

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL - PROGRAMA MODELO GESTION DE LA VELOCIDAD SEGURA T&T SOLUTIONS S.A.S																										
FECHA DE INICIO		DURACIÓN																									
IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN NIVEL DE RIESGO	PELIGROS Y DESCRIPCIÓN DEL RIESGO IDENTIFICADO: Conducción de vehículos con excesos o a velocidad inadecuada - Desconocimiento a que velocidades se desplazan los colaboradores que utilizan vehículos con fines laborales de la empresa. No se llevan indicadores de cumplimiento de velocidad o de excesos de velocidad. No se tienen sistemas de monitoreo de la velocidad en los vehículos. Planificación deficiente en tiempos de desplazamiento y las distancias a recorrer- Desconocimiento de límites de velocidad y del impacto circular a altas velocidades Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial 2021 en Colombia el dice que el 39% de las victimas de siniestros viales la causa probable es el exceso de velocidad y el 70,4 % de los fallecidos en moto se debe al exceso de velocidad.																										
	VALORACIÓN DEL RIESGOS (Resolución 40595 de 2012): NIVEL DE DAÑO: EXTREMO NIVEL DE DEFICIENCIA: ALTO NIVEL DE PROBABILIDAD: ALTO CALIFICACIÓN NIVEL RIESGO: I CRITICO (Evaluación según la metodología que usen en la empresa)																										
	TASA GENERAL DE SINIESTRALIDAD DEL AÑO: Colombia : 13,3 Fallecimientos por cada 100.000 habitantes Colombia 2021: 19,8 muertos al día y fallecidos: 7238 Empresa																										
	Nº DE SINIESTROS VIALES ASOCIADOS A VELOCIDAD: Con fatalidad: Heridos graves mas 30 días: Heridos leves menos 30 días incapacidad_ Choques simples CARGOS Y LABORES EXPOSICIÓN DESPLAZAMIENTO LABORAL IDENTIFICADAS: Transporte de personas Transporte de cargas Mensajería Ventas y comercio Labores administrativas gestión empresarial																										
	NUMERO DE VEHÍCULOS A MONITOREAR GESTION DEL RIESGOS DE VELOCIDAD : # TOTAL VEHÍCULOS: (numero de vehículos que se utilizan desplazamiento laboral) # Vehículo transporte de pasajeros : # Automóviles: # Motos: # Carga Liviana: # Carga Pesada: # Vehículos emergencia # Maquinarias obra																										
OBJETIVO GESTION DEL RIESGO POR VELOCIDAD: Disminuir el nivel de riesgo I Critico Intolerable asociados a la conducción con excesos o velocidades inadecuadas a un nivel de riesgo aceptable mediante la implementación del programa de gestión de la velocidad aplicado a la empresa y contratistas.																											
OBJETIVO GENERAL	Prevenir la ocurrencia de accidentes graves y/o mortales generados por circulación a excesos de velocidad y fomentar el desplazamiento a velocidades reglamentarias y seguras																										
OBJETIVOS ESPECÍFICOS - METAS INDICADORES	Objetivo específico: Uso de tecnologías e innovación para la gestión de la velocidad segura. Metas: Realizar la instalación de dispositivos tecnológicos para el monitoreo de la velocidad al 100 % de los vehículos utilizados en el desplazamiento laboral Indicador: Cobertura Programa Gestión Velocidad Empresarial GVE : Variables a medir en el indicador: #VIP: Vehículos incluidos en el programa de gestión de la velocidad (propios y de terceros utilizados permanentemente para desplazamientos laborales) por mes #VDL: Numero de vehículos utilizados para desplazamientos laborales por mes Formula: GVE= (#VIP)/(#VDL) x 100 Cálculo: mensual y acumulado año Responsable de indicador. Objetivo específico: Fomentar el desplazamiento a velocidades reglamentarias y seguras Meta: Cero excesos de velocidad en los desplazamientos laborales Indicador: Excesos de Límite de Velocidad Laboral: ELVL Variables a medir en el indicador: #DLEV: Número diario de desplazamientos laborales con exceso de velocidad (casos en los que se superó el límite definido por la empresa) por mes. #TDL: Número total de desplazamientos por mes. Formula: ELVL= (#DLEV)/(#TDL) x 100 Responsable de indicador: Meta: El 100% de colaboradores conduzcan cumpliendo límites de velocidad en sus desplazamientos laborales Indicador: Numero de conductores que conducen cumpliendo límites de velocidad: CCLV Variables a medir en el indicador: # CCLV :Número de conductores cumplen límites de velocidad en el periodo # CTC Numero total de conductores del periodo Formula: CCLV= (#DLEV)/(#TDL) x 100 Responsable de indicador:																										
ALCANCE	El programa tiene cobertura para todos los vehículos de los colaboradores propios y de terceros utilizados permanentemente para desplazamientos laborales																										
RESPONSABLE	Coordinador de logística, Coordinador de rutas, jefe de rodamiento																										
FRECUENCIA DE MEDICIÓN DE INDICADORES	Cálculo de indicadores: Mensual y acumulado año																										
FRECUENCIA DE ANÁLISIS	El seguimiento a indicadores del programa se realiza trimestralmente en las reuniones del Comité de Seguridad Vial / Comité COPASST/Reunión Revisión gerencial SST (Definir los espacios de revisión). Se deja evidencia del seguimientos en las respectivas actas de reunión.																										
