección personal.

7.12.7.17 Socialización de la Política de elementos de protección personal

La divulgación de esta política se realiza junto con la divulgación de la política de seguridad vial, evidenciada en los mismos registros de asistencia a inducción y reinducción.

7.12.7.18 Política de no uso de equipos de comunicación bidireccionales

METRO LINEA 1, prohíbe a su personal la manipulación de equipos de comunicación bidireccionales mientras estén operando un vehículo en movimiento durante la ejecución de sus funciones, inclusive usando manos libres. Para hacer uso del celular el conductor del vehículo deberá verificar la posibilidad de detener su marcha, ubicarse en una zona donde no genere riesgo y usar el celular.

Los teléfonos celulares podrán usarse durante situaciones de emergencia. En situaciones de emergencia el uso será el mínimo necesario para comunicar y controlar los riesgos y peligros del viaje.

7.12.7.19 Mecanismos de control de uso de equipos de comunicación bidireccional

La compañía realizará verificaciones aleatorias a los conductores, se registra en el formato de actos y condiciones de inseguras.

Sanciones a conductores

Los conductores que sean sorprendidos hablando por celular serán reportados mediante el formato, quien según procesos internos se direccionara al área encargada de llevar a cabo el proceso de descargos y determinar las medidas disciplinarias de acuerdo con el reglamento interno de trabajo.

7.13 VEHÍCULOS SEGUROS

METRO LINEA 1 S.A.S., cuenta con vehículos propios, en renting y de compañías contratistas. Acorde a la relación se definen procedimientos para verificar el estado y la realización de mantenimiento del vehículo.

7.13.1 Mantenimiento preventivo

El mantenimiento preventivo tiene como base las instrucciones del fabricante en las guías de mantenimiento, lo cual determina la realización de los mantenimientos preventivos de acuerdo al kilometraje o tiempo de uso. Teniendo en cuenta lo anterior, se hace seguimiento permanente a los kilometrajes para identificar las actividades de mantenimiento que se deben realizar a cada componente, procurando el óptimo desempeño de los vehículos.

7.13.1.1 Carpeta por vehículos propios y no propios

METRO LINEA 1 S.A.S., cuenta con una carpeta donde reposan los documentos de los vehículos propios y de los vehículos de compañías contratistas de transporte. Se establece que los responsables de disponer y mantener actualizadas las hojas de vida de los vehículos propios y contratados son los responsables de cada área a la cual se le tienen asignados lo vehículos.

Anexo 36. Carpetas de vehículos propios y terceros.

7.13.1.2 Hojas de vida de vehículos - Información de vehículos

La información es recopilada y almacenada por cada área. Los documentos que se administran son:

- ▶ Licencia de tránsito (Tarjeta de propiedad)
- ▶ Tarjeta de operación (cuando aplique)
- ▶ SOAT
- ▶ Revisión Técnico-Mecánica
- ▶ Seguros adicionales (si aplica)
- ▶ Inspección inicial

En el caso de la compañía que no presta servicios con vehículos fijos, en la auditoria se verifica que cuente con la carpeta de cada vehículo y la información se encuentre actualizada.

7.13.1.3 Hojas de vida de vehículos - Vigencia de documentos.

La vigencia de los documentos es controlada en el **Anexo Base de datos de control de documentos de vehículos**.

Esta base se revisa de forma trimestral para identificar próximos vencimientos, caso en el cual se notifica al responsable para el envío de la información actualizada. En caso de que se cumpla la fecha de vencimiento y el documento no se envíe actualizado, no se autoriza el uso del vehículo y este debe permanecer parqueado hasta la verificación de documentos vigentes.

Para la compañía de transporte con vehículos fijos, se solicita el envío de la base de datos actualizada de forma mensual y se realiza verificación aleatoria de la información.

En el caso de la compañía que no presta servicios con vehículos fijos en la auditoria se verifica que cuente con la información actualizada y para servicios ocasionales.

7.13.1.4 Hojas de vida de vehículos - Reportes de incidentes y accidentes.

Para el control de los documentos de los vehículos propios se tiene establecido la **Base de datos de control de documentos de vehículos**, en este se registra los incidentes y accidentes sucedidos a los vehículos propios, el lugar donde ocurrió el evento y la fecha de este, esta información se revisa y se actualiza trimestralmente o cuando se genere el evento.

