

**PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL
PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
(2016 – 2018)**

**DIAGNÓSTICO, PROPUESTA DE PLANES Y
ACCIONES**



Pontificia Universidad
JAVERIANA
Bogotá

PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA

Tus Acciones Impactan

BOGOTÁ D.C., DICIEMBRE DE 2016



CONTROL DE CAMBIOS

PROYECTO: PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

ESPECIALIDAD: INGENIERÍA DE TRANSPORTE

VERSION No.	FECHA	VERSION No.	FECHA
0	JUNIO DE 2016		
1	OCTUBRE DE 2016		
2	DICIEMBRE DE 2016		
Elaboró:		Avaló:	
Pontificia Universidad Javeriana			
Bogotá Colombia			

Observaciones:	
----------------	--

Tus Acciones Impactan

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	12
1 FORTALECIMIENTO DE LA GESTION INSTITUCIONAL.....	13
1.1 OBJETIVOS DEL PESV	13
1.1.1 OBJETIVO GENERAL.....	13
1.1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	13
1.1.3 DIRECTRICES DE LA ALTA DIRECCIÓN	13
1.2 COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL.....	14
1.2.1 ACTA DE COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL.....	14
1.2.2 OBJETIVOS DEL COMITÉ.....	15
1.2.3 INTEGRANTES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	15
1.2.4 ROLES Y FUNCIONES DE LOS INTEGRANTES	16
1.2.5 FRECUENCIA DE REUNIONES	16
1.3 RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	16
1.3.1 RESPONSABLE DEL PESV.....	16
1.3.2 IDONEIDAD DEL RESPONSABLE	16
1.4 POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL.....	17
1.4.1 DOCUMENTACIÓN DE LA DIRECTRIZ DE SEGURIDAD VIAL “MOVILIDAD JAVERIANA”	17
1.4.2 DIRECTRICES DE SEGURIDAD VIAL.....	17
1.4.3 LA DIRECTRIZ DE SEGURIDAD VIAL DE LA UNIVERSIDAD SE ADECUA AL PROPÓSITO DE UNIVERSIDAD	18
1.4.4 MARCO DE REFERENCIA	19
1.4.5 COMPROMISO DE CUMPLIMIENTO Y MEJORA CONTINUA.....	19
1.5 DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	19
1.5.1 EVIDENCIA DE DIVULGACIÓN.....	19
1.6 DIAGNÓSTICO - CARACTERIZACIÓN DE LA UNIVERSIDAD	23
1.6.1 ACTIVIDAD ECONÓMICA.....	23
1.6.2 ANÁLISIS DE LA PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA.....	23
1.6.3 SERVICIOS QUE PRESTA LA UNIVERSIDAD	24
1.6.4 POBLACIÓN DE LA PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA	24
1.6.5 VEHÍCULOS AUTOMOTORES AL SERVICIO DE LA PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA.....	27
1.6.6 CIUDADES DE OPERACIÓN.....	27

1.6.7	MECANISMO DE CONTRATACIÓN VEHÍCULOS NO PROPIOS.....	27
1.6.8	MECANISMOS DE CONTRATACIÓN DE CONDUCTORES	27
1.7	DIAGNÓSTICO DE RIESGOS VIALES	28
1.7.1	ENCUESTAS.....	28
1.7.2	APLICACIÓN DE LA ENCUESTA	30
1.7.3	RIESGOS DE OPERACIÓN	30
1.7.4	CONSOLIDACIÓN Y ANÁLISIS DE LA ENCUESTA.....	30
1.7.5	DEFINICIÓN DE RIESGOS VIALES DE LA PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA.....	36
1.7.6	CALIFICACIÓN DE RIESGOS VIALES	36
1.7.7	CLASIFICACIÓN DE RIESGOS VIALES.....	40
1.8	PLANES DE ACCIÓN DE RIESGOS VIALES (DEFINICIÓN DE PLANES DE ACCIÓN).....	41
1.8.1	Planes de acción para Factor humano	41
1.8.2	Planes de acción factor vehículos.....	42
1.8.3	Planes de acción infraestructura segura	42
1.8.4	Planes de acción para atención a victimas	43
1.8.5	VIABILIDAD DE LOS PLANES DE ACCIÓN	43
1.9	IMPLEMENTACIÓN DE LOS PLANES DE ACCIÓN DEL PESV	43
1.9.1	CRONOGRAMA DE LA IMPLEMENTACIÓN	43
1.9.2	PRESUPUESTO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PESV	45
1.10	SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LOS PLANES DE ACCIÓN DEL PESV ...	45
1.10.1	INDICADORES DEL PESV	45
1.10.2	RESPONSABLES EN LA MEDICIÓN DE INDICADORES	46
1.10.3	FUENTES Y FORMULAS PARA EL CÁLCULO DE LOS INDICADORES..	46
1.10.4	METAS DE LOS INDICADORES.....	46
1.10.5	PERIODICIDAD DE LA MEDICIÓN.....	46
1.10.6	INDICADORES DE NÚMERO DE PERSONAS CAPACITADAS.....	46
1.10.7	INDICADORES DE NÚMERO DE ACCIDENTES DE TRANSITO.....	46
1.10.8	INDICADORES DE MANTENIMEINTO PREVENTIVO	47
1.10.9	AUDITORÍAS DEL PESV	47
1.10.10	METODOLOGÍA DE AUDITORÍA.....	47
1.10.11	PERIODOS DE DESARROLLO DE AUDITORÍAS	47
2	COMPORTAMIENTO HUMANO	48
2.1	PROCEDIMIENTO PARA LA SELECCIÓN DE CONDUCTORES.....	48
2.1.1	PERFIL DEL CONDUCTOR	48

2.1.2	PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES.....	49
2.2	PRUEBAS DE INGRESO DE CONDUCTORES.....	51
2.2.1	EXÁMENES MÉDICOS.....	51
2.2.2	IDONEIDAD EN EXAMENES MÉDICOS.....	52
2.2.3	EXÁMENES PSICOSENSOMÉTRICOS.....	52
2.2.4	IDONEIDAD EN EXAMENES PSICOSENSOMÉTRICOS	53
2.2.5	PRUEBAS TEÓRICAS	53
2.2.6	IDONEIDAD PRUEBAS TEÓRICAS.....	53
2.2.7	PRUEBA PRÁCTICA.....	53
2.2.8	IDONEIDAD PRUEBA PRÁCTICA	53
2.2.9	PRUEBAS PSICOTÉCNICAS	53
2.2.10	IDONEIDAD DE QUIEN REALIZA PRUEBAS PSICOTÉCNICAS.....	54
2.3	PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO	54
2.4	CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL	54
2.4.1	PROGRAMA DE CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL PARA CONDUCTORES PROPIOS.....	54
2.4.2	CRONOGRAMA DE FORMACIÓN PARA CONDUCTORES DE LA PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA.....	57
2.4.3	RESPONSABLE DEL PROGRAMA DE CAPACITACIÓN	58
2.4.4	TEMAS DE NORMATIVIDAD	58
2.4.5	TEMAS DE SENSIBILIZACIÓN EN LOS DIFERENTES ROLES DEL FACTOR HUMANO	58
2.4.6	TEMAS DE COMO ACTUAR FRENTE A ACCIDENTES DE TRÁNSITO ...	58
2.4.7	TEMAS BASADOS EN EL DIAGNÓSTICO REALIZADO A LA UNIVERSIDAD	58
2.4.8	INTENSIDAD HORARIA.....	58
2.4.9	TEMAS ACORDES CON LOS TIPOS DE VEHÍCULO	58
2.4.10	TEMAS ACORDES CON LOS TIPOS DE VEHÍCULO	58
2.4.11	PROGRAMA EXIGIDO A CONDUCTORES PROPIOS Y TERCEROS.....	58
2.4.12	MODELO DE EVALUACIÓN DE LA CAPACITACIÓN.....	59
2.4.13	ACIERTOS SOBRE EVALUACIONES	59
2.4.14	PROGRAMA DE CAPACITACIÓN CONDUCTORES NO PROPIOS	59
2.4.15	EVIDENCIA DE LAS CAPACITACIONES DE CONDUCTORES NO PROPIOS.....	59
2.5	CONTROL DE DOCUMENTACIÓN DE CONDUCTORES.....	59
2.5.1	INFORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES	59

2.5.2	PROTOCOLO DE CONTROL	59
2.5.3	CONTROL Y TRAZABILIDAD DE LAS ACCIONES	60
2.5.4	REPORTE DE COMPARENDOS	60
2.5.5	REGISTRO DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO.....	62
2.5.6	PROCEDIMIENTO EN CASO DE COMPARENDOS A LOS CONDUCTORES 63	
2.5.7	RESPONSABLE PARA LA VERIFICACIÓN Y APLICACIÓN DE PROCEDIMIENTO EN CASO DE EXISTIR COMPARENDOS.....	64
2.6	DIRECTRICES DE REGULACIÓN DE LA PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA	65
2.6.1	DIRECTRICES DE CONTROL DE ALCOHOL Y DROGAS.....	68
2.6.2	RESPONSABLES PARA LA REALIZACIÓN DE LAS PRUEBAS.....	68
2.6.3	MECANISMOS PARA LA REALIZACIÓN DE LAS PRUEBAS	69
2.6.4	IDONEIDAD DE QUIEN REALIZA LAS PRUEBAS	69
2.6.5	PERIODICIDAD PARA LA REALIZACIÓN DE LAS PRUEBAS.....	69
2.6.6	ACCIONES CUANDO EL RESULTADO DEL EXAMEN ES POSITIVO.....	69
2.6.7	REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO	70
2.6.8	REPORTE DE JORNADA LABORALES Y PLANIFICACIÓN	70
2.6.9	VELOCIDAD.....	70
2.6.10	LIMITES DE VELOCIDAD PARA LAS ZONAS URBANAS Y RURALES....	71
2.6.11	CONOCIMIENTO DE LOS CONDUCTORES DE LAS DIRECTRICES DE VELOCIDAD.....	71
2.6.12	MECANISMOS DE MONITOREO Y CONTROL DE VELOCIDAD.....	71
2.6.13	DIRECTRIZ DE USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD.....	71
2.6.14	CONOCIMIENTO DE LA DIRECTRIZ DEL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD	71
2.6.15	MECANISMOS DE CONTROL DEL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD 71	
2.6.16	DIRECTRICES DEL USO DE ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL 71	
2.6.17	CONOCIMIENTO DE LA DIRECTRIZ DEL USO DE EPP PARA CONDUCTORES.....	72
2.6.18	DIRECTRIZ DE USO DE EQUIPOS DE EQUIPOS BIDIRECCIONALES...	72
2.6.19	MECANISMO DE CONTROL DE USO DE EQUIPOS BIDIRECCIONALES	72
2.6.20	SANCIONES A CONDUCTORES POR EL USO DE EQUIPOS BIDIRECCIONALES	72
3	VEHÍCULOS SEGUROS	72

3.1	MANTENIMIENTO PREVENTIVO	72
3.1.1	HOJAS DE VIDA VEHÍCULOS	73
3.1.2	INFORMACIÓN GENERAL DE LOS VEHÍCULOS	73
3.1.3	SEGUROS DE LOS VEHICULOS	73
3.1.4	REPORTE DE ACCIDENTES E INCIDENTES	73
3.1.5	RECOMENDACIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN DE MANTENIMIENTO 73	
3.1.6	CRONOGRAMAS DE INTERVENCIONES DE VEHÍCULOS	73
3.1.7	VERIFICACIÓN DE MANTENIMIENTO PARA VEHÍCULOS DE TERCEROS 74	
3.1.8	IDONEIDAD (TALLERES PARA MANTENIMIENTO PREVENTIVO)	74
3.2	MANTENIMIENTO CORRECTIVO	76
3.2.1	REGISTRO	76
3.2.2	PROTOCOLO	79
3.2.3	IDONEIDAD (TALLERES PARA MANTENIMIENTO CORRECTIVO)	79
3.3	CHEQUEO PREOPERACIONAL	80
3.3.1	INSPECCIÓN PREOPERACIONAL	80
3.3.2	DILIGENCIAMIENTO DE LOS FORMATOS	81
3.3.3	VERIFICACIÓN DEL DILIGENCIAMIENTO DE LOS FORMATOS	81
4	INFRAESTRUCTURA SEGURA	82
4.1	RUTAS INTERNAS	83
4.1.1	REVISIÓN ENTORNO FÍSICO	83
4.1.2	CONFLICTO EN LA CIRCULACIÓN	85
4.1.3	DESPLAZAMIENTO EN LAS ZONAS PEATONALES DENTRO DEL CAMPUS	86
4.1.4	VIAS INTERNAS DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS	89
4.1.5	PARQUEADEROS INTERNOS	91
4.1.6	MANTENIMIENTO DE SEÑALIZACIÓN	94
4.2	RUTAS EXTERNAS	95
4.2.1	ESTUDIO DE RUTAS	95
4.2.2	PUNTOS CRITICOS Y ESTRATEGÍAS DE PREVENCIÓN	97
4.2.3	DIRECRICES DE ADMINISTRACIÓN DE RUTAS	99
4.2.4	HORARIOS Y JORNADAS DE TRABAJO	99
4.2.5	APOYO TECNOLÓGICO	99
4.2.6	MONITOREO	100

4.2.7	DIRECTRICES DE SOCIALIZACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE INFORMACIÓN	100
5	ATENCIÓN DE VÍCTIMAS	101
5.1.1	PROTOCOLOS	101
5.1.2	DIVULGACIÓN DE PROTOCOLOS	103
5.2	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	103
5.2.1	INFORMACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	103
5.2.2	ANÁLISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	104
5.2.3	LECCIONES APRENDIDAS	104
5.2.4	FUENTE DE INFORMACIÓN	104
5.2.5	PROCEDIMIENTO PARA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES.....	105
5.2.6	INDICADORES.....	105
6	VALORES AGREGADOS	105
6.1	NUEVAS PROPUESTAS O INNOVACIONES QUE SE PRESENTAN EN EL PESV 105	
6.1.1	SEMANA DE MOVILIDAD JAVERIANA	105
6.1.2	PACTO UNIVERSIDADES	106
6.1.3	MANUALES DE BUENAS PRÁCTICAS	106
6.1.4	APP CARRO COMPARTIDO	107
	Bibliografía.....	115

Tus Acciones Impactan

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Cronograma divulgación directrices PESV Pontificia Universidad Javeriana 2016-2017	22
Tabla 2. Población Universitaria	24
Tabla 3. Flota Vehicular de propiedad y uso de La Universidad.....	27
Tabla 4. Conductores y vehículos asignados.....	28
Tabla 5. Tamaño muestral de la encuesta de movilidad	30
Tabla 6. Consolidación de la encuesta	31
Tabla 7. Criterios para clasificación de los Riesgos	37
Tabla 8. Calificación de probabilidad versus impacto.....	38
Tabla 9. Calificación de la probabilidad e impacto	38
Tabla 10. Matriz de clasificación, calificación y plan de acción de los riesgos viales.....	39
Tabla 11. Cronograma de Implementación PESV a través del Plan de Regularización y Manejo de la Pontificia Universidad Javeriana.....	44
Tabla 12. Cronograma de Implementación PESV para riesgos por comportamiento Humano.....	44
Tabla 13. Cronograma de Implementación PESV para riesgos por máquina.....	44
Tabla 14. Indicadores de actividad del PESV	45
Tabla 15. Indicadores de resultados del PESV	46
Tabla 16. Descripción básica del perfil del conductor.....	48
Tabla 17. Cronograma de Capacitación en Seguridad Vial a Conductores Propios.....	57
Tabla 18. Datos del Personal de Transporte.....	61
Tabla 19. Reporte comparendos conductores.....	62
Tabla 20. Talleres autorizados por marca	74
Tabla 21. Datos básicos vehículos del Campus.....	75
Tabla 22. Resumen trazabilidad del mantenimiento vehículos 2016.....	77