SEGUIMIENTO AL PROGRAMA: LINEAMIENTOS Y ACCIONES EN CASO DE INCUMPLIMIENTO	La empresa establece la velocidad en sus vehículos, siendo este un factor de riesgo clave en las lesiones causadas por accidentes de tránsito, para disminuir la probabilidad de ocurrencia de algún evento no deseado en la vía. Los límites de las velocidades permitidas son: 60 Km/h en zonas Urbanas 80 km/h en vías Nacionales y rurales 30 Km/h en zonas escolares y residenciales Igualmente, será responsabilidad de los conductores de <EMPRESA>, no exceder la velocidad de acuerdo con la señalización en la vía y reducir la velocidad en las siguientes condiciones: 1. Cuando se transite por lugares con alta concentración de personas 2. Cuando se disminuya la visibilidad en la vía (lluvia, niebla, humo o polvo). 3. Al pasar por pavimento húmedo o resbaloso. 4. Ascensos o descensos pronunciados. 5. Trabajos de mantenimiento en la vía 6. Curvas peligrosas La retroalimentación por excesos de velocidad se debe realizar el mismo día de ocurrencia del exceso estableciendo causa y corrección. A cada colaborador conductor que realiza desplazamiento laboral el área de (definir quien lo hace) le comunica el Indicador de cumplimiento limites de velocidad (definir medios de comunicación) dejando evidencia y caso de no cumplimiento de limites de velocidad se establecen las causas de no cumplimiento y se definen las acciones a seguir para cumplir (gestión de programación de rutas, tiempos de desplazamiento, horarios, acciones educativas, llamados de atención, sanciones, revisión de dispositivos de medición)																										
MECANISMO DE MEDICIÓN DEL PROGRAMA	Para medir la velocidad se decide hacer un calculo manual a partir de conocer en el conductor seleccionado el origen y la hora de inicio y el destino y hora de llegada de la ruta a controlar, además se requiere conocer el kilometraje del recorrido para hacer una regla de tres y obtener el promedio de veocidad a la que se desplazó el colaborador: Velocidad Promedio=$\left(\frac{\text{Tiempo empleado para recorrer la ruta (minutos)} * \text{Distancia de recorrido de la ruta}}{60 \text{ minutos (Equivale a 1 hora)}}\right) / 60$																										
RECURSOS GENERALES	Definir los recursos para: Compra e instalación de dispositivos El pago de plataforma del monitoreo Calibración de equipos Capacitaciones Se define recursos humano (profesionales internos y externos), y la asignación de recursos económicos, descritos en el presupuesto destinado para el SG-SST.																										
CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES																											
PLAN DE ACCIÓN CRONOGRAMA DE PROGRAMA GESTION DEL RIESGO CRITICO	FRECUENCIA	RESPONSABLES CARGO	RECURSOS																								
				jul-25	ago-25	sep-25	oct-25	nov-25	dic-25	ene-26	feb-26	mar-26	abr-26	may-26	jun-26												
				P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E
Inventario de vehículos (propios terceros, trabajadores) que utilizan los colaboradores para los desplazamientos laborales y que requieren monitoreo de velocidad	Variable																										
Elaboración de procedimiento para controlar las velocidad de los vehículos no automotores/ Procedimiento para controlar los excesos de velocidad y que hacer en caso reiterativo	Única																										
Cotización costos de monitoreo de velocidad	Variable																										
Definición de método para controlar los limites de velocidad	Única																										
Adquisición compra de equipos de monitoreo para monitoreo de velocidad (si se requiere)	Según metas																										
Instalación de equipos de monitoreo de velocidad (si se requiere)	Según metas																										
Calibración de equipos de medición - Registro de calibración (Si se requiere)	Según equipo																										
Inventario de rutas, tipos de vías y identificación de limites de velocidad identificación de zonas 30 km/h	Variable																										
Calculo de tiempos de desplazamiento distancia a recorrer Kms - Planificación del viaje	Diario																										
Monitoreo de velocidad: Revisión de la velocidad	Diario																										
Elaboración de los indicadores de cobertura y excesos de velocidad	Mensual Acumulado																										
Seguimiento a indicadores - General empresa e individuales por conductor	Mensual																										
Capacitación Sensibilización general Taller de gestión de la velocidad	Variable																										
Campañas gestión de la velocidad	Según metas																										
Diseño de la campaña conducción velocidades seguras	Según metas																										
Ejecución de campaña conducción a velocidades seguras	Según metas																										
Resultados de campaña conducción velocidades seguras	Según metas																										
TOTAL PROGRAMADAS / EJECUTADAS					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
F. OBSERVACIONES																											
REGISTRO DE ELABORACION, REVISION Y APROBACION																											
NOMBRE		ELABORÓ																				APROBÓ					
CARGO																											
II. CONTROL DE CAMBIOS																											
REVISIÓN		FECHA		CAMBIO										RESPONSABLE CAMBIO													

		PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL - PROGRAMA MODELO PREVENCIÓN DE LA FATIGA T&T SOLUTIONS S.A.S																										
FECHA DE INICIO		DURACIÓN																										
IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN NIVEL DE RIESGO		PELIGROS Y DESCRIPCIÓN DEL RIESGO IDENTIFICADO: Conducción de vehículos con exceso en el numero de horas de conducción - Desconocimiento del numero de horas de conducción de los colaboradores que utilizan vehículos con fines laborales de la empresa. No se llevan indicadores de cumplimiento de horas de conducción. No se tienen sistemas de monitoreo nivel de fatiga conductor. Planificación deficiente en tiempos de desplazamiento y las distancias a recorrer- Desconocimiento de gestión del sueño y del impacto de conducir con fatiga. Estudios han calculado que alrededor del 20% de los accidentes mortales en carretera y el 30% de los accidentes graves de tránsito están relacionados con la fatiga del conductor.																										