7.13.1.5 Recomendaciones técnicas de operación de mantenimiento

Toda la información y especificaciones técnicas de los vehículos, incluyendo los sistemas de seguridad activa y pasiva están registradas en la carpeta independiente para cada vehículo que se encuentra identificada por la placa, el documento al que hace referencia este numeral es denominado la ficha técnica del vehículo, de donde se toman las recomendaciones técnicas de operación de mantenimiento.

Anexo 37. Ficha técnica de los vehículos

7.13.1.6 Cronograma de intervención a vehículos propios

El mantenimiento lo programa el responsable del área a la cual el vehículo fue asignado, dicho funcionario es responsable de mantener los soportes en las carpetas de cada vehículo "**Anexo 47. Carpetas de vehículos propios y terceros**" las acciones de mantenimiento desarrolladas, entendiendo que se debe poder obtener información histórica y trazabilidad de las operaciones hechas, de tal manera que se garantice el cumplimiento del plan de mantenimiento.

Los vehículos son llevados a mantenimiento en los respectivos concesionarios o representantes de las marcas según las rutinas definidas por el fabricante.

El registro de la información y trazabilidad histórica de actividades de mantenimiento preventivo y correctivo se registra en el formato plan de mantenimiento de vehículo, en donde para cada vehículo se registra el mantenimiento programado y las actividades que le fueron realizadas, como soporte se guarda la salida de taller con las acciones ejecutadas.

Anexo 38. Programas de mantenimiento.

En el evento de que los vehículos sean propiedad de empresas contratistas, esta realizará de manera directa o a través de terceros el plan de mantenimiento preventivo. Si por el contrario estos son contratados para la prestación del servicio de transporte, la empresa contratante verificará que la empresa contratista cuente y ejecute el plan.

7.13.1.7 Verificación de mantenimiento a vehículos terceros

El mantenimiento de los vehículos contratados es responsabilidad del proveedor, la verificación se realizará en las auditorías definidas en el numeral 7.11.11.

7.13.1.8 Idoneidad mantenimiento preventivo

El mantenimiento para vehículos propios se realiza únicamente en los concesionarios de la casa matriz del vehículo o en talleres autorizados, lo cual asegura que las respectivas revisiones y mantenimientos bien sean correctivos o preventivos se haga de acuerdo con los parámetros establecidos normativamente y según las recomendaciones de los fabricantes.

Mantenimientos vehículos de compañía contratistas de transporte: Los dueños de los vehículos realizan sus respectivos mantenimientos preventivos y/o correctivos en lugares acreditados para la marca del vehículo, esto se validará en la auditoría a contratistas definida en el numeral 1.10.11 de este documento.

7.13.2 Mantenimiento correctivo

Es un mantenimiento encaminado a corregir una falla que se presente en determinado momento. Su función primordial es poner en marcha el vehículo lo más rápido y con el mínimo costo posible.

7.13.2.1 Registro mantenimientos correctivos

Los mantenimientos correctivos realizados a los vehículos se registrarán en las hojas de vida respectivas dentro del plan de mantenimiento de cada vehículo.

7.13.2.2 Protocolo de atención a varadas

En caso de falla de los vehículos, la compañía ha definido un protocolo para emergencias por varadas en carretera.

Anexo 39. Instructivo para atención de varada de vehículos

7.13.2.3 Idoneidad mantenimientos correctivos

La idoneidad de los mantenimientos correctivos se valida como lo describe el numeral 7.13.1.8 de este documento.

7.13.3 Chequeo pré-operacional

7.13.3.1 Formatos de inspección diaria a los vehículos

La compañía implementa procedimientos de inspección diaria de los vehículos, en donde se revisan los elementos de seguridad activa y pasiva más relevantes, que permitan conocer el estado del vehículo antes de emprender la marcha. Este registro queda en el formato de inspección diaria del vehículo, de existir novedad que vulnere la seguridad del funcionario en el uso de vehículo, esta debe ser reportada al jefe inmediato del área a la cual se encuentra asignado el vehículo y al área SST.

Anexo 40. Formato preoperacional camionetas.

7.13.3.2 Diligenciamiento y uso de los formatos

Será responsabilidad del funcionario que tenga a su cargo el vehículo realizar los chequeos diarios y enviar la información debidamente diligenciada al área a la cual está asignado el vehículo semanalmente, si el vehículo presenta novedad que represente riesgo en el desplazamiento el conductor se abstendrá de movilizarlo.