Tabla 23. Cupos de estacionamiento.....	92
Tabla 24. Condiciones de riesgo en seguridad vial a las rutas habituales.....	97
Tabla 25. Documentación para reclamación por accidente.....	101
Tabla 26. Red hospitalaria para la atención de víctimas	102
Tabla 27. Accidentes por año y costo para la aseguradora.....	103



Tus Acciones Impactan

INDICE DE GRAFICAS

Figura 1. Logo del plan estratégico de seguridad vial.....	17
Figura 2. Registro fotográfico de charla de socialización PESV.	20
Figura 3. Primera Semana de la Movilidad Javeriana.	21
Figura 4. Estructura Organizacional Pontificia Universidad Javeriana.....	25
Figura 5. Campus de la Pontificia Universidad Javeriana.....	26
Figura 6. Encuesta de movilidad a la comunidad universitaria	29
Figura 7. Resultados de las encuestas para personal administrativo y aprendices.....	33
Figura 8. Resultados de la encuesta de movilidad Estudiantes.....	35
Figura 9. Evaluación del riesgo.	40
Figura 10. Certificado de asistencia en capacitación vial	56
Figura 11. Procedimiento de seguimiento y control de comparendos.....	64
Figura 12. Ficha Técnica del Alcoholímetro	69
Figura 13. Protocolo de mantenimiento y seguimiento a la flota.....	79
Figura 14. Espacio público y red de circulación interna.	82
Figura 15. Red de espacios abiertos y estructura ambiental y paisajística	83
Figura 16. Rutas Internas del Campus.	84
Figura 17. Demarcación zonas de paso de peatones en parqueadero nivel 1	85
Figura 18. Demarcación zonas de paso de peatones en parqueadero niveles 4 y 5.	85
Figura 19. Paso peatonal ingreso HUSI.	85
Figura 20. Demarcación zonas de paso de peatones en las circulaciones vehiculares. ...	86
Figura 21. Demarcación zona de descargue.	86
Figura 22. Demarcación zona de prioridad para personas con movilidad reducida y bici usuarios.	87
Figura 23. Zonas de circulación peatonal sector sur oriental.....	87

Figura 24. Zonas de circulación peatonal sector sur occidental	88
Figura 25. Zonas de circulación peatonal sector hospital 1	88
Figura 26. Zonas de circulación peatonal sector hospital 2	89
Figura 27. Zonas de circulación vehicular y parqueaderos.....	90
Figura 28. Zonas de circulación vehicular sur.	90
Figura 29. Señalización del límite de velocidad.....	91
Figura 30. Reductores de velocidad en vías internas.	91
Figura 31. Fachada sur Ed. Don Guillermo Castro	92
Figura 32. Registro fotográfico del parqueadero.	93
Figura 33. Señalización del parqueadero.	94
Figura 34. Señalización del parqueadero y puntos de pago.....	95
Figura 35. Principales rutas.....	96
Figura 36.Recorrido fuera de la ciudad.	99
Figura 37. Flash informativo cierre de bahía.	100
Figura 38. Histograma de análisis de accidentes y/o incidentes presentados con vehículos de la Universidad.	104
Figura 39. Semana de Movilidad Javeriana.	106
Figura 40. Información publicada en el edificio de parqueaderos	107
Figura 41. Información publicada en el edificio de parqueaderos (puntos de pago).	108
Figura 42. .. Información de movilidad para motos.....	108
Figura 43. Información de movilidad Servicio de Taxi.	109
Figura 44. Punto de Taxis al interior del parqueadero.	109

INTRODUCCIÓN

La seguridad vial se define como la disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos que tienden a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública y privada en aras de la prevención de accidentes de tránsito. El concepto de seguridad vial hace referencia a todos aquellos comportamientos que los actores viales (peatones, conductores de vehículos y bicicletas y pasajeros) deben tener en la vía, los cuales deben estar orientados a propiciar su seguridad integral y la de los demás. Para garantizar esto, se han creado leyes y normatividades que establecen los lineamientos a seguir que permiten regular y asegurar la integridad de las personas previniendo acciones que atenten contra sus derechos.

El gobierno nacional a través del Ministerio de Salud y Protección Social y del Ministerio de Transporte, mediante la cual se formuló la Ley 1503 del 29 de diciembre de 2011¹ para velar por el planteamiento de acciones y vigilar el cumplimiento de mecanismos en pro de la seguridad vial formulando los lineamientos en educación, acciones comunitarias, acciones estatales y responsabilidad social empresarial.

El Ministerio de Transporte, promueve que toda empresa, organización o empresa del sector público o privado que administre una flota de vehículos automotores superior a diez (10) unidades o contrate personal de conductores, contribuirá con el gobierno en el diseño e implementación del PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL (PESV), que desde el ámbito laboral es importante que todas las entidades y en este caso la Pontificia Universidad Javeriana adopte y se comprometa frente al cuidado de los trabajadores, implementando modelos de prevención de riesgos que fomenten la cultura del cuidado.

Conforme a lo anterior y entendiendo el objeto de la delegación de la Secretaría Distrital de Movilidad, basados en el Acuerdo 257 de 2006 en su artículo 108, donde se definieron las funciones y deberes de la entidad como parte del Decreto 567 de 2006, respectivamente para *“asumir las funciones reguladoras y de control que sean transferidas al Distrito Capital por el Gobierno Nacional en materia de tránsito; formular y orientar políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte”*, entre otros, se presenta a continuación el PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL DE LA PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA.

Tus Acciones Impactan

¹ Ley 1503 del 29 de diciembre de 2011 (Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones, 2011).

1 FORTALECIMIENTO DE LA GESTION INSTITUCIONAL

1.1 OBJETIVOS DEL PESV

1.1.1 OBJETIVO GENERAL

Teniendo presente que las necesidades poblacionales alrededor de la problemática social de seguridad vial motivaron la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía a través de la formulación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial con la Ley 1503 de 2011(Capítulo III) y el Decreto 2851 de 2013 y dando cumplimiento a lo establecido en la misma; se busca:

Definir las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que llevará a cabo la Pontificia Universidad Javeriana para interiorizar en los conductores, personal de apoyo, administrativo, planta docente y estudiantes, las acciones en búsqueda de la seguridad vial para la prevención de accidentes de tránsito, anular y/o mitigar sus efectos.

1.1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Formular las estrategias de las jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial para contribuir en el compromiso autónomo y la corresponsabilidad de los actores viales de la institución
- Establecer las directrices que busca el compromiso del personal de la Pontificia Universidad Javeriana para el cumplimiento de las normas de tránsito.
- Organizar y establecer el protocolo de capacitaciones y cursos de seguridad vial para el personal de la Pontificia Universidad Javeriana.
- Difundir y capacitar a la comunidad de la Pontificia Universidad Javeriana sobre las normas de seguridad vial del país.
- Diagnosticar, planear, organizar y ejecutar las acciones necesarias para brindar en forma oportuna el conocimiento para la prevención de accidentes.
- Establecer el diagnóstico de los escenarios que presenten riesgo para los diferentes usuarios de la vía.

1.1.3 DIRECTRICES DE LA ALTA DIRECCIÓN

La creación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Pontificia Universidad Javeriana, busca el compromiso de toda la academia en la generación de acciones que minimicen los accidentes de tránsito o sus efectos en los diferentes actores viales. El cumplimiento de los objetivos en materia de seguridad vial, comprende los mecanismos de coordinación y organización institucional en cabeza de la Rectoría de la Pontificia Universidad Javeriana la cual mediante resolución numero No.634, el Rector, quien debe adoptar las decisiones sobre la organización de las actividades de gestión de La Universidad, resuelve mediante el artículo primero la creación del comité de seguridad Vial, y mediante el artículo 5 delega al Vicerrector del Medio Universitario, representado actualmente por el Padre Luis Alfonso Castellanos S.J, para presidir para la construcción, aplicación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

El fortalecimiento de la Gestión Institucional para la Pontificia Universidad Javeriana comprende la creación del Comité de Seguridad Vial encargado de la planificación, diseño, implementación y medición de las acciones para el cumplimiento de los objetivos del PESV.

De igual manera la Pontificia Universidad Javeriana, desde sus altos directivos, hasta cada uno de los miembros de su comunidad de las áreas que correspondan, estarán comprometidos en el desarrollo, implementación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Como institución de educación superior que busca servir a la comunidad humana y promover la formación integral de las personas, desarrollará el PESV como una oportunidad valiosa en el desarrollo de su misión.

1.2 COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

1.2.1 ACTA DE COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

El día 11 de mayo de 2016, en las instalaciones de la Oficina de Rectoría de la Pontificia Universidad Javeriana, se creó el Comité de Seguridad Vial con el propósito de adelantar las actividades correspondientes para la construcción, desarrollo, asesoría y seguimiento del PESV, formalizado mediante la Resolución No. 634 de Rectoría y definiendo como función principal proponer las políticas, lineamientos y/o directrices, así como apoyar el desarrollo, implementación y seguimiento del PESV en cada ámbito.

El comité será el ente al interior de la Pontificia Universidad Javeriana encargado de planear, diseñar, implementar y medir las acciones de sensibilización a favor de la seguridad vial de la comunidad, con la definición de la visión, los objetivos, alcances, implementación, seguimiento y retroalimentación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Conforme a los requerimientos establecidos en el Decreto 1565 de 2014, se plantean las funciones del comité:

1. Definir los objetivos y alcances del plan estratégico de seguridad vial para La Universidad.
2. Definir las campañas y acciones de acompañamiento que se desarrollaran durante todo el año.
3. Analizar los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y formular la hoja de ruta a seguir, para resaltar y mantener los aspectos favorables, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio a fin de mejorar la seguridad de los actores viales en la Pontificia Universidad Javeriana.
4. Determinar acciones de control y auditorías que se consideren pertinentes.
5. Identificar factores de riesgo y establecer un plan de acción para cada uno de ellos.
6. Considerar la adopción de un estándar de seguridad. que garantice la integridad, bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito.
7. Evaluar los requerimientos y la oferta disponible frente a los proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos.

8. Programar fechas, tiempo y lugares para las capacitaciones con los conductores, sus equipos de trabajo y demás miembros de la Comunidad Universitaria.
9. Establecer los cronogramas de las campañas y acciones a ejecutar durante el año y realizar el respectivo seguimiento.
10. Elaborar los informes anuales para la Rectoría de la Pontificia Universidad Javeriana, Ministerio de Transporte, organismos de tránsito u otros interesados que den cuenta de las acciones, programas ejecutadas 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 y del Campus Universitario.

El comité está conformado por los delegados de las siguientes autoridades de gobierno de La Universidad y el Hospital Universitario San Ignacio:

- Rector
- Vicerrector del Medio Universitario
- Vicerrector Académico
- Vicerrectora Administrativa
- Director General de Hospital San Ignacio o su delegado.

En el **Anexo A** se adjunta La Resolución No. 634 de la Rectoría de la Pontificia Universidad Javeriana, donde en el artículo primero se resuelve crear el comité del plan estratégico de seguridad vial, su desarrollo conformación y lineamientos; también en este **Anexo A** se adjunta el **Acta de Conformación del Comité**.

1.2.2 OBJETIVOS DEL COMITÉ

Los objetivos del comité se encuentran definidos en el acta de conformación del comité **Anexo A**.

1.2.3 INTEGRANTES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

Los integrantes del comité fueron definidos en el acta de conformación del comité de la siguiente manera:

El comité estará integrado por las siguientes áreas de la Universidad con sus respectivos representantes:

- Rectoría. Representante: Doctor Nestor Jimenez.
- Vicerrectoría del Medio. Representante: Padre Luis Alfonso Castellanos S.J.
- Vicerrectoría académica. Representante: Ingeniera Karen Gonzalez.
- Vicerrectoría Administrativa. Representante: Ingeniera Linda Karime Santoval.
- Director General del Hospital Universitario San Ignacio o su representante. Representante: Ingeniero Gabriel Urueña.

Los integrantes se encuentran definidos en el acta de conformación del comité **Anexo A**.

1.2.4 ROLES Y FUNCIONES DE LOS INTEGRANTES

Los roles se encuentran definidos en el acta de conformación del comité **Anexo A**.

1.2.5 FRECUENCIA DE REUNIONES

La frecuencia de las reuniones es trimestral, se encuentra definida en el acta de conformación del comité **Anexo A**.

1.3 RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

1.3.1 RESPONSABLE DEL PESV

La representación del comité estará a cargo y precedida por el Vicerrector del Medio Universitario, Padre Luis Alfonso Castellanos S.J, designado por el Rector de la Pontificia Universidad Javeriana

La responsabilidad de construcción del PESV será del Jefe de la Oficina de Administración del Campus, actualmente a cargo de la Ingeniera Linda Karime Santoval.

Con el propósito de hacer participativa a la comunidad estudiantil, se invitará un representante del Consejo Estudiantil a las reuniones adelantadas por el comité, una vez sea aprobado por la secretaria de movilidad el plan estratégico de seguridad vial, a partir del 2017, buscando recoger aportes de cara a la mejora conjunta y adicionalmente será uno de los mecanismos de divulgación con el estudiantado en las diversas medidas y disposiciones que se implementen en pro de la seguridad vial. En el **Anexo A** se adjunta La Resolución No. 634 de la Rectoría de la Pontificia Universidad Javeriana y **Acta de Conformación del Comité**.

1.3.2 IDONEIDAD DEL RESPONSABLE

El Vicerrector del Medio Universitario, Padre Luis Alfonso Castellanos S.J, es Filósofo, Teólogo y Magister en Literatura de La Pontificia Universidad Javeriana, Doctor en “Historia y Semiología del Texto y de la Imagen” por La Universidad De Paris, Denis Diderot, fue Director de la Facultad de ciencias Sociales de La Pontificia Universidad Javeriana y Decano de esta Facultad.

La Ingeniera Linda Karime Santoval es Ingeniera Civil y Especialista en Gerencia de Construcciones de la Pontificia Universidad Javeriana, y Especialista en Economía de La Universidad de Los Andes.

1.4 POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

1.4.1 DOCUMENTACIÓN DE LA DIRECTRIZ DE SEGURIDAD VIAL “MOVILIDAD JAVERIANA”

En la Resolución 0001565 de 2014 en su numeral 7.1, donde se menciona La **Política de Seguridad Vial**, es importante aclarar que en La Pontificia Universidad Javeriana cuando se habla de Política y desde los estatutos, una política interviene y tiene implicaciones transversales en la totalidad de las acciones y vida de La Universidad. En el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), se tocan dimensiones particulares de varias unidades pero no de la totalidad de la Javeriana, por ejemplo áreas como: La gestión de investigación, los programas académicos, o la definición de planes para las diferentes direcciones, temas que se seguirán gestionando sin la intervención de una política de movilidad, es por esto que para el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial de La Universidad, el término “**Política**” será reemplazado por la palabra “**Directriz**”, directrices que estarán descritas dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial y que están autorizadas desde La Universidad por El Consejo del Medio Universitario, según La Resolución No.634 y Acta No.1 de Confirmación del Comité del Plan Estratégico de Seguridad Vial, donde algunas áreas de La Universidad comprometidas con este plan, deberán dar cumplimiento a lo que a su área corresponda.