		VALORACIÓN DEL RIESGOS (Resolución 40595 de 2012): NIVEL DE DAÑO: EXTREMO NIVEL DE DEFICIENCIA: ALTO NIVEL DE PROBABILIDAD: ALTO CALIFICACIÓN NIVEL RIESGO: I CRÍTICO																										
		TASA GENERAL DE SINIESTRALIDAD DEL AÑO: Colombia : 13,3 Fallecimientos por cada 100.000 habitantes Colombia 2021: 19,8 muertos al día y fallecidos: 7238 Empresa:																										
		N° DE SINIESTROS VIALES ASOCIADOS A FATIGA: Con fatalidad: Heridos graves mas 30 días: Heridos leves menos 30 días incapacidad: Choques simples: (estadísticas específicas de la empresa)																										
		CARGOS Y LABORES EXPOSICIÓN DESPLAZAMIENTO LABORAL IDENTIFICADAS: Transporte de personas Transporte de cargas Mensajería Ventas comercio Labores administrativas (describir las labores donde se evidencia el riesgo)																										
OBJETIVO GENERAL		NUMERO DE CONDUCTORES A MONITOREAR GESTION DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO : # TOTAL CONDUCTORES:																										
		# Conductores transporte de pasajeros : # Conductores de automóvil : # Conductores de motos: # Conductores Carga Liviana: # Conductores Carga Pesada : # # Conductores de Maquinaria # Conductores de vehículos de emergencia.																										
		OBJETIVO GESTION DEL RIESGO POR FATIGA Disminuir el nivel de riesgo I Critico Intolerable asociados a la conducción con excesos en jornadas de conducción a un nivel de riesgo aceptable mediante la implementación del programa de gestión de la fatiga aplicado a la empresa y contratistas.																										
OBJETIVOS ESPECÍFICOS - METAS INDICADORES		Objetivo específico: Gestionar acciones en pro del bienestar psicológicos, físico y mental del conductor y de los demás actores de la vía a través de la gestión efectiva de horas de conducción y descanso. Meta: Cumplir con las horas de conducción en los desplazamientos laborales sin exceder de 10 horas en la jornada Indicador: EJLC: Numero de excesos en la jornada diaria de trabajo de los conductores (eventos en los que los conductores han superado el tiempo máximo permitido en la legislación) por mes #SDT: Sumatoria total de días trabajados por todos los conductores que realizan desplazamientos laborales por mes Formula: %EJL= (#EJD) / (#SDT) x 100 Responsable de indicador:																										
ALCANCE		El programa tiene cobertura para los colaboradores conductores en sus desplazamientos laborales																										
RESPONSABLE		Coordinadora de talento humano ,Programadores de ruta , Coordinador de logística, Coordinador de rutas, jefe de rodamiento,																										
FRECUENCIA DE MEDICIÓN DE INDICADORES		Cálculo de indicadores: Mensual y acumulado año																										
FRECUENCIA DE ANÁLISIS		El seguimiento a indicadores del programa se realiza trimestralmente en las reuniones del Comité de Seguridad Vial / Comité COPASST/Reunión Revisión gerencial SST . Se deja evidencia del seguimientos en las respectivas actas de reunión.																										
SEGUIMIENTO AL PROGRAMA: LINEAMIENTOS Y ACCIONES EN CASO DE INCUMPLIMIENTO		La empresa promueve y regula el descanso adecuado de los conductores, considerando la limitación de las horas máximas de conducción y los relevos para los mismos. Todos los conductores de la empresa deben evitar conducir bajo condiciones de fatiga y seguir las siguientes reglas como medida mínima de precaución:																										
		1. Máximo cada 2 horas debe hacer una pausa activa de 15 minutos. 2. Máximo cada 4 horas de conducción, el conductor debe parar y tomar un corto descanso antes de continuar. 3. Abstenerse de conducir después de sesiones de trabajo continuo mayores a 10 horas. 4. Abstenerse de conducir cuando se sienta enfermo o bajo medicamentos que puedan alterar su capacidad de reacción. 5. Abstenerse de conducir bajo condiciones de presión emocional que puedan afectar la atención o tiempos de reacción. La retroalimentación por excesos de horas de conducción en la jornada laboral se debe realizar el mismo día de ocurrencia del exceso estableciendo causa y corrección. A cada colaborador conductor que realiza desplazamiento laboral el área le comunica el Indicador de cumplimiento horas de conducción y los descansos dejando evidencia y se establecen las causas de no cumplimiento																										
MECANISMO DE MEDICIÓN DEL PROGRAMA		El colaborador reporta en el preoperacional la hora de inicio de la jornada y la hora en que terminó la jornada del día inmediatamente anterior donde condujo para cumplir con sus funciones o con su contrato y manualmente se hace el calculo de cuantas horas conduce con estas dos variables.																										
RECURSOS GENERALES		Definir los recursos para: Capacitaciones Se define recursos humano (profesionales internos y externos), y la asignación de recursos económicos, descritos en el presupuesto destinado para el SG-SST.																										
CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES																												
PLAN DE ACCIÓN CRONOGRAMA DE PROGRAMA GESTION DEL RIESGO CRITICO		FRECUENCIA	RESPONSABLES CARGO	RECURSOS																								
					jul-25		ago-25		sep-25		oct-25		nov-25		dic-25		ene-26		feb-26		mar-26		abr-26		may-26		jun-26	
					P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E
Listado de los colaboradores que realizan desplazamientos laborales y que requieren monitoreo de horas de conducción en la jornada		Variable																										
Elaboración de procedimiento para control de jornada de trabajo, horas de conducción y descanso de conductores		Única																										
Diagnostico de Fatiga: aplicación de Test de Somnolencia Diurna Diagnóstico de EpWorth ESS		Variable según rotación																										
Identificación de colaboradores conductores con un Perfil de fatiga Alto Riesgo de quedarse dormido mientras conduce según el test aplicado.		Variable según rotación																										
Encuesta de factores generadores de fatiga (registro individual) hábitos y condiciones para el descanso		Variable según rotación																										
Capacitación en autogestión del conductor horas de descanso y hábitos al descansar		Variable según rotación																										
Capacitación: La familia su entorno familiar y su gestión para minimizar la fatiga		Variable según rotación																										
Definición del mecanismo o equipo de medición a utilizar para verificación de cumplimiento		Única																										
Revisión de la programación de trabajadores-rotación de turnos y descanso		Diario																										
Calculo de tiempos de desplazamiento distancia a recorrer Kms - Planificación del viaje horas de conducción		Diario																										
Monitoreo de cumplimiento de horas de conducción y descanso		Diario																										
Elaboración de los indicadores de excesos de jornada laboral		Mensual Acumulado																										
Seguimiento a indicadores - General empresa e individuales por conductor		Mensual																										
Capacitación Sensibilización general Gestion del sueño		Variable																										
Campañas gestión del sueño y descanso saludable		Según metas																										
Diseño de la campaña gestión del sueño y descanso saludable		Según metas																										
Ejecución de campaña gestión del sueño y descanso saludable		Según metas																										
Resultados de campaña gestión del sueño y descanso saludable		Según metas																										
TOTAL PROGRAMADAS / EJECUTADAS					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
F. OBSERVACIONES																												
REGISTRO DE ELABORACION, REVISION Y APROBACION																												
NOMBRE		ELABORÓ												APROBÓ														
CARGO																												
H. CONTROL DE CAMBIOS																												
REVISIÓN		FECHA		CAMBIO										RESPONSABLE CAMBIO														

	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL - PROGRAMA MODELO DE CERO TOLERANCIA A LA CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL Y SUSTANCIAS PSICOACTIVAS T&T SOLUTIONS S.A.S																										
FECHA DE INICIO						DURACIÓN																					
IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN NIVEL DE RIESGO		PELIGROS Y DESCRIPCIÓN DEL RIESGO IDENTIFICADO: Consumo de alcohol y sustancias psicoactivas (SPA) en la conducción de vehículos . Desconocimiento de distancias recorridas al conducir sin estar pendiente de vía y del impacto circular a altas velocidades. No se monitorea ni llevan indicadores de cumplimiento no consumo de alcohol y SPA en la conducción. Planificación deficiente en tiempos de desplazamiento y las distancias a recorrer- Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial en Colombia el dice que el 96 % de los siniestros viales tiene hipótesis de causa probable conductas de riesgo y universidad nacional en estudio 2008 establece la el consumo de alcohol y SPA como quinta causa de siniestro en un 14;7% (describir según sea el riesgos en la empresa)																									
		VALORACIÓN DEL RIESGOS (Resolución 40595 de 2012): NIVEL DE DAÑO: EXTREMO NIVEL DE DEFICIENCIA: ALTO NIVEL DE PROBABILIDAD: ALTO CALIFICACIÓN NIVEL RIESGO: I CRITICO (Evaluación según la metodología que usen en la empresa)																									
		TASA GENERAL DE SINIESTRALIDAD DEL AÑO: Colombia : 13,3 Fallecimientos por cada 100.000 habitantes Colombia 2021: 19,8 muertos al día y fallecidos: 7238 Empresa: (escribir tasa de siniestralidad estadísticas empresa)																									
		Nº DE SINIESTROS VIALES ASOCIADOS AL CONSUMO DE ALCOHOL Y SPA: Con fatalidad: Heridos graves mas 30 días: Heridos leves menos 30 días incapacidad_ Choques simples (estadísticas especificas de la empresa)																									
		CARGOS Y LABORES EXPOSICIÓN DESPLAZAMIENTO LABORAL IDENTIFICADAS: Transporte de personas Transporte de cargas Mensajería Ventas y comercio Labores administrativas gestión empresarial (describir las labores donde se evidencia el riesgo).																									
		NUMERO DE VEHÍCULOS A MONITOREAR CERO TOLERANCIA AL CONSUMO DE ALCOHOL Y SPA : # TOTAL VEHÍCULOS: (numero de vehículos que se utilizan desplazamiento laboral) # Vehículo transporte de pasajeros : # Automóviles: # Motos: # Carga Liviana: # Carga Pesada : # Vehículos emergencia # Maquinarias obra																									
		NUMERO DE COLABORADORES ACTORES VIALES GESTION CERO TOLERANCIA AL CONSUMO DE ALCOHOL Y SPA: # TOTAL:																									
		OBJETIVO GESTION DEL RIESGO POR DISTRACCIONES: Disminuir el nivel de riesgo I Crítico Intolerable asociados al consumo de alcohol y SPA en la conducción a un nivel de riesgo aceptable mediante la implementación del programa de gestión prevención de distracciones aplicado a la empresa y contratistas.																									