Anexo 41. Formatos de inspección preoperacional diligenciados.

7.13.3.3 Auditoria a los formatos

Con la finalidad de verificar que los conductores diligencien diaria y correctamente el formato de chequeo preoperacional se realizase auditorias trimestrales.

El registro de esta actividad será en un formato similar al de inspección preoperacional, este será diligenciado y firmado por quien ejecuta la revisión de validación, es responsabilidad de quien ejecute la revisión enviar la información debidamente diligenciada al que corresponde el vehículo.

7.14 INFRAESTRUCTURA SEGURA

7.14.1 RUTAS INTERNAS

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 1079 de 2015 el Concesionario realizará la inspección en el entorno físico interno donde opera, que en este caso corresponde a las zonas de realización de trabajos, Patio taller e Intercambiador de Calle 72.

La inspección de áreas se contemplarán los siguientes parámetros

- ▶ Zonas señalizadas, demarcadas e iluminadas para los desplazamientos

- ▶ Zonas de desplazamiento de peatones, identificadas y en lo posible separadas de las zonas de circulación de vehículos
- ▶ Señalización de las velocidades máximas permitidas en las vías internas.
- ▶ Zonas de parqueadero señalizadas y demarcadas según el tipo de vehículo.

7.14.1.1 Revisión entorno físico – Plano Rutas Internas.

Para cada área se desarrolla un plano en donde se pueden identificar las rutas internas disponibles según la infraestructura, las disposiciones de señalización y demarcación.

Anexo 42. Planos de rutas internas por área.

7.14.1.2 Revisión entorno Físico – Conflicto de circulación.

Las instalaciones revisadas no evidencian oportunidades de mejora en términos de señalización para resolver los posibles conflictos, esta señalización se define en los planos de circulación de cada sede bajo el control de la compañía.

7.14.1.3 Desplazamiento Zonas Peatonales - Señalizadas.

En las instalaciones revisadas, como factor preventivo existen diversas señales preventivas que advierten a los conductores sobre la presencia de peatones en las vías, esta señalización se define en los planos de circulación de cada locación bajo el control de la compañía.

7.14.1.4 Desplazamiento Zonas Peatonales - Demarcadas.

En las instalaciones revisadas, como factor preventivo existe demarcación que advierte a los conductores sobre la presencia de peatones en las vías, esta señalización se define en los planos de circulación de cada área bajo el control de la compañía.

7.14.1.5 Desplazamiento Zonas Peatonales - Iluminadas.

En las instalaciones revisadas, como factor preventivo existen luminarias para facilitar la visibilidad de peatones en las vías.

7.14.1.6 Desplazamiento Zonas Peatonales – Separadas zonas de vehículos.

En las instalaciones revisadas, como factor preventivo en lo posible se trata de separar las zonas de desplazamiento de los peatones de las de los vehículos. Esta organización de flujos de usuarios se define en los planos de circulación de cada área bajo el control de la compañía.

7.14.1.7 Desplazamiento Zonas Peatonales – Privilegio paso peatonal.

Al personal interno se le da la directriz de respetar siempre la prelación de paso del peatón, esta información es reforzada en las actividades de formación y los cursos de seguridad vial impartidos. Los elementos de señalización que lo advierten están definidos en los planos de circulación de cada área bajo el control de la compañía.

7.14.1.8 Vías internas de circulación de vehículos - Señalizadas.

Las instalaciones revisadas presentan señalización en las rutas para guiar a los usuarios sobre los desplazamientos y sentidos de circulación en las vías. Los elementos de señalización que lo advierten están definidos en los planos de circulación de cada área bajo el control de la compañía.

7.14.1.9 Vías internas de circulación de vehículos - Demarcadas.

Las instalaciones revisadas presentan demarcación en las rutas para guiar a los usuarios sobre los desplazamientos y sentidos de circulación en las vías. Los elementos de demarcación que lo advierten están definidos en los planos de circulación de cada área bajo el control de la compañía.

7.14.1.10 Vías internas de circulación de vehículos - Iluminadas.

Las instalaciones revisadas presentan luminarias en las zonas de desplazamiento.