1.4.2 DIRECTRICES DE SEGURIDAD VIAL

El eslogan de la directriz de seguridad: *Tus Acciones Impactan.*



Figura 1. Logo del plan estratégico de seguridad vial

La Pontificia Universidad Javeriana en cumplimiento de las disposiciones establecidas en la Ley 1503 de 2011, Decreto 2851 de 2013 del Ministerio de Transporte, la Resolución 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte, y consciente de la necesidad de construir y divulgar los lineamientos y directrices de seguridad vial, ha estado trabajando desde el año 2014 en la apropiación de las mismas, con la participación activa de las diferentes unidades, el personal administrativo, los estudiantes, docentes y del Hospital Universitario San Ignacio para construir el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV). Así mismo, la Universidad incorpora el desarrollo del PESV en el marco de la “Política ecológica y ambiental de la Pontificia Universidad Javeriana” (Acuerdo 617 Consejo Directivo Universitario).

De igual manera la Pontificia Universidad Javeriana, como institución de educación superior que busca servir a la comunidad humana y promover la formación integral de las personas, desarrollará el PESV como una oportunidad valiosa en el desarrollo de su misión. Para ello configuró *El Comité de Seguridad Vial* (Resolución rectoral 364 del 2016) el cual acompañará el desarrollo del PESV cuyo propósito es establecer e implementar las actividades de capacitación en seguridad vial, prevención de accidentes de tránsito y el cumplimiento de la normatividad legal vigente en la materia.

Para este efecto se propone:

- Realizar campañas periódicas, dirigidas a promover las buenas prácticas y los buenos hábitos de las personas que hacen uso del campus.
- Informar a los usuarios del campus los cambios organizacionales y las mejoras en infraestructura, de manera que el usuario conozca las diferentes alternativas para mejorar la movilidad en La Universidad.
- Ejecutar y coordinar con las entidades distritales y/o estatales, las obras de mejoramiento de infraestructura que ayuden a disminuir el riesgo de los usuarios, siempre y cuando se cuente con el soporte técnico, legal y los recursos presupuestales para dichas obras.
- Realizar seguimiento y control sobre la ejecución de las diferentes actividades contempladas en el PESV, con el ánimo de tomar las medidas necesarias a tiempo para el desarrollo adecuado de las actividades.
- Fomentar y continuar con las iniciativas de uso de medios alternativos de transporte, con el propósito de mejorar la calidad de vida, comodidad y reducción de los tiempos de viaje de los usuarios, buscando generar mejoras a la movilidad de la ciudad.
- Realizar la revisión, divulgación, implementación, evaluación y/o actualización del “Manual de Buenas Prácticas de Movilidad” aprobado por la Secretaría Distrital de Movilidad, el cual hace parte de las actividades que dan cumplimiento a los compromisos adquiridos en el Plan de Regularización y Manejo (PRM) de La Universidad.

Documento revisado el 13 – 06 – 2016 en el Consejo del Medio.

1.4.3 LA DIRECTRIZ DE SEGURIDAD VIAL DE LA UNIVERSIDAD SE ADECUA AL PROPÓSITO DE UNIVERSIDAD

Las directrices aprobadas en el Consejo del Medio Universitario, están adecuadas al propósito educativo incorporando el desarrollo del PESV en el marco de la “Política ecológica y ambiental de la Pontificia Universidad Javeriana” (Acuerdo 617 Consejo Directivo Universitario), buscando formar a la comunidad para fortalecer los comportamientos positivos de seguridad y vial en el marco de la Ley 1503 de 2011, Decreto 2851 de 2013 del Ministerio de Transporte, la Resolución 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte, consciente de la necesidad de construir y divulgar los lineamientos y directrices de seguridad vial, ha estado trabajando desde el año 2014 en la apropiación de las mismas, con la participación activa de las diferentes unidades, el

personal administrativo, los estudiantes, docentes y del Hospital Universitario San Ignacio para construir el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) .

1.4.4 MARCO DE REFERENCIA

Con la finalidad de brindar los lineamientos básicos del buen comportamiento para todos los actores viales que conforman la Comunidad Universitaria y en general para los usuarios del campus, la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá a través de la comunicación SDM-DSVCT-118132-15 del 8 de septiembre de 2015 aprobó el MANUAL DE BUENAS PRACTICAS DE MOVILIDAD PLAN DE REGULARIZACIÓN PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA estructurado para divulgar la generación de hábitos de buen comportamiento y aprovechamiento de la infraestructura del campus orientados específicamente a los actores viales: Conductor, bici-usuario, peatón y usuario con movilidad reducida.

A partir de la elaboración de éste Manual, la Pontificia Universidad Javeriana aprobó la Directriz de Seguridad Vial como una actividad ideológica para la toma de decisiones y alcanzar objetivos de cooperación y autocuidado en materia de seguridad vial.

1.4.5 COMPROMISO DE CUMPLIMIENTO Y MEJORA CONTINUA

El cumplimiento de los requisitos en materia de seguridad vial, comprende los mecanismos de coordinación y organización institucional en cabeza de la Rectoría de la Pontificia Universidad Javeriana la cual mediante resolución numero No.634, el Rector, quien debe adoptar las decisiones sobre la organización de las actividades de gestión de La Universidad, resuelve mediante el artículo primero la creación del comité de seguridad Vial, y mediante el artículo 5 delega al Vicerrector del Medio Universitario, representado actualmente por el Padre Luis Alfonso Castellanos S.J, para presidir para la construcción, aplicación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Para ello configuró El Comité de Seguridad Vial (Resolución Rectoral 364 del 2016) el cual acompañará el desarrollo del PESV cuyo propósito es establecer e implementar las actividades de capacitación en seguridad vial, prevención de accidentes de tránsito y el cumplimiento de la normatividad legal vigente en la materia, buscando identificar oportunidades de mejora continua que contribuyan a fortalecer la seguridad vial.

1.5 DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

1.5.1 EVIDENCIA DE DIVULGACIÓN

La Pontificia Universidad Javeriana ha venido realizando actividades de divulgación de las directrices, lineamientos y actividades que corresponden al desarrollo del PESV, el día 6 de octubre del presente año, se adelantó la última reunión del plan estratégico de seguridad vial (charla lineamientos conductores) con los conductores de la Pontificia Universidad Javeriana, donde nuevamente se amplió la información sobre los siguientes temas:

- Conocimiento de la resolución 1565.
- Objetivos y descripción del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Compromiso institucional con el desarrollo del PESV.
- Lineamientos operativos.

En el **Anexo B** se adjunta el certificado de asistencia a la charla de divulgación de información sobre las directrices, lineamientos operativos y presentación del plan estratégico de seguridad Vial de acuerdo a la temática mencionada anteriormente.

En la charla de bienvenida a los estudiantes Neojaverianos que ingresaron en el segundo semestre del año 2016, se socializó el proyecto de elaboración del PESV haciendo énfasis en su importancia y compromiso de toda la comunidad en el desarrollo del mismo, el cronograma con los temas tratados en la inducción se relaciona en el **Anexo B**.

Las imágenes siguientes registran la evidencia de la socialización con los estudiantes:



Figura 2. Registro fotográfico de charla de socialización PESV.

Por otro lado, del 22 al 26 de Agosto del 2016 se adelantó la primera **SEMANA DE MOVILIDAD JAVERIANA**, la programación desarrollada se puede evidenciar en el **Anexo B**, en esta semana se realizaron diferentes actividades de divulgación, charlas informativas y actividades interactivas para fortalecer las alternativas de movilidad para la comunidad y socializar el plan estratégico de Seguridad Vial.



Figura 3. Primera Semana de la Movilidad Javeriana.

Las actividades que contemplan la divulgación de las directrices (Política) de Seguridad Vial incluyen la publicación y difusión en la página web y la promulgación en otros medios (Estas publicaciones se implementarán una vez el plan estratégico de seguridad vial haya sido aprobado por la secretaria de movilidad a partir del 2017). La inducción a Neojaverianos (18 facultades), semana de la vida saludable y capacitaciones en prevención y movilidad vial se han venido implementando durante el desarrollo del PESV, el cronograma correspondiente se presenta en la **Tabla 1**.

Tus Acciones Impactan

Tabla 1. Cronograma divulgación directrices PESV Pontificia Universidad Javeriana 2016-2017

ACTIVIDAD	INTENSIDAD HORARIA	VERIFICACIÓN	MODALIDAD	2017												2018											
				ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
Directrices: Publicación y difusión en la página web de La Universidad	Permanente	Documento publicado	Virtual																								
Divulgación otros medios: Oficina de comunicaciones	Según modalidad	Soporte documento	Impresa y virtual																								
Inducciones a Neojaverianos: 18 Facultades	1 hora	Lista asistencia	Presencial																								
Semana de la vida saludable	1 semana	Lista asistencia	Presencial																								
Capacitaciones en prevención y movilidad vial	2 horas	Formato evaluación	presencial																								

Fuente: Centro de Fomento de la Identidad y Construcción de la Comunidad

1.6 DIAGNÓSTICO - CARACTERIZACIÓN DE LA UNIVERSIDAD

1.6.1 ACTIVIDAD ECONÓMICA

La Pontificia Universidad Javeriana es una institución de educación superior sin fines de lucro, que ejerce la docencia, la investigación y el servicio con excelencia, de carácter privado, fundada por la Compañía de Jesús en 1623, es una Universidad Católica, persona jurídica de derecho eclesiástico, puesta bajo el patrocinio del Arzobispo de Bogotá y reconocida por el estado colombiano para su funcionamiento y expedición de títulos universitarios.

Sus objetos son servir a la comunicad humana, en especial a la colombiana, procurando instaurar una sociedad más civilizada, más culta y más justa, inspirada por los valores del cristianismo. Promueve la formación integral de las personas, los valores humanos, el desarrollo y transición de la ciencia y la cultura, y aportar al desarrollo, orientación crítica y transformación constructiva de la sociedad.

El Ministerio de Educación Nacional, mediante Resolución número 1320, acreditó el 12 de junio de 2003, a la Pontificia Universidad Javeriana, con una vigencia de ocho años. La Resolución destaca que La Universidad “ha logrado niveles de calidad suficientes para que, de acuerdo con las normas que rigen la materia, le sea reconocida públicamente a través del acto formal de acreditación institucional”, mediante Resolución número 2333 del 6 de marzo de 2012, renovó la acreditación institucional y otorgó la acreditación institucional de alta calidad a la seccional en la ciudad de Cali, el desarrollo del Plan Estratégico de seguridad Vial aplica para la sede Principal, con operación en Bogotá D.C, dado que tiene una razón social diferente a la seccional Cali.

1.6.2 ANÁLISIS DE LA PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA

La estructura organizacional destaca seis grandes despachos:

1. Rectoría: dependen de ella la Secretaría Privada, la Secretaria General y la Secretaría de Planeación, entre otras. El rector es el padre Jorge Humberto Peláez, licenciado en Filosofía, con Maestría en Ciencias Políticas y estudios en Teología en La Universidad Javeriana, es Doctor en Teología Moral de La Universidad Gregoriana de Roma.
2. Vicerrectoría Académica: tiene la función de establecer las directrices y las políticas con base en las cuales se desarrolla los programas y los proyectos académicos de La Universidad.
3. Vicerrectoría de Investigación: Encargada de realizar las actividades para el cumplimiento de los propósitos fundamentales en la investigación.
4. Vicerrectoría del Medio Universitario: Sus actividades comprenden asegurar que los procesos de La Universidad estén acordes con los principios educativos de la Compañía de Jesús, así como propiciar la conformación y desarrollo de la Comunidad Educativa y el bienestar integral que lo componen.
5. Vicerrectoría de Extensión y Relaciones Interinstitucionales: Es la encargada de la generación de directrices en la actividad de extensión y en las relaciones interinstitucionales, y la toma de decisiones oportunas y ágiles para su desarrollo.

fortalecimiento. Acompaña al Vicerrector en el desarrollo y control de los procesos administrativos y presupuestales propios de la Vicerrectoría, Direcciones y Oficinas adscritas a la misma, para así lograr los objetivos trazados en los Estatutos y Reglamentos.

6. Vicerrectoría Administrativa: Sus funciones se ejercen con el carácter de servicio a las demás actividades universitarias y en beneficio de ellas. Le corresponde la planeación, organización y control de las actividades administrativas a nivel general de La Universidad.

El esquema de la Estructura Organizacional y Organigrama de la Pontificia Universidad Javeriana, se presenta en la figura 4.

Los predios de La Universidad tienen una extensión de 183.864 m² de los cuáles el 50% corresponde a las zonas de circulación, zonas verdes y zonas deportivas, el 22% son las áreas de expansión, el 23% son las áreas de las edificaciones y el 4% son las afectaciones viales (Dirección de Recursos Físicos, 2010). En la figura 5 , se presenta la imagen general del Campus de La Universidad.

1.6.3 SERVICIOS QUE PRESTA LA UNIVERSIDAD

La Pontificia Universidad Javeriana es una institución de educación superior sin fines de lucro, que ejerce la docencia, la investigación y el servicio con excelencia, de carácter privado, fundada por la Compañía de Jesús en 1623, es una Universidad Católica, persona jurídica de derecho eclesiástico, puesta bajo el patrocinio del Arzobispo de Bogotá y reconocida por el estado colombiano para su funcionamiento y expedición de títulos universitarios.