OBJETIVO GENERAL		Prevenir la ocurrencia de accidentes graves y/o mortales generados por distracción en la conducción o en el desplazamiento peatonal																									
OBJETIVOS ESPECIFICOS - METAS INDICADORES		Objetivo específico: Fomentar comportamiento de cero consumo de alcohol y SPA al conducir o desplazarse por las vías Meta: Generar cambio en el comportamiento y disminuir el consumo de alcohol y SPA en actividades de conducción de vehículos y/o en desplazamientos peatonales. Indicador: % CCASPA: Cero consumo de alcohol y SPA: # PCP: Numero de pruebas de consumo en el periodo # TPP Numero de total de pruebas positivas Formula: % CCASPA= # PCP X # TPP / 100 Responsable de indicador:																									
ALCANCE		El programa tiene cobertura para todos los colaboradores actores viales en sus desplazamientos laborales																									
RESPONSABLE		Coordinadora de talento humano , Coordinador de rutas, jefe de rodamiento																									
FRECUENCIA DE MEDICIÓN DE INDICADORES		Cálculo de indicadores: Mensual y acumulado año																									
FRECUENCIA DE ANALISIS		El seguimiento a indicadores del programa se realiza trimestralmente en las reuniones del Comité de Seguridad Vial / Comité COPASST/Reunión Revisión gerencial SST. Se deja evidencia del seguimientos en las respectivas actas de reunión.																									
SEGUIMIENTO AL PROGRAMA: LINEAMIENTOS Y ACCIONES EN CASO DE INCUMPLIMIENTO		Considerando el interés de la empresa por potenciar su talento humano y atendiendo al hecho que el consumo abusivo de alcohol y las SPA es un problema que afecta a la sociedad en salud y calidad de vida, en el ámbito familiar y laboral y éste último en el aspecto de seguridad vial, se ha decidido implementar la siguiente política sobre no alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas: Queda prohibido fumar, encender cigarrillos, botar colillas de cigarrillos, en todas las actividades de conducción. Se prohíbe el consumo de bebidas alcohólicas en lugares y horarios de trabajo, así como también se prohíbe introducir al sitio de trabajo bebidas alcohólicas y presentarse al mismo bajo el efecto de alguna sustancia psicoactiva. Se fomentará la participación activa en todos los niveles de la empresa en la prevención del uso de alcohol y sustancias psicoactivas. Se realizarán pruebas aleatorias de consumo de alcohol y SPA, siguiendo los lineamientos del procedimiento para control de consumo anexo a este programa. En caso de que la prueba de consumo de alcohol resulte positiva, se aplicará lo establecido en el reglamento interno de trabajo, igualmente, la empresa en el marco de su sistema de gestión en seguridad y salud en el trabajo, desarrolla acciones encaminadas a promover estilos de vida saludable y el NO consumo de alcohol y sustancias psicotrópicas.																									
MECANISMO DE MEDICIÓN DEL PROGRAMA		La retroalimentación por consumo de alcohol y SPA al conducir o desplazarse se debe realizar el mismo día de ocurrencia estableciendo causa y corrección. A cada colaborador conductor que realiza desplazamiento laboral el área le comunica el Indicador de cumplimiento comportamiento seguro dejando evidencia y se establecen las causas de no cumplimiento y se definen las acciones a seguir para cumplir.																									
RECURSOS GENERALES		Definir los recursos para: Compra e instalación de dispositivos (cámaras de monitoreo) pago de plataforma del monitoreo Líderes observadores Capacitaciones Se define recursos humano (profesionales internos y externos), y la asignación de recursos económicos, descritos en el presupuesto destinado para el SG-SST.																									
CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES																											
PLAN DE ACCIÓN CRONOGRAMA DE PROGRAMA GESTION DEL RIESGO CRITICO	FRECUENCIA	RESPONSABLES CARGO	RECURSOS	jul-25		ago-25		sep-25		oct-25		nov-25		dic-25		ene-26		feb-26		mar-26		abr-26		may-26		jun-26	
				P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E
Inventario de vehículos (propios terceros, trabajadores) que utilizan los colaboradores para los desplazamientos laborales y que requieren monitoreo prevención de distracciones	Variable																										
Elaboración de procedimiento para controlar y monitorear el consumo de alcohol o SPA en la conducción o desplazamiento / Procedimiento en caso de evidenciar pruebas positivas en la conducción o desplazamiento.	Única																										
Definición de métodos para realizar observación de comportamiento seguro- prevención de no consumo	Única																										
Cotización costos de las pruebas para monitoreo comportamiento seguro en las vías	Única																										
Adquisición compra de equipos para monitoreo de consumo comportamiento seguro en las vías	Según metas																										
Aplicación de pruebas de consumo	Según metas																										
Definición y formación de colaboradores líderes observadores de comportamiento seguro en las vías .	Según metas																										
Observación del comportamiento seguro en las vías (Prevención del consumo de alcohol y SPA en desplazamientos conducción)	Según metas																										
Elaboración de los indicadores de comportamiento seguro en desplazamientos	Mensual Acumulado																										
Seguimiento a indicadores - General empresa e individuales por conductor	Mensual																										
Capacitación Sensibilización general Taller de prevención del consumo de alcohol, tabaco y SPA	Variable																										
Diseño de la campaña Prevención de prevención del consumo de alcohol, tabaco y SPA al conducir o desplazarse	Según metas																										
Ejecución de campaña prevención del consumo de alcohol, tabaco y SPA al conducir o desplazarse	Según metas																										
Resultados de campaña prevención del consumo de alcohol, tabaco y SPA al conducir o desplazarse	Según metas																										
TOTAL PROGRAMADAS / EJECUTADAS				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
F. OBSERVACIONES																											
REGISTRO DE ELABORACION, REVISION Y APROBACIÓN.																											