7.14.1.11 Vías internas de circulación de vehículos – Velocidad máxima de circulación.

Las instalaciones revisadas exponen mediante señalización la velocidad máxima de circulación. Los elementos de señalización que lo advierten están definidos en los planos de circulación de cada locación bajo el control de la compañía.

7.14.1.12 Vías internas de circulación de vehículos – Elementos de control de la velocidad.

Las instalaciones revisadas presentan infraestructura de tipo **preventivo** que influye como elemento de control de velocidad. Los elementos de señalización que lo advierten están definidos en los planos de circulación de cada área bajo el control de la compañía.

7.14.1.13 Parqueaderos internos - Señalizados.

Los espacios de parqueadero se encuentran señalizados. Los elementos de señalización que lo advierten están definidos en los planos de circulación de cada área bajo el control de la compañía.

7.14.1.14 Parqueaderos internos - Demarcados.

Los espacios de parqueadero se encuentran demarcados con el espacio disponible para cada vehículo. Los elementos de señalización que lo advierten están definidos en los planos de circulación de cada locación bajo el control de la compañía.

7.14.1.15 Parqueaderos internos - Iluminados.

Las instalaciones revisadas presentan una buena iluminación de todas las zonas de parqueadero.

7.14.1.16 Parqueaderos internos – Señalizados según tipo de vehículos.

Las instalaciones revisadas evidencian espacios de parqueadero específicos para automóviles, motocicletas y bicicletas. Los elementos de señalización que lo advierten están definidos en los planos de circulación de cada área bajo el control de la compañía.

7.14.1.17 Política de instalación y mantenimiento de señalización.

METRO LINEA 1 S.A.S., se compromete a garantizar la Instalación y mantenimiento en buenas condiciones de la señalización y demarcación vial de sus instalaciones.

7.14.1.18 Apoyo tecnológico – Monitoreo de comportamientos

Todo vehículo de la compañía y/o que preste sus servicios a El Concesionario deberá contar con un dispositivo de monitoreo satelital que permita tener un registro del comportamiento del conductor en la vía y posterior seguimiento administrativo. Se exceptúan los vehículos de la alta dirección por la privacidad que requiere el funcionario.

7.14.1.19 Apoyo tecnológico – Acciones preventivas

La información del comportamiento se verificará mensualmente y se generaran informes para validar el comportamiento de los conductores, los conductores que sean evidenciados generando comportamientos inseguros serán reportados a quien según procesos internos se direccionara al área encargada de llevar a cabo el proceso de descargos y determinar las medidas disciplinarias de acuerdo al reglamento interno de trabajo.

7.14.1.20 Políticas de socialización y actualización de información

La compañía, establece mecanismos de socialización e información preventiva para todo personal que interviene en las operaciones sobre los factores que describe en el componente infraestructura segura. Entre otros los mecanismos de comunicación son:

- ▶ Página Web
- ▶ Carteleras informativas
- ▶ Folletos
- ▶ Capacitaciones
- ▶ Correo electrónico
- ▶ Intranet

Los anteriores se basan y rigen según lo establecido en el procedimiento de comunicaciones del Concesionario.

7.14.2 RUTAS EXTERNAS

Los riesgos en rutas externas también hacen parte del ambiente de trabajo de los conductores, por cuanto es necesario análisis y gestión de los riesgos asociados dentro de la operación.

Para los desplazamientos que se realizan fuera de las instalaciones del frente de trabajo, se definen tres mecanismos de gestión del riesgo así:

- a. **Gerenciamiento de viajes:** Es un análisis que se realiza con dos días previo al primer viaje a realizar para la ruta a transitar, lo debe realizar el conductor del vehículo en compañía del especialista de tránsito por las rutas establecidas. Este análisis de riesgo debe quedar documentado.

Anexo 50. Gerenciamiento de viajes

- b. **Rutogramas:** Contiene la síntesis del análisis de las rutas rurales y urbanas frecuentes estudiadas, en este se muestran los puntos críticos definidos por el estudio desde el punto de vista en seguridad vial.

el rutograma diseñado podrá ser adoptado por las empresas contratistas o podrán suministrar los propios.