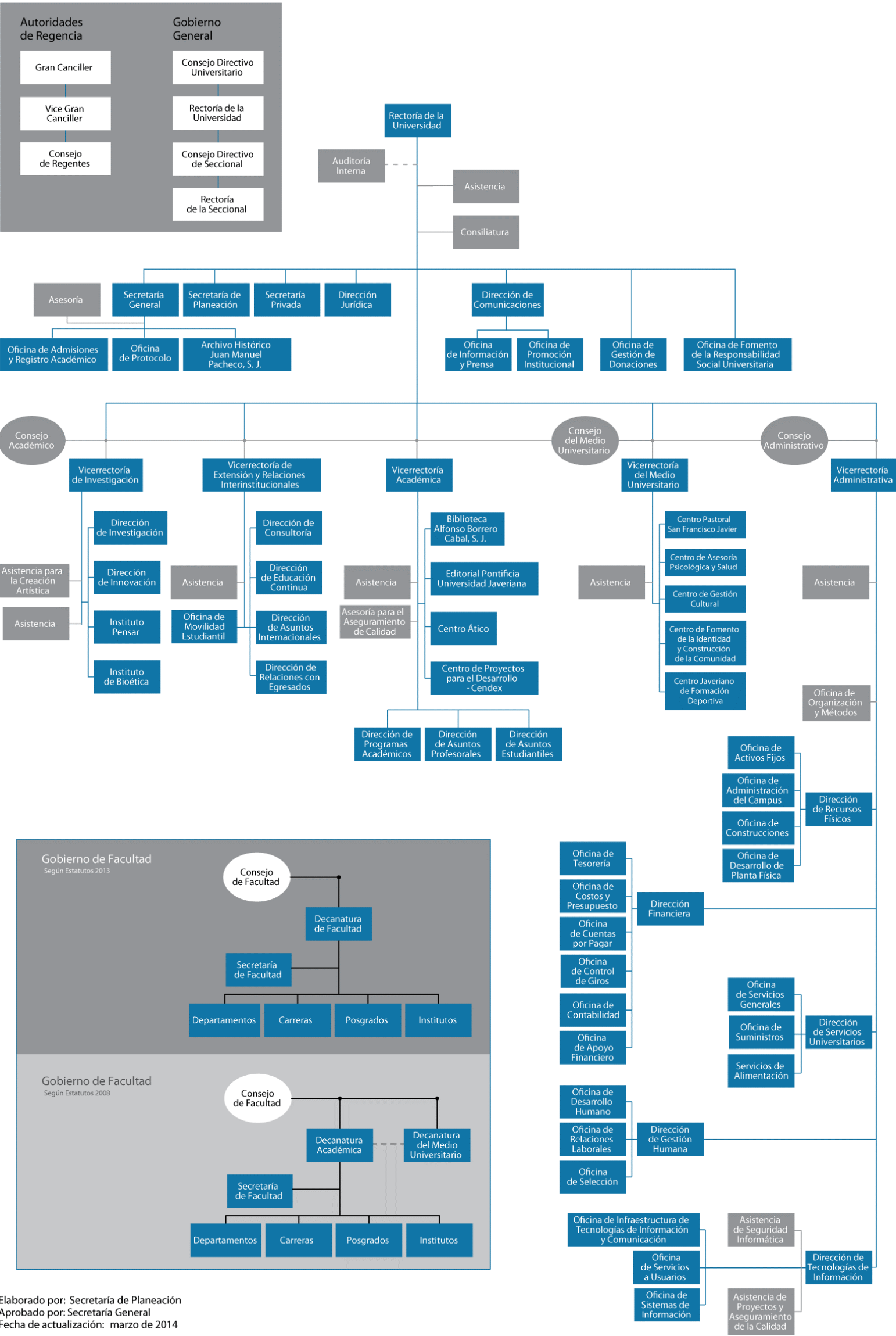
Sus objetos son servir a la comunicad humana, en especial a la colombiana, procurando instaurar una sociedad más civilizada, más culta y más justa, inspirada por los valores del cristianismo. Promueve la formación integral de las personas, los valores humanos, el desarrollo y transición de la ciencia y la cultura, y aportar al desarrollo, orientación crítica y transformación constructiva de la sociedad.

1.6.4 POBLACIÓN DE LA PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA

De acuerdo con el Informe de Gestión Humana – Actividades 2015, la población de La Universidad es de 29.737 personas distribuidos de la siguiente manera:

Tabla 2. Población Universitaria

PERSONAL		CANTIDAD
Estudiantes	Mujeres	13.501
	Hombres	10.658
Profesores de Planta		1.431
Profesores de Hora Cátedra		2.237
Personal Administrativo		1.800
Aprendices SENA		110
TOTAL POBLACIÓN		29.737



Elaborado por: Secretaría de Planeación
Aprobado por: Secretaría General
Fecha de actualización: marzo de 2014

Figura 4. Estructura Organizacional Pontificia Universidad Javeriana

Fuente: Secretaría General



Fuente: Dirección de Recursos Físicos

Figura 5. Campus de la Pontificia Universidad Javeriana

1.6.5 VEHÍCULOS AUTOMOTORES AL SERVICIO DE LA PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA

La flota de vehículos de propiedad de La Universidad, la placa, la dependencia para la cual está dispuesto y el modelo, se relacionan a continuación:

Tabla 3.Flota Vehicular de propiedad y uso de La Universidad

PLACA	DEPENDENCIA	TIPO	MODELO
UCZ-660	VICERRECTORIA ACADÉMICA	AUTOMOVIL NISAN	2015
RDY-408	CAMPUS	CAMIONETA MAZDA BT-50	2011
RDV-632	CENDEX	CAMIONETA FORD RANGER	2011
UBN-274	RECTORÍA	CAMIONETA TUCSON	2015
NCL-410	VICERRECTORIA DE EXTENSIÓN	AUTOMOVIL FLUENCE	2013
BSR-225	CENTRO PASTORAL	CAMIONETA DMAX	2006
BSP-877	CAMPUS	CAMION NKR	2006
MNX-304	VICERRECTORIA DEL MEDIO	CAMIONETA TOYOTA PRADO	2008
RBZ-910	FACULTAD DE MEDICINA	AUTOMOVIL CHEVROLET CRUCE	2011
NCL-406	VICERRECTORIA DE INVESTIGACIÓN	AUTOMOVIL FLUENCE	2013
BKM-872	MORFOLOGÍA	FURGÓN	1998
VEV-861	SERVICIOS DE ALIMENTACIÓN	CAMIONETA KANGOO	2007
MKR-579	RECTORÍA	AUTOMOVIL VOLKSWAGEN JETTA	2012
RMW-525	CAMPUS	AUTOMOVIL FLUENCE	2012
UUU-483	VICERRECTORIA VICEADMINISTRATIVA	AUTOMOVIL NISSAN SENTRA	2015
IXS-661	VICERRECTORIA DE INVESTIGACION	AUTOMOVIL NISSAN SENTRA	2017

Fuente: Oficina Administración del Campus

1.6.6 CIUDADES DE OPERACIÓN

La ciudad de operación de La Universidad es la Ciudad de Bogotá D.C y los recorridos que se realizan son dentro de la ciudad y ocasionalmente desplazamientos programados a Cota, Chinauta y Melgar.

1.6.7 MECANISMO DE CONTRATACIÓN VEHÍCULOS NO PROPIOS

Todos los vehículos de la Pontificia Universidad Javeriana son propios, La Universidad **NO** tiene vehículos contratados.

1.6.8 MECANISMOS DE CONTRATACIÓN DE CONDUCTORES

La Universidad Javeriana, contrata el personal Operativo, con dedicación de tiempo completo y un horario de 44 horas semanales, con funciones y responsabilidades establecidas en el Macroproceso de gestión del Talento Humano y en el proceso de Posiciones y perfiles; cuyo objetivo contractual es el de ejecutar las actividades operativas relacionadas con la distribución de documentos, conducción del vehículo asignado y la

programación de su mantenimiento, traslado de activos fijos u obsoletos y archivo, entre otros de acuerdo con las indicaciones del Jefe inmediato y los procedimientos y documentos definidos, con el fin de asegurar la entrega y recepción de documentos al destino previsto y la seguridad y traslado de las personas que su Jefe le solicite. En el capítulo 2 **Comportamiento Humano**, en numeral 2.1 se describe el procedimiento de selección de conductores.

Para el cumplimiento de las actividades relacionadas, La Universidad tiene actualmente vigente los contratos con doce (12) conductores mensajeros, con la asignación de los vehículos de la siguiente forma:

Tabla 4. Conductores y vehículos asignados

PLACA	TIPO DE VEHÍCULO	CONDUCTOR
UCZ-660	AUTOMOVIL NISAN	CESAR MASMELA
RDY-408	CAMIONETA MAZDA BT-50	JIMMY RUIZ
RDV-632	CAMIONETA FORD RANGER	HERNAN PATOA
UBN-274	CAMIONETA TUCSON	ORLANDO VERGARA
NCL-410	AUTOMOVIL FLUENCE	ALVARO AMAYA
BSR-225	CAMIONETA DMAX	JOHN GAONA
BSP-877	CAMION NKR	FREDY RAMIREZ
MNX-304	CAMIONETA TOYOTA PRADO	JIMMY RUIZ
RBZ-910	AUTOMOVIL CHEVROLET CRUCE	OSCAR SUAREZ
NCL-406	AUTOMOVIL FLUENCE	JAVIER CRUZ
BKM-872	FURGÓN	JOHN ALEXANDER MURILLO
VEV-861	CAMIONETA KANGOO	JUAN CARLOS DIAZ
MKR-579	AUTOMOVIL VOLKSWAGEN JETTA	ORLANDO VERGARA
RMW-525	AUTOMOVIL FLUENCE	JIMMY RUIZ-FREDY RAMIREZ
UUU-483	AUTOMOVIL NISSAN SENTRA	ESTEBAN DORADO
IXS-661	AUTOMOVIL NISSAN SENTRA	JAVIER CRUZ

Fuente: Oficina Administración del Campus

1.7 DIAGNÓSTICO DE RIESGOS VIALES

1.7.1 ENCUESTAS

Con el propósito de encontrar desde el punto de vista de los usuarios los mayores riesgos que perciben en su actividad cotidiana, se diseñó una encuesta que está enfocada a los diferentes actores viales del campus, donde se definirá el diagnóstico percibido frente al comportamiento de movilidad y al riesgo vial percibido por los mismos.

Para este caso se definieron dos tipos de encuesta, la primera que será realizada a todos los conductores contratados directamente por La Universidad y la segunda encuesta que se efectuó a los estudiantes, profesores, personal administrativo y pasantes.

Para la elaboración del cuestionario se tuvieron en cuenta todos los términos de confidencialidad requeridos por La Universidad, siendo el cuestionario revisado en su totalidad y aprobado por el comité directivo del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

En las imágenes siguientes se presentan los formatos de la encuesta diseñada y aplicada a los conductores y a los usuarios.

ENCUESTA DE MOVILIDAD A LA COMUNIDAD UNIVERSITARIA PARA EL PESV - PUJ			
Autorizo a la Universidad Javeriana para darle tratamiento de la información personal contenida en la presente encuesta en los términos de la Ley 1581 de 2012, con el fin de que sea tratada y utilizada por la Universidad para efectos de elaborar el Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV - de la Pontificia Universidad Javeriana, en cumplimiento a los preceptos de la Ley 1503 de 2011 y la Resolución 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte, y entregada a la autoridad competente en casos que exista una solicitud formal de esta. Así mismo, manifiesto que me fue informado el derecho que tengo de no autorizar el uso de la información sensible que se está solicitando en esta encuesta. Teniendo en cuenta lo anterior, con la firma del presente documento dejo constancia que comprendo el trato confidencial que le dará la Universidad misma y que tengo conocimiento de los derechos y directrices de protección de datos personales que se encuentra consagrados en http://www.javeriana.edu.co/documentos/tratamiento_datos_personales.pdf .			
Ciudad: _____		Fecha: _____	
1. Dentro de la Comunidad Javeriana usted es: <input type="checkbox"/> Estudiante <input type="checkbox"/> Docente <input type="checkbox"/> Personal Administrativo <input type="checkbox"/> Pasante	2. Género: <input type="checkbox"/> Femenino <input type="checkbox"/> Masculino	3. Indique su edad en años cumplidos: _____	4. Tiene licencia de conducción? SI _____ NO _____
5. Cual es la categoría de su licencia de conducción? <input type="checkbox"/> A1. Motos hasta 125 c.c. <input type="checkbox"/> A2. Motos mayores de 125 c.c. <input type="checkbox"/> B1. Autos, camionetas, microbuses particulares <input type="checkbox"/> B2. Camiones busetas y buses particulares <input type="checkbox"/> B3. Articulados particulares <input type="checkbox"/> C1. Autos, camionetas y microbuses de servicio público <input type="checkbox"/> C2. Camiones busetas y buses de servicio público <input type="checkbox"/> C3. Articulados de servicio público			
6. Tiene alguna restricción para conducir? SI _____ NO _____	7. Que estrato aparece en el recibo de luz de su vivienda? E1 _____ E2 _____ E3 _____ E4 _____ E5 _____ E6 _____	8. Ha tenido en los últimos 5 años algún accidente de tránsito? (daños materiales y personales) SI _____ NO _____	
9. Ha tenido en los últimos 5 años algún incidente de tránsito? (daños materiales únicamente) SI _____ NO _____		10. Con que frecuencia realiza desplazamientos hacia la Universidad? <input type="checkbox"/> A diario <input type="checkbox"/> Alguna vez a la semana <input type="checkbox"/> Una o dos veces al mes <input type="checkbox"/> Varias veces al año	
11. ¿Qué tipo de transporte utiliza generalmente para estos desplazamientos? <input type="checkbox"/> A pie <input type="checkbox"/> Automovil <input type="checkbox"/> Bicicleta <input type="checkbox"/> Bus/buseta/Colectivo <input type="checkbox"/> Moto <input type="checkbox"/> Taxi <input type="checkbox"/> Transmilenio <input type="checkbox"/> Otro: _____		12. En su último viaje hacia la Universidad ¿Qué opciones de transporte tenía disponible? <input type="checkbox"/> A pie <input type="checkbox"/> Automovil <input type="checkbox"/> Bicicleta <input type="checkbox"/> Bus/buseta/Colectivo <input type="checkbox"/> Moto <input type="checkbox"/> Taxi <input type="checkbox"/> Transmilenio <input type="checkbox"/> Otro: _____	
13. Indique ¿Cuál fue el criterio principal que lo llevo a elegir este medio de transporte? <input type="checkbox"/> Es cómodo <input type="checkbox"/> Es rápido <input type="checkbox"/> Es limpio <input type="checkbox"/> Hay menor riesgo de que lo roben <input type="checkbox"/> Hay menor riesgo de accidentes de tránsito <input type="checkbox"/> Es económico <input type="checkbox"/> Es saludable <input type="checkbox"/> Es menos contaminante <input type="checkbox"/> Me permite compartir con otros compañeros <input type="checkbox"/> Contribuye a que haya menos trancones en la ciudad <input type="checkbox"/> No tenía otra opción disponible			
14. En promedio cuanto tiempo diario utiliza para desplazarse entre su domicilio y la universidad. (trayectos ida y vuelta): <input type="checkbox"/> Hasta 30 min. <input type="checkbox"/> Hasta 1 hr. <input type="checkbox"/> Entre 1 y 2 hrs. <input type="checkbox"/> Más de 2 horas			

15. Principales factores de riesgo con los que se encuentra (en los trayectos ida - vuelta del domicilio al trabajo): <input type="checkbox"/> Estado de la infraestructura vial <input type="checkbox"/> Estado de mi vehículo <input type="checkbox"/> Mi propia conducción <input type="checkbox"/> Otros																															
16. Para usted que causas motivan el riesgo (Indique los que considere adecuados): <input type="checkbox"/> Intensidad del tráfico <input type="checkbox"/> Condiciones climatológicas <input type="checkbox"/> Tipo de vehículo o sus características <input type="checkbox"/> Su propia conducción <input type="checkbox"/> Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.) <input type="checkbox"/> Otros conductores <input type="checkbox"/> Estado de la infraestructura vial <input type="checkbox"/> Falta de información o formación en seguridad vial																															
17. Que tan segura considera la zona aledaña a la Universidad para caminar? <input type="checkbox"/> Muy segura <input type="checkbox"/> Medianamente segura <input type="checkbox"/> Poco segura <input type="checkbox"/> Insegura	18. Que tan segura considera la zona aledaña a la Universidad para transitar en cualquier vehículo? <input type="checkbox"/> Muy segura <input type="checkbox"/> Medianamente segura <input type="checkbox"/> Poco segura <input type="checkbox"/> Insegura																														
19. Califique la infraestructura vial en la zona aledaña a la universidad (donde 1 es deficiente y 5 excelente). <table border="1" style="margin: 10px auto; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Estado del pavimento</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Andenes disponibles</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Señalización</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Semaforización</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>		1	2	3	4	5	Estado del pavimento						Andenes disponibles						Señalización						Semaforización						20. Estaría dispuesto a compartir su viaje con otros miembros de la universidad? (estudiantes, profesores, funcionarios): SI _____ NO _____
	1	2	3	4	5																										
Estado del pavimento																															
Andenes disponibles																															
Señalización																															
Semaforización																															
21. Si su respuesta anterior fue si, ¿usted lo haría como? (marque una sola respuesta) <input type="checkbox"/> Conductor <input type="checkbox"/> Pasajero <input type="checkbox"/> Ambos																															
22. Independiente de que posea bicicleta o no, ¿Usted estaría dispuesto a usarla para ir a la universidad? SI _____ NO _____																															
23. ¿Qué razones lo desmotivan a usar la bicicleta para ir a la universidad? <input type="checkbox"/> Distancia <input type="checkbox"/> Clima <input type="checkbox"/> No le gusta hacer ejercicio con ropa de trabajo/estudio <input type="checkbox"/> Riesgo de robo <input type="checkbox"/> Riesgo de sufrir accidente de tránsito <input type="checkbox"/> Falta de ciclo rutas <input type="checkbox"/> Falta de cultura Ciudadana																															
24. Que aspecto de la infraestructura Física ud. Considera es crítico en el campus universitario y que requiere una atención inmediata. Mencione concretamente el sitio y el problema que se quiere resolver <div style="border: 1px solid black; height: 100px; margin-top: 5px;"></div>																															

Figura 6. Encuesta de movilidad a la comunidad universitaria

Fuente: Elaboración propia

1.7.2 APLICACIÓN DE LA ENCUESTA

Una vez definidos los formatos y el contenido de la encuesta, se procede a realizar el cálculo de la muestra para definir el número de encuestas a realizar.