NOMBRE	ELABORÓ												APROBÓ														
CARGO																											
H. CONTROL DE CAMBIOS																											
REVISIÓN	FECHA	CAMBIO												RESPONSABLE CAMBIO													

TAT SOLUTIONS S.A.S		PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL - PROGRAMA MODELO GESTION PROTECCIÓN DE ACTORES VIALES VULNERABLES (peatones, ciclistas, motociclistas y pasajeros) TAT SOLUTIONS S.A.S																											
FECHA DE INICIO		DURACIÓN																											
IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN NIVEL DE RIESGO		PELIGROS Y DESCRIPCIÓN DEL RIESGO IDENTIFICADO: No se monitorea ni llevan indicadores del comportamiento seguro de los actores viales vulnerables (ciclistas , motociclistas y peatones, pasajeros) en sus desplazamientos laborales. Falta verificación de las condiciones de seguridad de vehículos (motos y bicicletas) que utilizan los colaboradores en sus desplazamientos laborales. Falta verificación de elementos de protección requeridos y del cumplimiento condiciones técnicas de seguridad que EPP deben cumplir - Falta definición de practicas seguras y/o directrices de movilidad que deben cumplir los colaboradores en sus desplazamientos laborales Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial en Colombia el dice que el 96 % de los siniestros viales tiene hipótesis de causa probable conductas de riesgo y universidad nacional en estudio 2008 establece la distracción como cuarta causa de siniestro en un 14;7% (describir según sea el riesgos en la empresa)																											
		VALORACIÓN DEL RIESGOS (Resolución 40595 de 2012): NIVEL DE DAÑO: EXTREMO NIVEL DE DEFICIENCIA: ALTO NIVEL DE PROBABILIDAD: ALTO ALIFICACIÓN NIVEL RIESGO: I CRÍTICO (Evaluación según la metodología que usen en la empresa)																											
		TASA GENERAL DE SINISTRALIDAD DEL AÑO Colombia : 13.3 Fallecimientos por cada 100.000 habitantes Colombia 2021: 19,8 muertos al día y fallecidos: 7238 Empresa: (escribir tasa de siniestralidad estadísticas empresa)																											
		Nº DE SINIESTROS ACTORES VIALES VULNERABLES (Peatón, motociclistas o peatón) Con fatalidad: Heridos graves mas 30 días: Heridos leves menos 30 días incapacidad Choques simples (estadísticas específicas de la empresa)																											
		CARGOS Y LABORES EXPOSICIÓN DESPLAZAMIENTO LABORAL IDENTIFICADAS: Transporte de personas Transporte de cargas Mensajería Ventas y comercio Labores administrativas gestión empresarial (describir las labores donde se evidencia el riesgo).																											
		NUMERO DE TOTAL DE TRABAJADORES REALIZAN DESPLAZAMIENTO LABORAL : # de Peatones # de Motociclistas # de Ciclistas # Usuarios de transporte publico #Transporte empresa (buses, van, camionetas)																											
		NUMERO DE VEHÍCULOS A MONITOREAR DESPLAZAMIENTO LABORAL : # TOTAL VEHÍCULOS: (numero de vehículos que se utilizan desplazamiento laboral) # Vehículo transporte de pasajeros: # Automóviles: # Motos: # Carga Liviana: # Carga Pesada: # Vehículos emergencia # Maquinarias obra																											
		OBJETIVO GESTION DEL RIESGO POR DISTRACCIONES: Disminuir el nivel de riesgo Crítico Intolerable asociados a la conductas, comportamientos o condiciones inseguras al desplazarse en las vías																											
OBJETIVO GENERAL		Prevenir la ocurrencia de accidentes graves y/o mortales generados por conductas, comportamientos o condiciones inseguras en el desplazamiento laboral actores vulnerables en la vía.																											
OBJETIVOS ESPECÍFICOS- METAS INDICADORES		Objetivo específico: Promover la cultura de una movilidad segura para todos los actores viales vulnerables Meta: Generar cambio en el comportamiento que nos lleve a conductas y comportamientos seguros en las vías Indicador: % CSC: Comportamiento seguro en desplazamiento o conducción: # CSC: Numero de comportamientos seguros que cumplen # TCO Numero de total de comportamientos observados Formula: %CSD= #CSC X 100 / # TCO Responsable de indicador: Objetivo específico: Cambio en las condiciones de seguridad de los actores vulnerables(mejoras) dar los elementos de protección total y hacerlo visible en la vías en el desplazamiento laboral en la vías (motociclistas, ciclistas y peatones) Promover cambios en las condiciones de movilidad inseguras de los trabajadores en sus desplazamiento casa trabajo casa Meta: 100% trabajadores deben hacerse visible en las vías en sus desplazamientos diurnos y nocturnos. 100% de trabajadores en moto o bicicleta con elementos de protección personal completos para sus desplazamiento laboral Mejoras en las condiciones de movilidad de actores viales vulnerables # de mejoras a realizar y # de mejoras realizadas o gestionadas Indicador: RSVI Riesgos de seguridad vial identificados: Rt (a) # Riesgos viales identificados al inicio del año Rt(a) # Riesgos viales identificados al final del año Formula: Rt(a)- Rt(a) Responsable de indicador: Objetivo específico: Uso de tecnologías e innovación para monitoreo de comportamiento seguro en las vías y prevención de distracción en la conducción . Metas: Realizar la instalación de dispositivos tecnológicos (cámaras de seguridad internas y externas) para el monitoreo comportamiento seguro en 100 % de los vehículos utilizados en el desplazamiento laboral Indicador: Cobertura: # VCS : Numero de vehículos (motos, bicicletas) con cámaras de seguridad para monitoreo *100 / # VTM: Numero total de vehículos a monitorear Formula: #VCS X 100/ # VTM																											
ALCANCE		El programa tiene cobertura para todos los colaboradores actores viales vulnerables en sus desplazamientos laborales																											
RESPONSABLE		Coordinadora de talento humano, Coordinador de rutas, jefe de rodamiento																											
FRECUENCIA DE MEDICIÓN DE INDICADORES		Cálculo de indicadores: Mensual y acumulado año																											
FRECUENCIA DE ANALISIS		El seguimiento a indicadores del programa se realiza trimestralmente en las reuniones del Comité de Seguridad Vial / Comité COPASST/Reunión Revisión gerencial SST. Se deja evidencia del seguimientos en las respectivas actas de reunión.																											