Estos rutogramas contiene la identificación de puntos críticos así:

- ▶ Curvas peligrosas
- ▶ Puentes
- ▶ Poblaciones
- ▶ Peajes
- ▶ Intersecciones peligrosas
- ▶ Restricciones al transporte
- ▶ Lugares de alto índice de accidentalidad
- ▶ Zonas escolares
- ▶ Velocidades reguladas
- ▶ Zonas de adelantamiento
- ▶ Ascensos y descensos peligrosos

Anexo 51. Estudio de rutas - Rutograma

- c. **Mapas de Calor:** Es un análisis de la información recolectada en el tránsito de las zonas transitadas por los vehículos frecuentemente y estable los sitios de mayor accidentalidad.

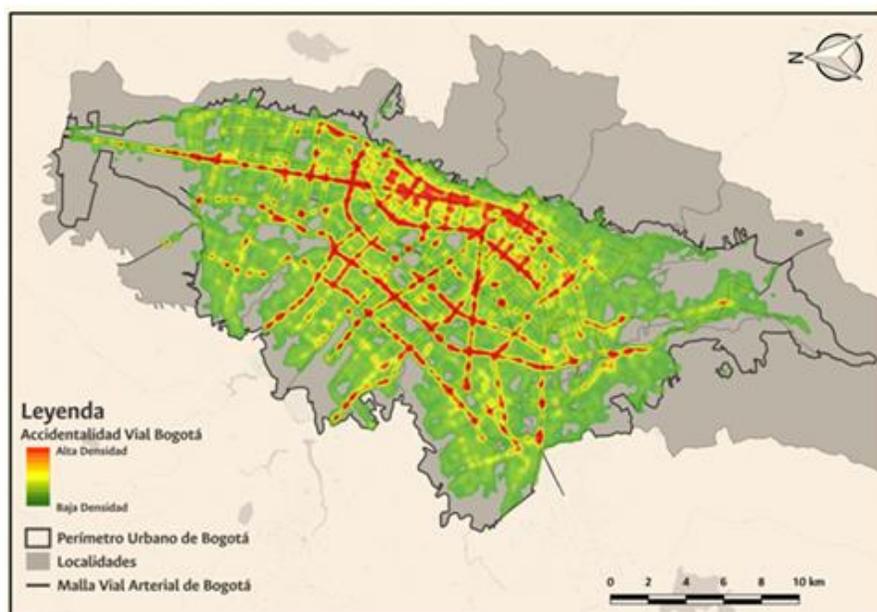


Imagen 1 Ejemplo de mapa de calor de las vías de Bogotá

7.14.2.1 Estudio de rutas – Mapas de calor

Los mapas de calor contienen el estudio realizado a las zonas que han sido transitadas y que se consideran frecuentes, el análisis queda documentado bajo el formato del diseñado para el estudio. Se realizarán después de establecer las rutas frecuentes y se identifiquen los sitios de mayor accidentalidad.

7.14.2.2 Estudio de rutas - Puntos críticos y estrategias de prevención

Los mapas de calor contienen el estudio realizado a las rutas que han sido transitadas y que se consideran frecuentes, en él se tienen identificados los puntos críticos que se evidenciaron, el análisis queda documentado bajo el formato Mapas de calor.

7.14.2.3 Políticas de administración de rutas – Planeación de desplazamientos

El Concesionario en su compromiso con la seguridad en los desplazamientos de su personal y sus vehículos ha definido planificar los desplazamientos realizados con conductores y vehículos al servicio del Concesionario, la planificación de desplazamientos la realiza el funcionario conductor que define viajar, se realiza mediante el gerenciamiento de viajes y aplica siendo esta fuera de la ciudad.

7.14.2.4 Políticas de administración de rutas – Horarios de entrada y salida y duración de jornadas

Los horarios de las jornadas laborales están definidos en el Reglamento Interno de Trabajo, son directrices de cumplimiento los horarios definidos para el trabajo y para todo el personal. Adicionalmente

de acuerdo con lo acordado con los diferentes sitios de disposición final de materiales y los proveedores se establecerán los horarios de entrada y salida de vehículos del frente de trabajo de patio taller.

7.14.2.5 Apoyo tecnológico – Monitoreo de comportamientos

Todo vehículo de la compañía y/o que preste sus servicios al concesionario deberá contar con un dispositivo de monitoreo satelital que permita tener un registro del comportamiento del conductor en la vía y posterior seguimiento administrativo. Se exceptúan los vehículos de la alta dirección por la privacidad que requiere el funcionario.