Con el propósito de definir el diseño de la muestra a capturar en la encuesta, se utilizaron los datos de población relacionados en la Tabla 5 datos suministrados por La Universidad. Basados en esta información y con el propósito de obtener un nivel de confianza del 95%, con un error del 5%, se realizó el cálculo de la muestra obteniendo los siguientes resultados:

Tabla 5. Tamaño muestral de la encuesta de movilidad

	ESTUDIANTES	PROFESORES	PERS ADMIN	APRENDICES
Total	24159	3668	1800	110
Desv. Estándar	0,5	0,5	0,5	0,5
Nivel de Confianza	95%	95%	95%	95%
Error	0,05	0,05	0,05	0,05
Tamaño Muestra	379	348	317	86

Fuente: Elaboración propia

Ya definido el número mínimo de encuestas a realizar, se procedió a la aplicación de la encuesta.

La encuesta se aplicó para los conductores el día 24 de mayo de 2016, durante reunión con los mismos donde les fue explicada la necesidad y la importancia de la misma.

Para los usuarios se emplearon dos metodologías, la primera fue mediante interceptación en el interior del campus el día 20 de mayo de 2016 donde se realizaron un total de 406 encuestas entre estudiantes, profesores y personal administrativo.

La segunda metodología fue mediante aplicación web, gracias a la colaboración de la Dirección de Tecnologías de la Información de La Universidad quien envió la información de la encuesta para que fuera respondida por los usuarios; los resultados de esta aplicación fueron 1700 encuestas entre profesores, personal administrativo y pasantes, teniendo en cuenta el alto volumen, el resultado de las encuestas puede ser consultado en las instalaciones de La Universidad.

1.7.3 RIESGOS DE OPERACIÓN

En la encuesta aplicada a los conductores se tuvo en cuenta preguntas relacionadas con la operación, recorridos y riesgos viales propios de su actividad. En el **Anexo B** se adjuntan las encuestas realizadas a los conductores.

1.7.4 CONSOLIDACIÓN Y ANÁLISIS DE LA ENCUESTA

La información fue consolidada en el transcurso de la semana del 23 al 28 de mayo, teniendo los siguientes resultados:

- Encuestas totales 2106

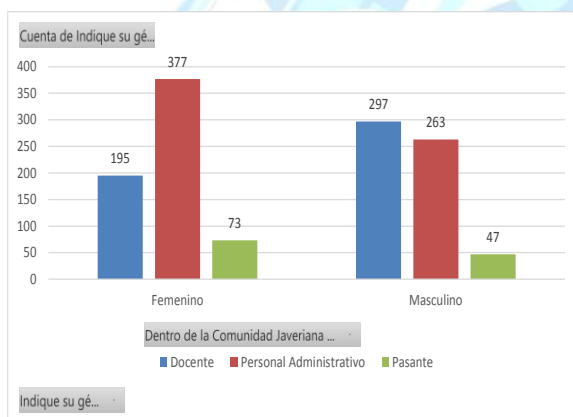
- Encuestas válidas 1652

Tabla 6. Consolidación de la encuesta

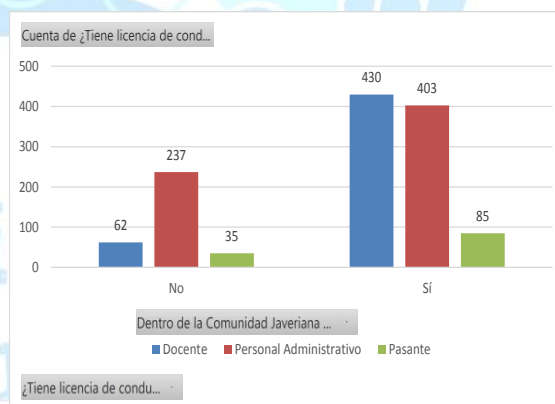
	ESTUDIANTES	PROFESORES	PERS ADMIN	APRENDICES
Encuestas realizadas	400	492	640	120
Tamaño Muestra	379	348	317	86

Fuente: Elaboración propia

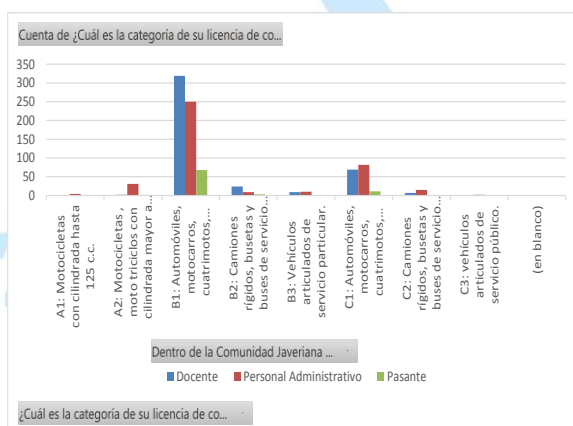
De esta manera La Universidad cumple con los mínimos establecidos por el diseño muestral. Los resultados de la encuesta realizadas a profesores, personal administrativo y aprendices se presentan en las siguientes graficas:



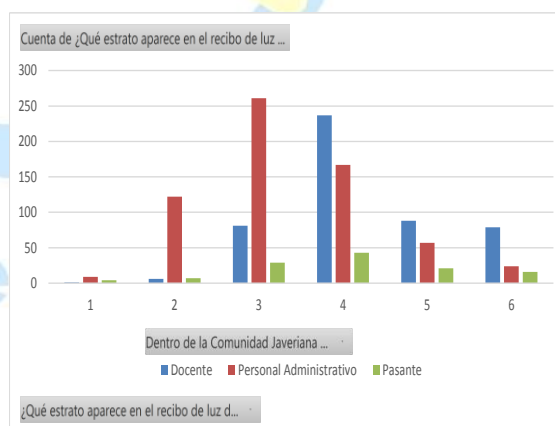
¿Cuál es su genero?



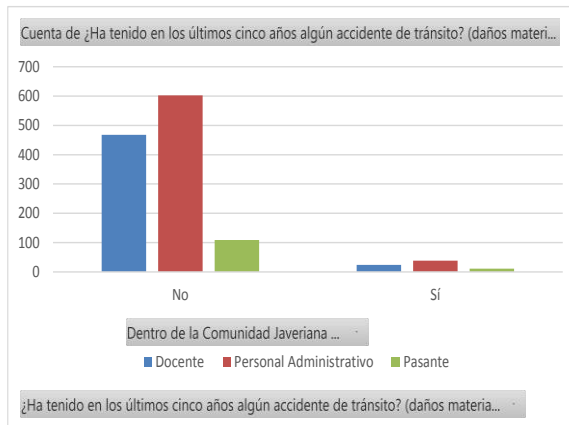
¿Tiene Licencia de Conducción?



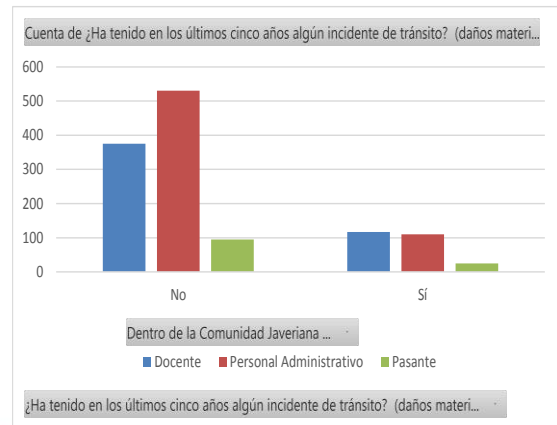
¿Cuál es la categoría de su licencia?



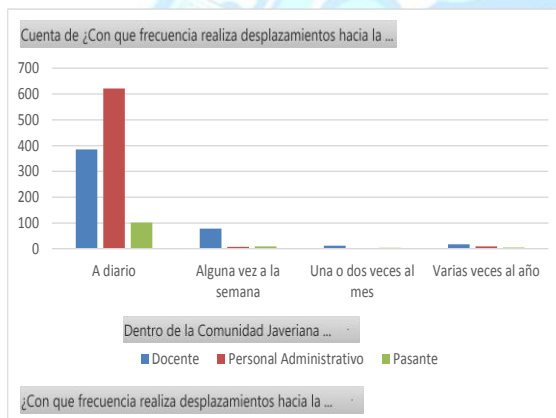
¿Qué estrato aparece en el recibo de luz?



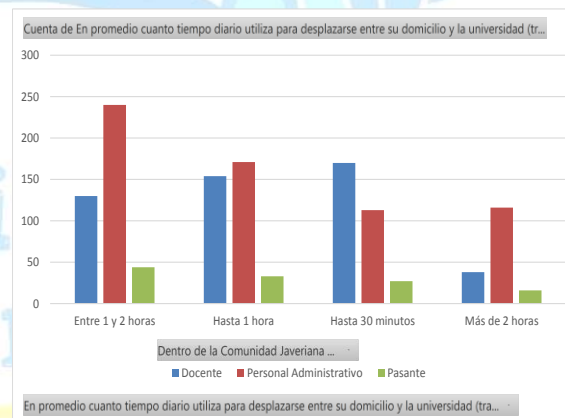
¿Ha tenido en los últimos 5 años algún accidente de tránsito?



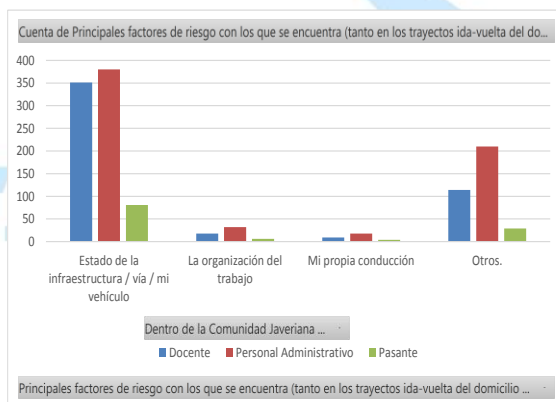
¿Ha tenido en los últimos 5 años algún incidente de tránsito?



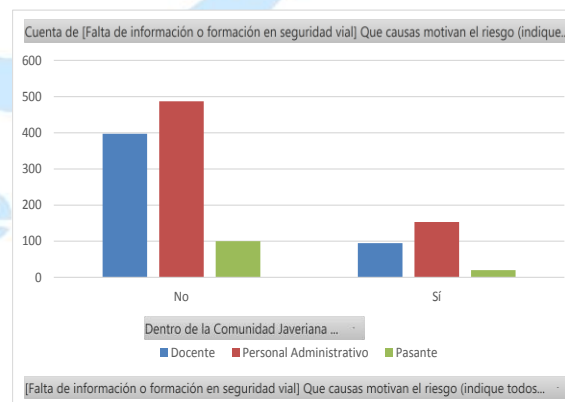
¿Con que frecuencia realiza desplazamientos a La Universidad?



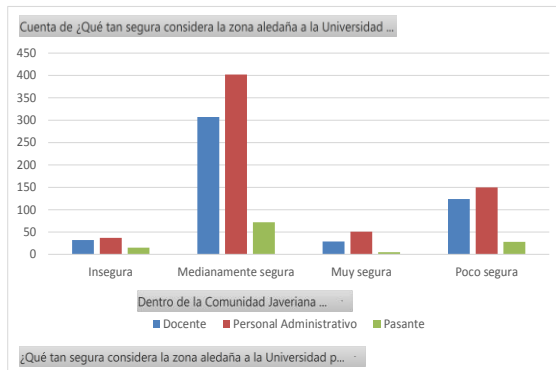
¿En promedio cuanto tiempo diario utiliza para desplazarse entre su domicilio y La Universidad?



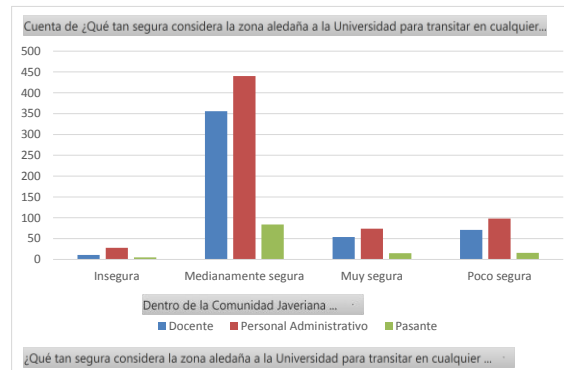
Principales factores de riesgo que encuentra



Falta de información en seguridad vial como motivo de riesgo



¿Qué tan segura considera la zona aledaña a La Universidad para transitar caminando?



¿Qué tan segura considera la zona aledaña a La Universidad para transitar en cualquier vehículo?

Figura 7. Resultados de las encuestas para personal administrativo y aprendices

Fuente: Elaboración propia

De acuerdo con la información recopilada del total de los encuestados el 51% fueron mujeres y el 49% fueron hombres.

Se observa que la mayoría del personal tiene licencia de conducción, predominando las categorías B1 automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses particulares y C1 las mismas tipologías de vehículos, pero en servicio público.

Se aprecia que los docentes pertenecen en su mayoría a los estratos 3, 4, 5 y 6, siendo en su mayoría estrato 4.

En el caso del personal administrativo predominan los estratos 2, 3 y 4; siendo el más representativo el estrato 3.