SEGUIMIENTO AL PROGRAMA: UNAMINENTOS ACCIONES EN CASO DE INCUMPLIMIENTO Y DIRECTRICES PARA PROTEGER ACTORES VIALES VULNERABLES		Como lineamientos para la protección de los actores viales se establecen los siguientes lineamientos: La organización, en cumplimiento con la normatividad legal vigente y con el fin de garantizar el cuidado y protección de los trabajadores, definiendo e implementado normas para el uso adecuado de los Elementos de Protección Personal de acuerdo al rol que desempeñe en la vía, conforme a las siguientes consideraciones: Establecer que el uso de los Elementos de Protección Personal es de carácter obligatorio para todos los trabajadores (directos, contratistas, subcontratistas). Es responsabilidad de cada trabajador, cuidar sus elementos de Protección Personal. El uso de los elementos de Protección Personal es de uso exclusivo para las labores de la organización. Todo trabajador es responsable de notificar el requerimiento de reposición de algún Elemento de Protección Personal. Los motociclistas deberán usar en todos los desplazamientos laborales los siguientes EPP, de acuerdo con el protocolo: Practicas seguras para los trabajadores que usan la motocicleta como herramienta de trabajo: Casco (certificado), guantes para motociclistas, armadura de protección (rodilleras, coderas etc.) y botas de seguridad. Con respecto al uso del cinturón de Seguridad: Todo trabajador o contratista que conduzca vehículos, deberá usar el cinturón de seguridad en todo momento. Los conductores de la organización, deberán asegurarse de que sus acompañantes, si así aplicase, usen de forma apropiada en cinturón de seguridad, durante todo el trayecto. La retroalimentación por incumplimiento a las directrices para la protección de actores viales vulnerables se debe realizar el mismo día de ocurrencia del exceso estableciendo causa y corrección. A cada colaborador conductor que realiza desplazamiento laboral el área de (definir quien lo hace) le comunica el indicador de cumplimiento (definir medios de comunicación) dejando evidencia y caso de no cumplimiento de las directrices se establecen las causas de no cumplimiento y se definen las acciones a seguir para cumplir (gestión de programación de rutas, tiempos de desplazamiento, horarios, acciones educativas, llamados de atención, sanciones, revisión de dispositivos de medición) por ejemplo: 1. Evaluación anual de los comportamientos de los colaboradores relacionados con la seguridad vial. 2. Revisión de quejas reportadas relacionadas con comportamientos de los colaboradores que ponga en riesgo su seguridad vial y/o la de los demás miembros de la comunidad de la compañía y/o la de otros actores viales. 3. Identificación de los trabajadores con reporte que quejas relacionadas con el comportamiento en la vía 4. Registro de la queja en la hoja de control de conductores y vehículos. 5. Si el trabajador presentó un reporte que quejas relacionadas con el comportamiento en la vía, se envía notificación al trabajador con el fin de realizar la compromiso de mejora y recomendaciones para la prevención																											
		CONDUCTORES: Los conductores de la organización deberán observar las siguientes directrices frente a los actores viales vulnerables: 1. Ajustar adecuadamente los espejos del vehículo y hacer uso de estos (retrovisores y laterales), cada vez que vaya a realizar alguna maniobra. En lo posible instalar espejos convexos ya que estos disminuyen las áreas de puntos ciegos que existen con los espejos tradicionales. 2. Usar tecnologías con sensores o cámaras que facilitan la detección de la cercanía de objetos o personas. 3. Los vehículos de transporte de pasajeros deben utilizar los espacios destinados y autorizados para recoger y dejar pasajeros. 4. Indicar los movimientos del vehículo previo a la realización de la maniobra mediante las luces direccionales. Esto con la antelación suficiente para que los actores viales identifiquen, comprendan y actúen basados en la señal emitida. 5. Respetar el carril por el cual se moviliza el o los usuarios de motocicleta. 6. Tomar una distancia de seguridad que evite interacciones negativas entre los vehículos, generadoras de efectos como la atracción o la repulsión. 7. Utilizar elementos anti-empotamiento o barras laterales de protección. 8. No pillar de manera agresiva o estirndente cerca del motociclista ya que esto puede causar aturdimiento, miedo y confusión tanto para el conductor como para el acompañante de ese vehículo, aumentando la probabilidad de causar la pérdida del control del vehículo. Hay que recordar que los usuarios de motocicleta son altamente sensibles a los efectos de atracción y repulsión que son generados debido al tamaño de los vehículos y las velocidades que pueden alcanzar, por ende, es necesario que al sobrepasar a uno o varios usuarios de motocicleta lo realicen de la siguiente manera: -Respetando el carril por el cual se moviliza el o los usuarios de motocicleta. -Tomando una distancia de seguridad que evite interacciones negativas entre los vehículos y la generación de efectos como la atracción o repulsión. 9. Los conductores de vehículos motorizados deben garantizar la prioridad de los ciclistas en el entorno vial, estos tienen prelación en el uso de la vía. En el momento de adelantar un ciclista deben asegurarse de hacerlo dándole 1.5 metros al ciclista en la maniobra, para salvaguardar su integridad.																											