7.14.2.6 Apoyo tecnológico – Acciones preventivas

La información del comportamiento se verificará mensualmente y se generaran informes para validar el comportamiento de los conductores, los conductores que sean evidenciados generando comportamientos inseguros serán reportados a quien según procesos internos se direccionara al área encargada de llevar a cabo el proceso de descargos y determinar las medidas disciplinarias de acuerdo con el reglamento interno de trabajo.

7.14.2.7 Políticas de socialización y actualización de información

El Concesionario establece mecanismos de socialización e información preventiva para todo personal que interviene en las operaciones sobre los factores que describe en el componente infraestructura segura. Entre otros los mecanismos de comunicación son:

- Página Web
- Carteleras informativas
- Folletos
- Capacitaciones
- Correo electrónico
- Intranet

Los anteriores se basan y rigen según lo establecido en el procedimiento de comunicaciones del Concesionario.

7.15 COMPONENTE ATENCIÓN A VICTIMAS

7.15.1 Atención a víctimas

7.15.1.1 Protocolos

Todo accidente de tránsito, donde esté involucrado un vehículo de la compañía o un vehículo de transporte de personal contratado por a la compañía, debe ser reportado por los empleados inmediatamente, siguiendo el procedimiento de reporte de accidente de trabajo.

En todos los accidentes se deberá dejar los vehículos totalmente inmóviles hasta que lleguen las autoridades competentes, para la realización del procedimiento de tal forma como está descrito en el código nacional de tránsito o el manual de diligenciamiento de informe de tránsito del Ministerio de Transporte.

Siempre que ocurra un accidente en el cual resultaren comprometidos vehículos, el conductor está en la obligación de dejarlo tal como quedó después de ocurrir el accidente e informar inmediatamente a las autoridades de tránsito, a la autoridad competente y al jefe inmediato.

El conductor o conductores que muevan los vehículos accidentados, sin la autorización de las autoridades de tránsito quedarán automáticamente responsabilizados de los daños ocasionados.

Anexo 43. Instructivo para atención de accidentes viales.

7.15.1.2 Divulgación de protocolos

Los empleados de la compañía conocen los protocolos a seguir en los casos en que ocurra un accidente de tránsito, de la divulgación se deja registros en las listas de asistencia a las socializaciones dentro de la inducción y/o reinducción a la compañía.

7.15.2 Investigación de accidentes de tránsito

7.15.2.1 Información documentada de accidentes de tránsito

La compañía lleva el registro de los accidentes de tránsito ocurridos durante sus operaciones a través de la base de datos de accidentalidad.

Anexo 44. Formato matriz de accidentalidad.

7.15.2.2 Análisis de accidentes de tránsito

Si se presentara un accidente vehicular (con o sin lesión en el conductor), deberá inmediatamente ser reportado.

Se deberá conformar el equipo investigador, inmediatamente se informa de la ocurrencia del evento.

El comité de seguridad vial efectuará el análisis de causalidad de los accidentes e incidentes de tránsito dirigido a determinar los factores generadores y realizará ajustes al plan estratégico de seguridad vial, e implementará las medidas técnicas y administrativas que se consideren convenientes para la prevención de accidentes.

Anexo 45. Informe y análisis de causalidad de la accidentalidad en tránsito.

7.15.2.3 Lecciones aprendidas

La compañía contempla como medida preventiva posterior a la ocurrencia de un accidente de tránsito, la generación de lecciones aprendidas y la divulgación a todo el personal siguiendo los mecanismos definidos en el procedimiento de comunicación del Concesionario.

Anexo 46. Lección aprendida y registros de divulgación.

7.15.2.4 Fuente de información

El Concesionario tomara la información necesaria para realizar la investigación y seguimiento de los accidentes de tránsito de diferentes fuentes disponibles en el sitio de ocurrencia como en bases de datos así:

- ▶ Declaraciones de los involucrados.
- ▶ Testigos.
- ▶ Fotografías.
- ▶ Videos.
- ▶ Croquis realizado por la autoridad competente.
- ▶ Base de datos del SIMIT y RUNT
- ▶ Información diagnostica de personal médico, entre otros.

El procedimiento de reporte e investigación de accidentes e incidentes establece los mecanismos y metodología para recolectar la información.