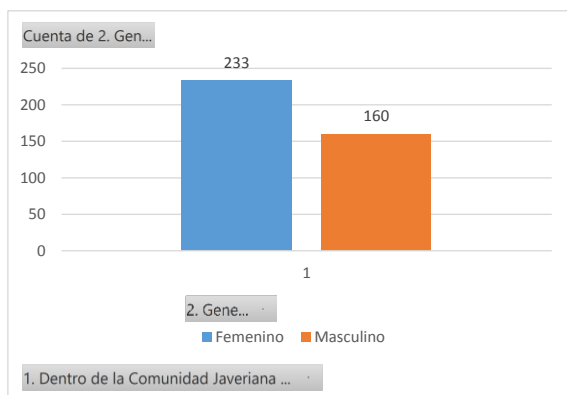
Revisando desde el punto de vista de accidentalidad, se aprecia que más del 94% de los encuestados no han tenido ningún accidente de tránsito en los últimos 5 años; sin embargo, este porcentaje disminuye al cuantificar los incidentes llegando a un 79,8% sin incidentes, lo que nos indica que 1 de cada 5 encuestados han tenido al menos un incidente de tránsito en los últimos 5 años.

Basados en los resultados de las encuestas se observa que cerca del 88% de los encuestados se movilizan a diario hacia La Universidad, siendo un viaje habitual en su movilidad, por ende, la importancia de mejorar las condiciones de seguridad vial existentes en el campus.

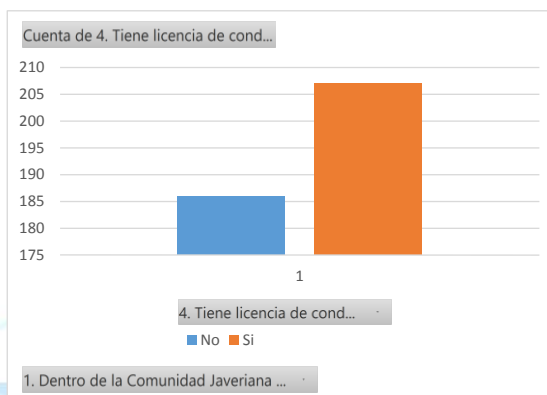
De igual manera se observa que cerca del 65% de los encuestados percibe como el principal factor de riesgo de accidentalidad la infraestructura vial.

El 62% de los encuestados considera medianamente seguro el sector aledaño a La Universidad, siendo tan solo el 6% de los encuestados quienes lo consideran muy seguro.

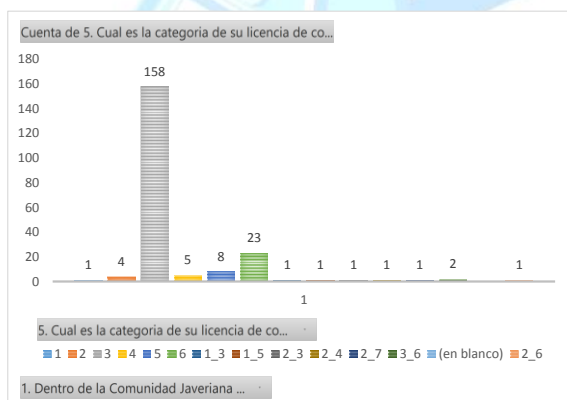
En el caso de las encuestas realizadas a los estudiantes, los resultados obtenidos se presentan a continuación:



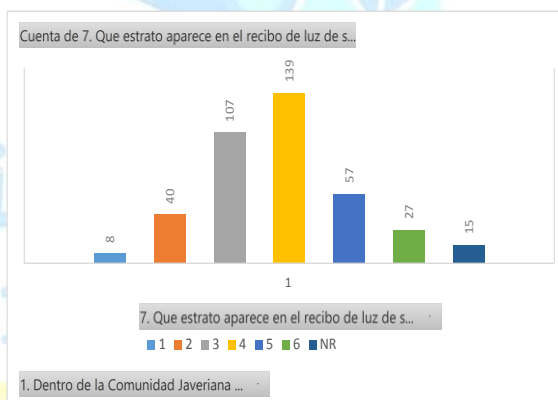
¿CUÁL ES SU GÉNERO?



¿TIENE LICENCIA DE CONDUCCIÓN?



¿Cuál es la categoría de su licencia?



¿Qué estrato aparece en el recibo de luz?



¿Ha tenido en los últimos 5 años algún accidente de tránsito?



¿Ha tenido en los últimos 5 años algún incidente de tránsito?

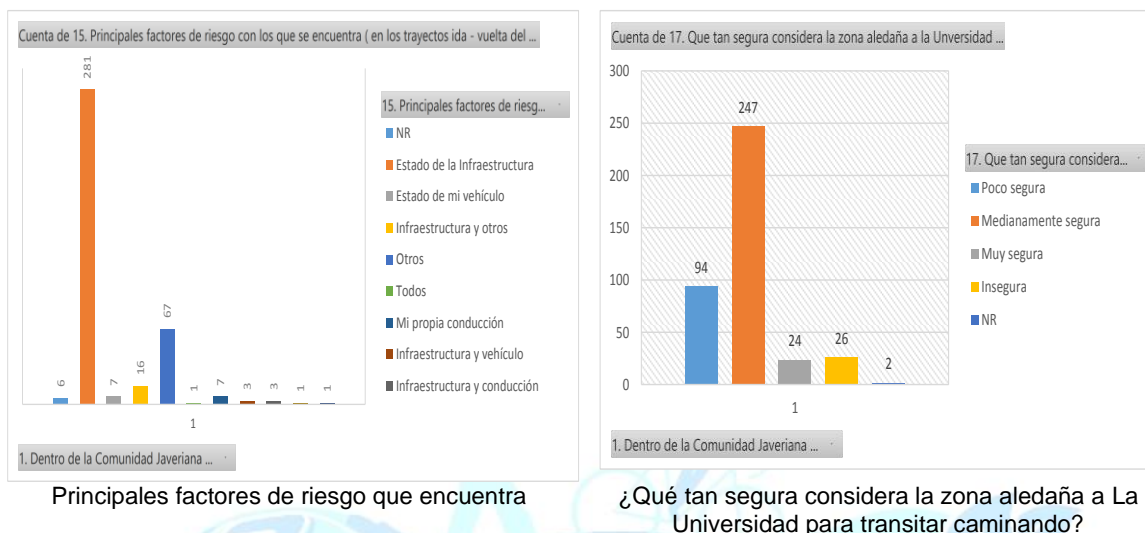


Figura 8. Resultados de la encuesta de movilidad Estudiantes

Fuente: Elaboración propia

De acuerdo con la información recopilada del total de los encuestados el 59% fueron mujeres y el 41% fueron hombres.

Se observa que la mayoría de los estudiantes, un 53% tiene licencia de conducción, predominando las categorías B1 automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses particulares.

Se aprecia que los estudiantes pertenecen en su mayoría a los estratos 3, 4 y 5, siendo en su mayoría estrato 4.

Revisando desde el punto de vista de accidentalidad, se aprecia que más del 86% de los encuestados no han tenido ningún accidente de tránsito en los últimos 5 años; y en el caso de los incidentes se llega a un 76,6% sin incidentes, lo que nos indica que aproximadamente un 24% de los estudiantes ha tenido algún tipo de incidente de tránsito, es decir, 1 de cada 4 encuestados han tenido al menos un incidente de tránsito en los últimos 5 años.

Basados en los resultados de las encuestas se observa que cerca del 82% de los encuestados se movilizan a diario hacia La Universidad, siendo un viaje habitual en su movilidad, por ende, la importancia de mejorar las condiciones de seguridad existentes en el campus.

De igual manera se observa que cerca del 71% de los estudiantes percibe como el principal factor de riesgo de accidentalidad la infraestructura vial.

El 62% de los encuestados considera medianamente seguro el sector aledaño a La Universidad, siendo tan solo el 6% de los encuestados quienes lo consideran muy seguro.

Resultados Encuestas Conductores

En cuanto a los resultados relevantes encontrados en las encuestas realizadas a los conductores tenemos que:

- Solo uno de los doce conductores tiene deudas por comparendos en la actualidad y tiene un convenio de pago.
- Únicamente uno de los conductores ha presentado accidentes en los últimos 5 años.
- El 54 % de los conductores residen en estrato tres, el 38% en estrato dos y el 8% en estrato 4.
- El tipo de transporte más utilizado por los conductores es el automóvil particular con un 54% y Transmilenio con un 31%.
- La principal razón de elección para el tipo de transporte es que no tienen otra alternativa disponible.
- El 50% de los conductores consideran medianamente segura la zona aledaña a La Universidad.

Los registros de las encuestas adelantadas a los conductores se encuentran en el **Anexo B**.

1.7.5 DEFINICIÓN DE RIESGOS VIALES DE LA PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA

Toda actividad humana concurre ineludiblemente en tres factores inseparables, el medio ambiente, la máquina y el hombre. Para el caso propio de los riesgos viales, nos ocupan estos mismos factores, siendo la máquina el medio de transporte que se utiliza para realizar los desplazamientos.

Se definirán como riesgos viales todos los posibles factores tanto ambientales, de los vehículos y comportamiento humanos que puedan generar daños tanto materiales como personales a los diferentes actores de la vía.

1.7.6 CALIFICACIÓN DE RIESGOS VIALES

Los riesgos viales se clasificarán de la siguiente manera:

- Riesgos por la máquina
- Riesgos por hábito o comportamiento humano
- Riesgos por infraestructura

La clasificación de los riesgos de acuerdo con la gravedad de las consecuencias. Para este caso se presenta la siguiente matriz descriptiva asociada de acuerdo con la clasificación de riesgos viales expuesta anteriormente.

Con el fin de definir un plan de acción para atender la presencia de cualquiera de estos tipos de riesgos se tiene en cuenta lo siguiente:

- Ante la presencia de cualquier tipo de riesgo alto, se debe atender inmediatamente tomando las medidas necesarias en las revisiones y ajustes de la maquinaria e infraestructura. Ante los malos hábitos, realizar seguimiento continuo al personal que presente este tipo de comportamiento, hasta lograr eliminar estos comportamientos.
- En el caso de riesgos de nivel medio, se debe realizar el seguimiento periódico en los comportamientos de la maquinaria y hábitos de los conductores; al igual que una verificación de la infraestructura con el propósito de evitar mayores daños en la misma que puedan agravar la situación de riesgo.
- En el caso de detectarse algún riesgo bajo, este tipo de riesgo brinda un mayor tiempo de reacción, sin embargo, es importante atacarlos con el ánimo de no esperar a que aumenten de nivel y se puedan convertir en riesgos altos. Por lo tanto es importante detectarlos y tomar las medidas necesarias a tiempo, ya que de esta manera se pueden eliminar más rápidamente.

Tabla 7. Criterios para clasificación de los Riesgos

	Máquina	Hábito(Factor Humano)	Infraestructura
Alto	El estado de la máquina genera alerta, y su desempeño puede generar consecuencias con daños materiales y personales. El riesgo debe atenderse de inmediato antes de causar daños que sean irreparables.	Se detectan hábitos que ponen en riesgo la conducción llegando a generar consecuencias con daños tanto materiales como personales. Se tiene que atender con urgencia este tipo de hábitos, para eliminarlos rápidamente.	Se presentan deficiencias en la infraestructura, llegando al punto de generar consecuencias materiales y posibles daños personales. Se recomienda atender de inmediato este tipo de deficiencias.
Medio	El estado de la máquina genera alerta, su desempeño puede generar consecuencias de daños materiales. El riesgo detectado debe controlarse y tomar medidas para eliminarlo.	Se detecta uno o varios hábitos que ponen en riesgo la conducción, con posibles consecuencias en daños materiales.	Se encuentran deficiencias en la infraestructura que pueden llegar a generar daños materiales; se recomienda atenderlas con el fin de prever los daños materiales.
Bajo	El estado de la máquina genera alerta, pero su desempeño no genera ninguna consecuencia. El riesgo está controlado.	Se detecta un mal hábito, que no genera consecuencias en daños materiales ni personales.	Se presentan deficiencias en la infraestructura, las cuales se deben mejorar, sin embargo, estas no representan un riesgo que tenga una consecuencia.

Con la información agregada de los factores se realiza una matriz de probabilidad-impacto, para cruzar los criterios y así, realizar priorización de riesgo en Alto, Medio y Bajo y generar una matriz de acuerdo a las siguientes convenciones:

Tabla 8. Calificación de probabilidad versus impacto

Probabilidad	Clasificación				
0,9	0,9	1,8	2,7	3,6	4,5
0,7	0,7	1,4	2,1	2,8	3,5
0,5	0,5	1	1,5	2	2,5
0,3	0,3	0,6	0,9	1,2	1,5
0,1	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5
Impacto	1	2	3	4	5

Donde rojo es el rango donde los riesgos son priorizados como altos, medio para el color naranja y bajo en la zona de los verdes. Esta es guía de priorización, para tomar acciones correctivas.

Las tablas para elaboración de la matriz de riesgo se realizaron basadas en la metodología PMI.

Las escalas de calificación de la probabilidad e impacto son las siguientes:

Tabla 9. Calificación de la probabilidad e impacto

ESCALA	IMPACTO
1	Muy bajo
2	Bajo
3	Moderado
4	Alto
5	Muy alto

ESCALA	PROBABILIDAD
0,9	Muy probable
0,7	Probable
0,5	medianamente probable
0,3	poco probable
0,1	Improbable

Tus Acciones Impactan

Tabla 10. Matriz de clasificación, calificación y plan de acción de los riesgos viales