		PEATONES: 1. Respetar y no obstruir el espacio destinado para las bicicletas, sean ciclorutas o carriles exclusivos para su tránsito. 2. Abstenerse de invadir las zonas en que transitan los vehículos motorizados. 3. Evita llevar elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito. 4. En los sitios de tránsito común se debe cruzar por las cebras, evitando el cruce en medio de las vías o por los separadores de los carriles. 5. Cuidate de ubicarte delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido. 6. No ser remolcado por vehículos en movimiento. 7. Ocupar los sitios designados únicamente para peatones, evitando restringir las zonas de protección de la vía férrea (como los paraderos viales del transporte público). 8. Subirse y bajarse de los vehículos solo cuando estén estacionados y no en movimiento. 9. Al pasar por puentes mojados, lisos o sobre escaleras, hacho con pasos cortos y despacio, ademas procura llevar las manos libres y apoyarte en las barandas. 10. Al cruzar una vía, mira a ambos lados de la calle para asegurarte que no estén transitando vehículos en ese momento.																											
		MOTOCICLISTAS: 1. El bienestar físico y mental debe ser óptimo. 2. Garantizar las condiciones de la motocicleta. 3. Llevar los documentos del vehículo y del motociclista (SOAT, Revisión técnico-mecánica, licencia de conducción). 4. Usa prendas de seguridad: use siempre casco certificado, chaqueta reflectiva, guantes, rodilleras y calzado antideslizante básicamente. 5. Identificar puntos críticos y estado de la vía por donde se vaya a desplazar. 6. Circule a velocidad adecuada. 7. Aunque tenga la prelación en la vía, si necesita adelantar, baje la velocidad y asegúrese de que le cedan el paso. Utilice siempre los espejos retrovisores, evite zigzaguear y atienda las señales de tránsito. 8. Estar siempre en alerta permanente y total concentración. 9. Si identifica algún error en su conducción, lo importante es entender que hay acciones que naturalizamos sin conocer sus consecuencias, como manejar estresado, no encender las luces o transitar por los carriles de forma irresponsable. 10. Frene con anticipación y suavidad; asegúrese de no hacerlo sobre las señales del piso, especialmente cuando llueve. 11. No adelante entre vehículos. Hágalo con precaución, mira el espejo y usa las direccionales. 12. Trate de seguir la trayectoria de una de las ruedas traseras del vehículo que va delante, guardando la distancia y sin confiarse. Lo más probable es que, si hay un hueco, el otro conductor lo esquee.																											
		MECANISMO DE MEDICIÓN DEL PROGRAMA		Aplicando una inspección de observación de comportamientos, en puntos estrategicos en las rutas que siguen los conductores, se determina quien incumple las directrices de este programa																									
		RECURSOS GENERALES		Definir los recursos para: Capacitaciones Líderes observadores capacitados Se define recursos humano (profesionales internos y externos), y la asignación de recursos económicos, descritos en el presupuesto destinado para el SG-SST.																									
		PLAN DE ACCIÓN CRONOGRAMA DE PROGRAMA GESTION DE RIESGO CRITICO		FRECUENCIA		RESPONSABLES CARGO		RECURSOS		jul-25 ago-25 sep-25 oct-25 nov-25 dic-25 ene-26 feb-26 mar-26 abr-26 may-26 jun-26																			
				P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E
		Inventario de vehículos (proprios terceros, trabajadores), motos y bicicletas que utilizan los colaboradores para los desplazamientos laborales		Variable																									
Inspección de seguridad Diagnóstico para verificar condiciones de seguridad motos, bicicletas utilizadas en desplazamientos laborales # de Mejoras que se deben gestionar en vehículos		Variable																											
Inspección de seguridad Diagnóstico para verificar condiciones de seguridad de los elementos de protección personal (motociclistas y ciclistas # de Mejoras que se deben gestionar en elementos de protección		Variable																											
Evaluación periódicamente con las directrices de seguridad vial para promover la protección de actores viales vulnerables (peatones, pasajeros, ciclistas y motociclistas) en sus desplazamientos		Única																											
Definición de métodos para realizar observación de comportamiento seguro- actores vulnerables		Única																											
Colocación costos cámaras de seguridad en motos o bicicletas para monitoreo comportamiento seguro en las vías		Única																											
Adquisición compra de equipos cámaras de seguridad externas motos o bicicletas en vehículos para monitoreo comportamiento seguro en las vías		Según metas																											
Instalación de equipos de monitoreo de las distracciones al conducir		Según metas																											
Definición y formación de colaboradores líderes observadores de comportamiento seguro en las vías		Según metas																											
Observación del comportamiento seguro en las vías		Según metas																											
Elaboración de los indicadores de comportamiento seguro en actores vulnerables (desplazamientos laborales)		Mensual Acumulado																											
Seguimiento a indicadores - Programa de protección de actores vulnerables y comportamiento seguro Indicador de gestión de riesgos viales		Trimestral																											
Documentación de mejoras en cambio de condiciones de seguridad y cambio de comportamientos actores vulnerables		Trimestral																											
Capacitación Sensibilización general Taller de prevención comportamiento seguros en las vías (actores vulnerables)		Variable																											
Campañas Comportamiento seguro en las vías al conducir o desplazarse		Según metas																											
Diseño de la campaña Comportamiento seguro al conducir o desplazarse		Según metas																											
Ejecución de campaña Comportamiento seguro al conducir al conducir o desplazarse		Según metas																											
Resultados de campaña Comportamiento seguro al conducir		Según metas																											
TOTAL PROGRAMADA Y EJECUTADA																													
T. OBSERVACIONES																													
NOMBRE		ELABORO														APROBO													
CARGO																													
		A CONTINUACIÓN CAMBIO																											
REVISIÓN		FECHA		CAMBIO										RESPONSABLE CAMBIO															