7.15.2.5 Procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito

El procedimiento de reporte e investigación de accidentes e incidentes establece los mecanismos y metodología de investigación de accidentes de trabajo, incluidos los accidentes de tránsito.

Anexo 47. Procedimiento de reporte e investigación accidentes de tránsito.

7.15.2.6 Indicadores de accidentalidad

La compañía hace seguimiento a la gestión de los indicadores de accidentalidad y siniestralidad en tránsito de su personal.

8 ANEXOS

- **Anexo N° 01.** Perfil del cargo del responsable del PESV
- **Anexo N° 02.** Evidencias de idoneidad del responsable del PESV.
- **Anexo N° 03.** Acta de Conformación del Comité de Seguridad Vial.
- **Anexo N° 04.** Política Seguridad Vial.
- **Anexo N° 05.** Evidencias de la publicación en los centros de trabajo.
- **Anexo N° 06.** Registro de asistencia capacitación.
- **Anexo N° 07.** Acta de compromiso de la dirección para el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- **Anexo N° 08.** Fichas de requerimientos para contratación de transporte
- **Anexo N° 09.** Requisitos de contratación de proveedores de transporte, con o sin conductor.
- **Anexo N° 010.** Cámara de comercio.
- **Anexo N° 011.** Encuesta de seguridad vial al personal.
- **Anexo N° 012.** Análisis de información de los desplazamientos in itinere y en misión.
- **Anexo N° 013.** Base de datos control de documentación a colaboradores.
- **Anexo N° 014.** Base de datos de control de documentos de vehículos.
- **Anexo N° 015.** Lista de chequeo condiciones básicas de seguridad en vehículos automotores.
- **Anexo N°016.** Lista de chequeo condiciones de seguridad en instalaciones.
- **Anexo N°017.** Inventario de equipos de emergencia para accidente de tránsito.
- **Anexo N°018.** Matriz de identificación de peligros, evaluación y valoración de riesgos.
- **Anexo N°019.** Plan de trabajo actividades PESV.
- **Anexo N°020.** Tabla de indicadores del PESV.
- **Anexo N°021.** Profesiograma.
- **Anexo N°022.** Evidencias de idoneidad del proveedor de exámenes médicos ocupacionales.
- **Anexo N°023.** Evidencias de idoneidad del proveedor de exámenes psicosenométricos.
- **Anexo N°024.** Evidencias de idoneidad del proveedor de pruebas teórico-prácticas
- **Anexo N°025.** Prueba de ingreso teórico-práctica de vehículo liviano.
- **Anexo N°026.** Prueba de ingreso psicotécnica para conductor.
- **Anexo N°027.** Evidencia de idoneidad del proveedor de pruebas psicotécnicas.
- **Anexo N°028.** Cronograma de capacitación.
- **Anexo N°029.** Evaluación de conocimientos.
- **Anexo N°030.** Protocolo de cargue de información a colaboradores.
- **Anexo N°031.** política de alcohol y drogas.
- **Anexo N°032.** Evidencias de idoneidad de quien realiza pruebas de alcohol y drogas.
- **Anexo N°033.** Modelo de informe de seguimiento velocidades.
- **Anexo N°034.** Formato de reporte de observaciones.
- **Anexo N°035.** Matriz de elementos de protección personal.
- **Anexo N°036.** Carpetas de vehículos propios y terceros.



- **Anexo N°037.** Ficha técnica de los vehículos.
- **Anexo N°038.** Programa de mantenimiento.
- **Anexo N°039.** Instructivo para atención de varada de vehículos.
- **Anexo N°040.** Formato preoperacional de vehiculos.
- **Anexo N°041.** Formatos de inspección preoperacional diligenciados.
- **Anexo N°042.** Planos de rutas internas por área.
- **Anexo N°043.** Instructivo para atención de accidentes viales
- **Anexo N°044.** Formato matriz de accidentalidad.
- **Anexo N°045.** Informe y análisis de causalidad de la accidentalidad en tránsito.
- **Anexo N°046.** Lección aprendida y registros de divulgación.
- **Anexo N°047.** Procedimiento de reporte e investigación accidentes de tránsito.
- **Anexo N°048.** Instructivo de prevención de la fatiga en conductores
- **Anexo N°049.** Instructivo para toma de pruebas de alcohol y drogas
- **Anexo No 50** Gerenciamiento de viajes
- **Anexo No 51** Rutogramas