ITEM	RIESGO	PROBABILIDAD	IMPACTO	CLASIFICACION	PLAN DE MITIGACION DEL RIESGO
RIESGO POR MAQUINA	Accidentes o fallas por ausencia de mantenimiento preventivo en los vehículos.	0,3	5	1,5	<ul style="list-style-type: none"> * Se cuenta con contrato de mantenimiento preventivo para todos los vehículos de la universidad en los talleres del concesionario. * Implementacion de procedimiento para seguimiento mensual de las condiciones del vehículo. * Se cuenta con póliza de seguro para cubrimiento de daños a terceros por accidentes de tránsito. * Compra de vehículos en concesionario de marca reconocida y de trascendencia en el mercado.
	Accidentes por fallas imprevistas de partes mecánicas del vehículo.	0,1	4	0,4	<ul style="list-style-type: none"> * Implementacion de procedimiento para chequeo diario de las condiciones mecánicas del vehículo antes de iniciar los recorridos. * Implementacion de plan de mantenimiento de vehículos de acuerdo a recomendaciones del fabricante y manuales. * Compra de vehículos en concesionario de marca reconocida y de trascendencia en el mercado.
RIESGO POR COMPORTAMIENTO HUMANO	Accidente o incidente por falta de descanso del conductor en trayectos largos	0,1	4	0,4	<ul style="list-style-type: none"> * Implementacion de lineamientos generales para los conductores formalizado mediante otros del contrato laboral. * Implementacion de programa de capacitaciones.
	Accidente o incidente por no respeto a los límites de velocidad	0,1	4	0,4	<ul style="list-style-type: none"> * Implementacion de lineamientos generales para los conductores formalizado mediante otros del contrato laboral. * Implementacion de programa de capacitaciones. * Seguimiento por parte de la coordinacion de mantenimiento de equipos de los comparendos de vehículos y conductores.
	Accidente por distraccion (uso de celular, Cigarrillo y aplicaciones móviles mientras se conduce)	0,1	4	0,4	<ul style="list-style-type: none"> * Implementacion de lineamientos generales para los conductores formalizado mediante otros del contrato laboral. * Implementacion de programa de capacitaciones.
	Accidente por desconocimiento de señales de tránsito.	0,1	3	0,3	<ul style="list-style-type: none"> * Implementacion de lineamientos generales para los conductores formalizado mediante otros del contrato laboral. * Implementacion de programa de capacitaciones.
	Generar lesiones y/o daños humanos y físicos por irrespeto de la señales de tránsito.	0,3	4	1,2	<ul style="list-style-type: none"> * Implementacion de lineamientos generales para los conductores formalizado mediante otros del contrato laboral. * Implementacion de programa de capacitaciones.
	Accidente por Conducir después de beber alcohol.	0,1	5	0,5	<ul style="list-style-type: none"> * Implementacion de lineamientos generales para los conductores formalizado mediante otros del contrato laboral. * Implementacion de programa de capacitaciones.
	Provocar accidentes por uso de audifonos con alto volumen durante caminatas	0,1	2	0,2	<ul style="list-style-type: none"> * Implementacion de programa de capacitacionesy concientizacion en la semana de la movilidad javeriana.
	Provocar accidentes por cruce de vías de manera imprudente	0,1	4	0,4	<ul style="list-style-type: none"> * Implementacion de programa de capacitacionesy concientizacion en la semana de la movilidad javeriana.
RIESGO POR INFRAESTRUCTURA	Accidentes o incidentes por deficiencia en algunas escaleras que no cuentan con barandas.	0,3	3	0,9	<ul style="list-style-type: none"> * En los proyectos anuales de mejoramiento de la planta física se incluyen los recursos para ejecucion de obras de mantenimiento.
	Accidentes o incidente por mala iluminación en los sectores aledaños a la universidad.	0,3	3	0,9	<ul style="list-style-type: none"> * En los proyectos anuales de mejoramiento de la planta física se incluyen los recursos para ejecucion de obras de mantenimiento.
	Accidentes o lesiones causadas por deficiencia en la accesibilidad para personas discapacitadas.	0,5	2	1	<ul style="list-style-type: none"> * En los proyectos proyectos de inversion de la oficina de construcciones y desarrollo de planta física estan incluidas las mejoras en accesibilidad.
	Robos, daños o lesiones por deficiencia de seguridad en los alrededores de la Universidad	0,7	4	2,8	<ul style="list-style-type: none"> * La universidad adelanta gestion con la policia para contar con el apoyo de la proteccion del entorno de la Universidad. * Inclusion contractual de guias caninos en los corredores universitarios. * Implementacion de seguridad física y eletronica en el perimetro del campus. * Reforzamiento del seguimiento perimetral en el costado norte, sur y oriental del campus.

1.7.7 CLASIFICACIÓN DE RIESGOS VIALES

En el **Anexo B** se adjunta la matriz de evaluación y clasificación del riesgo.

De acuerdo con la calificación de los riesgos identificados se encuentra que la Pontificia Universidad Javeriana se encuentra calificada con riesgo bajo.

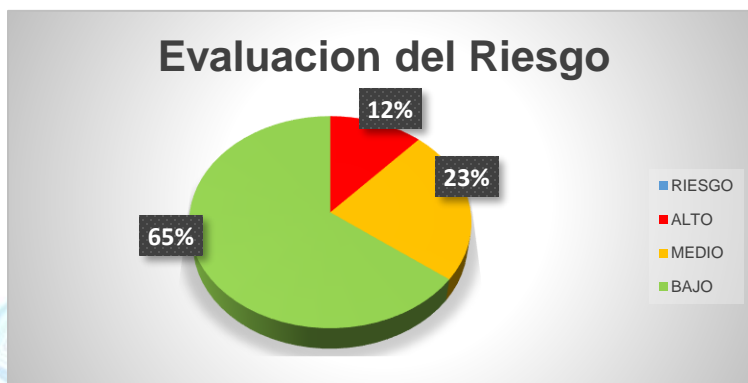


Figura 9. Evaluación del riesgo.

1.7.7.1 Riesgo por la máquina

Es imprescindible que cada actor de la vía sea consciente del estado del vehículo en el cual se moviliza ya que de su buen estado depende no solo su seguridad sino la de los demás, debido a la constante interacción en el medio.

Frente a este posible riesgo, se aclaran de manera más detallada todos los procedimientos referentes a mantenimiento y conservación del buen estado de los vehículos en el capítulo 5. Vehículos Seguros, donde se describe toda la seguridad preventiva que aplica para los automóviles de propiedad de La Universidad.

1.7.7.2 Riesgo por hábito o comportamiento humano

Cada conductor o peatón va adquiriendo una serie de conductas que pueden ser beneficiosas o perjudiciales para su seguridad. A continuación, se relacionan algunos de los malos hábitos que presentan los conductores y peatones:

- No descansar cada dos horas en trayectos largos
- No respetar los límites de velocidad
- Fumar mientras conduce
- Manejo del celular y aplicaciones móviles mientras se conduce
- Comer mientras conduce
- No respetar la distancia de seguridad
- Manipular el GPS mientras conduce
- Adelantar por derecha
- No respetar las señales de tránsito

- No utilizar sistemas de retención infantil
- Conducir sin cinturón de seguridad
- Conducir después de beber alcohol
- Uso de audífonos con alto volumen durante caminatas
- El cruce de vías de manera imprudente

Este tipo de comportamientos ponen en riesgo a los diferentes actores de la vía y deben ser atendidos con el propósito de minimizar la posibilidad de accidentes causados por este tipo de comportamientos.

1.7.7.3 Riesgo por Infraestructura

Este tipo de riesgo se presenta en la mayoría de ocasiones por deficiencias en la infraestructura vial, las cuales son ocasionadas por falta de mantenimiento, malos diseños, o condiciones que no fueron contempladas en la etapa de construcción.

De acuerdo con los resultados de las encuestas realizadas a los diferentes actores viales, estos son los mayores riesgos por deficiencias en la infraestructura en el interior del campus y en la zona aledaña a La Universidad:

- Deficiencia en algunas escaleras que no cuentan con barandas.
- Mala iluminación en el sector de la Carrera 7.
- Deficiencia en la accesibilidad para personas discapacitadas.
- La accesibilidad al Hospital es deficiente.
- Mala iluminación en el sector aledaño al Parque Nacional.
- Ampliar las alternativas para cruzar la Carrera 7
- Mejorar la seguridad en los alrededores de La Universidad

1.8 PLANES DE ACCIÓN DE RIESGOS VIALES (DEFINICIÓN DE PLANES DE ACCIÓN)

El plan de acción es la guía para cumplir los objetivos planteados, donde se establecen los tiempos, los responsables y los recursos para ejecutar las tareas que posteriormente se evaluarán para determinar si han sido alcanzadas las metas.

Los planes de acción se enfocan en los tres factores de riesgo definidos anteriormente, y están dirigidos al logro de los objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

1.8.1 Planes de acción para Factor humano

El plan de acción para el factor humano contempla esencialmente una serie de campañas de sensibilización y capacitación dirigidas a la comunidad Universitaria, que se adelantarán desde la Dirección de Servicios Universitarios en la semana de la movilidad Javeriana, las cuales se realizarán semestralmente.

Las capacitaciones orientadas al grupo de conductores de la Pontificia Universidad Javeriana serán solicitadas desde la Oficina de Administración del campus a la Dirección de Gestión Humana, esta última se encargará de gestionar, programar y realizar las capacitaciones.

1.8.2 Planes de acción factor vehículos

En cuanto al factor vehículos, se aclara que actualmente se realiza un estricto control de las condiciones mecánicas y de cumplimiento de la normatividad para todos los vehículos propiedad de La Universidad.

Dicho seguimiento se mantendrá, realizando la verificación de documentación pertinente como lo son SOAT, seguros, impuestos, revisiones técnicas y mecánicas de toda la flota, con el propósito de garantizar el buen estado de los vehículos y brindar la seguridad requerida a quienes realizan el uso cotidiano del servicio.

El Comité de Seguridad Vial, ha definido a la Dirección de Recursos Físicos a través de la oficina de administración del campus, como la encargada de gestionar todas las actividades relacionadas con el mantenimiento, y trazabilidad de la documentación con el fin de garantizar buen estado de los vehículos y de toda la documentación requerida por La Universidad y los entes de control.

1.8.3 Planes de acción infraestructura segura

Es importante destacar que dentro de los planes de acción que la Pontificia Universidad Javeriana implementará, se tiene el Plan de Regularización de La Universidad el cual contempla múltiples mejoras en diferentes áreas de infraestructura, como los son el mejoramiento de la infraestructura a nivel general, la implementación de rampas que faciliten el desplazamiento de personas con discapacidad, la mejora en la señalización vial existente, no solo en el interior de La Universidad sino también en las vías aledañas al perímetro de La Universidad (como parte del Plan de Regularización); mejorando de manera considerable varios aspectos que se deben contemplar dentro de los planes de acción.

Adicional a todas las mejoras que se contemplan en el Plan de Regularización, La Universidad en la actualidad contempla dos contratos de suministro e instalación de señalización en el campus, cuyos contratistas son INGENIERIA Y PUBLICIDAD IP S.A.S. y MUARE STUDIO DISEÑO S.A.S.

Es importante aclarar que se tendrán en cuenta todas las observaciones realizadas mediante la encuesta, referentes a las mejoras requeridas en infraestructura priorizando las de mayor impacto a la comunidad que transita en el campus.

El Comité de Seguridad Vial, coordinará con la Dirección de Recursos Físicos las mejoras en infraestructura requeridas por los usuarios, enfocadas a mejorar las condiciones de seguridad dentro del campus.

1.8.4 Planes de acción para atención a víctimas

La Pontificia Universidad Javeriana, cuenta con un programa de seguros que ampara las contingencias ante los eventos que puedan ocasionar pérdidas accidentales, súbitas e imprevistas. Entre otras, se destacan dos coberturas:

- Responsabilidad Civil Extracontractual, que ampara los daños materiales o personales causados a terceros por La Universidad, en hechos de carácter accidental, súbito e imprevisto: amparos predios, labores y operaciones, RC causada por productos y trabajos terminados, RC causada por contratistas y subcontratistas, RC causada por vehículos propios y no propios, RC causada por participación en ferias y exposiciones, RC parqueaderos, RC de bienes bajo tenencia y control.
- Accidentes Personales para Estudiantes PUJ: Ampara y cubre a todos los estudiantes regulares de la Pontificia Universidad Javeriana, en caso de accidente sufrido por el alumno, durante los 365 días del año.

Para los trabajadores de La Universidad, la cobertura en caso de atención por accidentes o incidentes estará a cargo de la Aseguradora de Riesgos Profesionales.

El tema de plan de acción para atención a víctimas se ampliará en el **Capítulo 5** del presente documento.

1.8.5 VIABILIDAD DE LOS PLANES DE ACCIÓN

Una vez establecidos los planes de acción a ejecutar, estos fueron revisados en Comité del PESV, con el propósito de analizar su viabilidad en la ejecución y las diferentes implicaciones de cada una de estas medidas, definiéndolos viables para ser ejecutados en el corto, mediano y largo plazo, instaurando unas directrices y un cronograma de implementación acorde con los diferentes avances en las obras contempladas en el Plan de Regularización en lo relacionado a las mejoras en infraestructura.

Los planes de acción correspondientes a factor humano y máquina, fueron evaluados y revisados por cada una de las dependencias encargadas definiendo su viabilidad y finalidad en la implementación.

1.9 IMPLEMENTACIÓN DE LOS PLANES DE ACCIÓN DEL PESV

1.9.1 CRONOGRAMA DE LA IMPLEMENTACIÓN

A continuación, se presenta el cronograma de acciones de mitigación de impactos, algunos ya incluidos dentro del Plan de Regularización y Manejo el cual contempla varios proyectos de mejoramiento de la infraestructura en diferentes sectores aledaños a La Universidad que mejoran las condiciones de seguridad y atiende algunas de las sugerencias de mejoramiento detectadas en las encuestas realizadas.

Tabla 11. Cronograma de Implementación PESV a través del Plan de Regularización y Manejo de la Pontificia Universidad Javeriana

ARTICULO 5°. COMPROMISOS Y CRONOGRAMA PARA ACCIONES DE MITIGACION DE IMPACTOS DEL PLAN DE REGULARIZACION Y MANEJO. (RESOLUCIÓN #856 DEL 26 DE JULIO DEL 2013, PAG 27)			
Acciones de mitigación de impactos sobre el espacio público:	ESTADO	COMPROMISO DE ENTREGA	RESPONSABLE
Acciones prioritarias de espacio público:			
Desarrollo y conformación del acceso norte de La Universidad hacia el Auditorio Félix Restrepo y las diversas facultades ubicadas en el Sector A	Se elimina, según Artículo tercero, Res # 1192 del 2013, pag 26.	No aplica	No Aplica
Proyecto peatonalización Calle 40 entre carreras 6 y 6A.	Pendiente	Año 2018	Dirección de Recursos Físicos
Proyecto peatonalización Carreras 6 y 6A entre la calle 39 y la calle 40.	Cumplido	Ejecutado	Dirección de Recursos Físicos
Ampliación y modificación del túnel bajo la carrera 7 con calle 41.	En trámite con el IDU	Año 2017	Dirección de Recursos Físicos
Peatonalización de la calle 41 entre carreras 7 y 8.	En trámite con el IDU	Año 2017	Dirección de Recursos Físicos
Proyecto peatonalización calle 42	Por definir	Año 2018	Dirección de Recursos Físicos
Acceso peatonal Transversal 5	Por definir	Por definir según desarrollo de predios arriba de la Av. Circunvalar.	Dirección de Recursos Físicos
Reforzamiento de circuito cerrado de televisión perimetral del campus	Programado	Ejecutado parcialmente	Dirección de Recursos Físicos

Fuente: Dirección de Recursos Físicos

Tabla 12. Cronograma de Implementación PESV para riesgos por comportamiento Humano.

COMPROMISOS Y CRONOGRAMA PARA ACCIONES DE MITIGACION DE IMPACTO SOBRE RIESGOS POR COMPORTAMIENTO HUMANO			
ACCIONES	ESTADO	COMPROMISO DE ENTREGA	RESPONSABLE
Capacitación al personal conductores	Programado	Abril 2017	Dirección de Gestión humana
Capacitación y sensibilización mediante semana de movilidad	Programado	Año 2017	Dirección de Servicios Universitarios
Programación de exámenes rutinarios psicométricos	Por Definir	Pendiente en evaluación por la dependencia.	Dirección de Gestión Humana

Tabla 13. Cronograma de Implementación PESV para riesgos por máquina.

COMPROMISOS Y CRONOGRAMA PARA ACCIONES DE MITIGACION DE IMPACTOS SOBRE RIESGOS POR MAQUINA			
ACCIONES	ESTADO	COMPROMISO DE ENTREGA	RESPONSABLE
Implementación de formato de chequeo de vehículos diario	Cumplido	Ejecutado	Dirección de Recursos Físicos
Implementación de formato de chequeo de vehículos mensual	Cumplido	Ejecutado	Dirección de Recursos Físicos
Implementación de plan de mantenimiento preventivo	Cumplido	Ejecutado	Dirección de Recursos Físicos
Implementación de auditorías para verificación y trazabilidad de información de mantenimiento de vehículos.	Programado	Año 2017	Comité del PESV

1.9.2 PRESUPUESTO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PESV

El presupuesto destinado para la implementación de los planes de acción del PESV, será evaluado una vez se cuente con la aprobación del presente documento, una vez se establezcan y analicen las diferentes prioridades de implementación, sin embargo, varias de las actividades de los planes de acción ya cuentan con un rublo asignado por La Universidad el cual está incluido en el Plan de Regularización y en los presupuestos de las unidades.

Las demás actividades que se requieren para la implementación de los planes de acción, serán evaluadas en los respectivos comités, con el propósito de definir prioridades y los recursos que se necesitarán para llevarlas a cabo. Por ejemplo, el presupuesto asignado al mantenimiento de vehículos y semana de movilidad javeriana, ya fue definido y se encuentra en evaluación por la Dirección Financiera para su evaluación.

De los planes de acción anteriormente descritos, en las direcciones de Gestión Humana, Recursos Físicos y Servicios Universitarios, se planea un presupuesto para ejecución de las actividades descritas en los planes de acción. Anualmente este presupuesto se somete a aprobación y se libera en el primer semestre del año siguiente.

1.10 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LOS PLANES DE ACCIÓN DEL PESV

1.10.1 INDICADORES DEL PESV

Basados en las actividades que se tienen contempladas en los planes de acción, se proponen los siguientes indicadores de actividad, los cuales permitirán evaluar los logros progresivos que se vayan cumpliendo.

Tabla 14. Indicadores de actividad del PESV

DESCRIPCIÓN		DEFINICIÓN FORMULA	META	PERIODO MEDICIÓN
Número de personal formado en Seguridad Vial	Conductores	(Número de personas formadas/Total Conductores o Pers. Administrativo) * 100	100%	Semestral
	Personal Administrativo	(Número de mantenimientos realizados/Total mantenimientos programados) * 100	10%	Anual
Cumplimiento de los programas de mantenimiento preventivo de los vehículos		(Número de evaluaciones realizadas/Total evaluaciones programada) * 100	100%	Semestral
Número de evaluaciones prácticas de los conductores		(Número de evaluaciones realizadas/Total evaluaciones programada) * 100	100%	Semestral

Fuente: Elaboración propia

En cuanto a indicadores de resultado, debido a la baja tasa de accidentalidad presente por los conductores de La Universidad, se propone como meta una reducción del 100% en cuanto a incidentes y accidentes de tránsito se refiere.

Tabla 15. Indicadores de resultados del PESV

DESCRIPCIÓN	DEFINICIÓN	META	PERIODO MEDICIÓN
Tasa de accidentes de tránsito	(Número de accidentes del año presente / promedio del Número de accidentes de los 4 años anteriores)-1)*100	Menor al 30%	Anual

Fuente: Elaboración propia

1.10.2 RESPONSABLES EN LA MEDICIÓN DE INDICADORES

El responsable del seguimiento a los indicadores anteriores, correspondientes al tema de mantenimiento, será el profesional de la coordinación de mantenimiento de equipos de la oficina de administración del campus, cargo ocupado actualmente por Giovanni Rey ingeniero Mecánico.

La consolidación de la información y seguimiento de los indicadores estará a cargo del coordinador de mantenimiento de equipos, cargo ocupado actualmente por Ingrid Guerrero, Ingeniera Electronica.

1.10.3 FUENTES Y FORMULAS PARA EL CÁLCULO DE LOS INDICADORES

Las fórmulas para el cálculo de los indicadores están descritas en las tablas 14 y 15.

La información para el indicador de accidentes de tránsito será entregada por el Jefe de la oficina de activos Fijos, cargo Ocupado actualmente por Carlos Montoya.

La información para el indicador de capacitación será entregada por la Dirección de Gestión Humana.

La información sobre los temas de mantenimiento será provista por la Coordinación de Mantenimiento de Equipos de la Oficina de Administración del Campus.

1.10.4 METAS DE LOS INDICADORES

Las metas para el cálculo de los indicadores están descritas en las tablas 14 y 15.

1.10.5 PERIODICIDAD DE LA MEDICIÓN

La frecuencia de la medición esta descrita en las tablas 14 y 15.

1.10.6 INDICADORES DE NÚMERO DE PERSONAS CAPACITADAS

La Universidad diseño un indicador para medir el número de personal administrativo y de conductores formadas en seguridad vial, este indicador esta descrito en la tabla 14.

1.10.7 INDICADORES DE NÚMERO DE ACCIDENTES DE TRANSITO

La Universidad diseño un indicador para medir la tasa de accidentes de tránsito, este indicador esta descrito en la tabla 15.

1.10.8 INDICADORES DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO

La Universidad diseñó un indicador para medir el cumplimiento de los programas de mantenimiento preventivo, este indicador está descrito en la tabla 14 indicador 2.

1.10.9 AUDITORÍAS DEL PESV

Los planes de acción que se van a auditar en el PESV de la Pontificia Universidad Javeriana están descritos en el ítem 1.8 de este mismo documento.

Con el propósito de contar con un mecanismo que facilite el mejoramiento continuo del PESV, se incluirán sesiones de trabajo de auditoría interna desde el comité del plan estratégico de seguridad, con el fin de verificar si las actividades contempladas en el PESV se llevan a cabo de acuerdo con los compromisos realizados en el presente documento.

1.10.10 METODOLOGÍA DE AUDITORÍA

La metodología de las auditorías se implementará una vez el PESV se encuentre aprobado por la secretaria de movilidad, en la periodicidad anteriormente descrita.

En una de las reuniones de seguimiento establecidas por el comité del PESV, se adelantará el proceso de auditoría con la participación de todos los integrantes del comité. A cada uno de los capítulos (5) se asignará una lista de chequeo que permita verificar el cumplimiento de los compromisos adquiridos en el documento del PESV. En esta lista se indicará la información solicitada, los criterios de aceptabilidad, los hallazgos, no conformidades y observaciones del aspecto evaluado. Cada miembro del comité auditará un capítulo diferente al de su área de vinculación laboral dentro de la Pontificia Universidad Javeriana.

1.10.11 PERIODOS DE DESARROLLO DE AUDITORÍAS

El Comité de Seguridad Vial determinará el alcance de las auditorías internas y tomará las acciones correctivas que fuesen necesarias para eliminar la causa de los hallazgos que se reporten. La frecuencia de las auditorías internas será semestral durante el primer año de implementación y después de este año se realizará anualmente. El responsable de las auditorías a realizar será el jefe de la Oficina de Administración de Campus, cargo ocupado actualmente por la ingeniería Linda Santoval.

Tus Acciones Impactan

2 COMPORTAMIENTO HUMANO

Comprende los mecanismos de ingreso, capacitación y sensibilización en Seguridad Vial del recurso humano en la entidad y el seguimiento al estado general de salud de los conductores conforme a los requisitos establecidos por Ley. El propósito del control al ingreso, las capacitaciones y el seguimiento a conductores orienta a la entidad en la adopción de buenas prácticas, conductas seguras y corresponsabilidad en la seguridad vial de la Pontificia Universidad Javeriana.

Las acciones a ejecutar a favor del comportamiento humano comprende el procedimiento para la selección de conductores, las pruebas de ingreso, las capacitaciones en seguridad vial, el control de la documentación de los conductores, las políticas de regulación de la empresa y los elementos de dotación entregados anualmente por La Universidad.

2.1 PROCEDIMIENTO PARA LA SELECCIÓN DE CONDUCTORES

2.1.1 PERFIL DEL CONDUCTOR

La Universidad Javeriana, contrata el personal Operativo, con funciones y responsabilidades establecidas en el Macroproceso de gestión del Talento Humano y en el proceso de Posiciones y perfiles; especificando en la siguiente tabla el resumen de las siguientes funciones y responsabilidades:

Tabla 16. Descripción básica del perfil del conductor

DESCRIPCIÓN DEL PERFIL		CONDUCTOR - MENSAJERO
Objetivo	Ejecutar las actividades operativas relacionadas con la distribución de documentos, conducción del vehículo asignado y la programación de su mantenimiento, traslado de activos fijos u obsoletos y archivo, entre otros de acuerdo con las indicaciones del jefe inmediato y los procedimientos y documentos definidos, con el fin de asegurar la entrega y recepción de documentos al destino previsto y la seguridad y traslado de las personas que su jefe le solicite.	
Responsabilidades	1	Recibir, clasificar y entregar la correspondencia interna o externa, de acuerdo con las indicaciones dadas.
	2	Conducir el vehículo asignado al área correspondiente, siguiendo las indicaciones de su jefe inmediato. "esta responsabilidad aplica para los mensajeros a los cuales se les asignen vehículo".
	3	Realizar las actividades de recolección y traslado activos fijos u obsoletos, de acuerdo con las indicaciones dadas. "esta responsabilidad aplica para los mensajeros de la oficina de administración del campus"
	4	Realizar las actividades de limpieza y solicitud del mantenimiento del vehículo asignado. "esta responsabilidad aplica para los mensajeros a los cuales se les asignen vehículo"
Nivel de estudios	bachillerato completo	
Experiencia laboral total	Dos (2) años de experiencia en cargos similares, cargos como conductor o mensajero.	

Fuente: Dirección de Gestión Humana

En el **Anexo C** se relaciona el perfil definido por la Dirección de Gestión Humana.

2.1.2 PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES

Es importante aclarar que la planta conductores de La Universidad Javeriana fue incorporada mediante un proceso de selección publicado en la página web de La Universidad, ceñido a los lineamientos establecidos por la dirección de Gestión Humana, mediante este procedimiento se vinculó el último conductor, antes de iniciar el proceso de desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial de La Universidad.

Actualmente la Oficina de Administración del Campus apoya con la realización de una prueba de conocimientos básicos y una prueba práctica (recorrido por la ciudad) donde evalúan los siguientes aspectos:

1. Reconocimiento del vehículo como revisión de llantas, pico y placa, papeles y observación del vehículo en condiciones para salir.
2. Seguridad en la conducción y precaución.
3. Cómo se comporta ante una conversación: distracción, respeto, empatía, etc.
4. Experiencia en conducción: qué tipo de vehículos ha manejado y cursos que ha realizado.

En el **Anexo C**, se presenta el Examen de Conocimientos y Habilidades para conducción de vehículos (examen teórico), el formato de Evaluación Práctica a Conductores, que se realiza como parte del proceso de ingreso, el procedimiento de selección de conductores y el perfil del cargo.

Adicionalmente en el **Anexo C** se relacionan los certificados del RUNT de los conductores vinculados actualmente con La Universidad.

Las condiciones de admisión se establecen en el Capítulo II del REGLAMENTO DE TRABAJO DE LA PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA, de la siguiente manera:

“ARTICULO 2. Quien aspire a desempeñar un cargo en la Pontificia Universidad Javeriana debe hacer la solicitud por escrito para su registro como aspirante y acompañar los siguientes documentos:

a) Cédula de Ciudadanía o tarjeta de identidad según sea el caso. Lo mismo que la documentación de identificación y autorización para trabajar en Colombia, cuando el aspirante sea extranjero.

b) Autorización escrita del Ministerio de la Protección Social o en su defecto la primera autoridad local, a solicitud de los padres y a falta de éstos, del Defensor de Familia, cuando el aspirante sea menor de dieciocho (18) años

c) Certificado del último empleador con quien haya trabajado en que conste el tiempo de servicio, la índole de la labor ejecutada y el salario devengado.

PARAGRAFO: La Universidad podrá establecer en el Reglamento además de los documentos mencionados, todos aquellos que considere necesarios para admitir o no admitir al aspirante, sin embargo, tales exigencias no deben incluir documentos, certificaciones o datos prohibidos expresamente por las normas jurídicas para tal efecto;

así es prohibida la exigencia de la inclusión en formatos o cartas de solicitud de empleo “datos acerca del estado civil de las personas, números de hijos que tenga, la religión que profesan o el partido político al cual pertenezca” (Artículo 1º. Ley 13 de 1972); lo mismo que la exigencia de la prueba de gravidez para las mujeres, solo que se trate de actividades catalogadas como de alto riesgo (Artículo 43, C.N. artículos primero y segundo, convenio No. 111 de la OIT, Resolución No 003941 de 1994 del Ministerio de la Protección Social), el examen de SIDA (Decreto reglamentario No. 559 de 1991 Art. 22), ni la libreta Militar (Art. 111 Decreto 2150 de 1995).

PERIODO DE PRUEBA

ARTICULO 3. La Universidad una vez admitido el aspirante podrá estipular con él, un período inicial de prueba que tendrá por objeto apreciar por parte de La Universidad, las aptitudes del trabajador y por parte de éste, las conveniencias de las condiciones de trabajo (artículo 76, C.S.T).

ARTICULO 4. El período de prueba debe ser estipulado por escrito y en caso contrario los servicios se entienden regulados por las normas generales del contrato de trabajo (artículo 77, numeral primero, C.S.T).

ARTICULO 5. El período de prueba no puede exceder de dos (2) meses. En los contratos de trabajo a término fijo, cuya duración sea inferior a un (1) año el período de prueba no podrá ser superior a la quinta parte del término inicialmente pactado para el respectivo contrato, sin que pueda exceder de dos meses. Cuando entre un mismo empleador y trabajador se celebren contratos de trabajo sucesivos no es válida la estipulación del período de prueba, salvo para el primer contrato (artículo séptimo Ley 50 de 1.990).

ARTICULO 6. Durante el período de prueba, el contrato puede darse por terminado unilateralmente en cualquier momento y sin previo aviso, pero si expirado el período de prueba y el trabajador continuare al servicio del empleador, con consentimiento expreso o tácito, por ese solo hecho, los servicios prestados por aquel a éste, se considerarán regulados por las normas del contrato de trabajo desde la iniciación de dicho período de prueba. Los trabajadores en período de prueba gozan de todas las prestaciones (artículo 80, C.S.T.).”

Los exámenes médicos para el cargo Conductor-Mensajero son iguales a los del personal administrativo y profesores de La Universidad (ocupacional y optometría) aunque en este caso se presta mayor atención al de optometría.

El Código Sustantivo del Trabajo relaciona la Resolución 2346 de 2007 del Ministerio de la Protección Social (Por la cual se regula la práctica de evaluaciones médicas ocupacionales y el manejo y contenido de las historias clínicas ocupacionales, 2007) que establece:

“Artículo 3. Tipos de evaluaciones médicas ocupacionales. Las evaluaciones médicas ocupacionales que debe realizar el empleador público y privado en forma obligatoria son como mínimo, las siguientes:

1. Evaluación médica pre ocupacional o de pre ingreso.

2. *Evaluaciones médicas ocupacionales periódicas (programadas o por cambios de ocupación).*

3. *Evaluación médica pos ocupacional o de egreso.*

El empleador deberá ordenar la realización de otro tipo de evaluaciones médicas ocupacionales, tales como pos incapacidad o por reintegro, para identificar condiciones de salud que puedan verse agravadas o que puedan interferir en la labor o afectar a terceros, en razón de situaciones particulares.

Parágrafo. Las evaluaciones médicas ocupacionales a que se refiere la presente resolución, hacen parte del programa de salud ocupacional, de los sistemas de gestión que desarrolle el empleador como parte de la promoción de la salud de los trabajadores y de los mecanismos de prevención y control de alteraciones de la salud.

Artículo 4. *Evaluaciones médicas pre ocupacionales o de pre ingreso. Son aquellas que se realizan para determinar las condiciones de salud física, mental y social del trabajador antes de su contratación, en función de las condiciones de trabajo a las que estaría expuesto, acorde con los requerimientos de la tarea y perfil del cargo.*

El objetivo es determinar la aptitud del trabajador para desempeñar en forma eficiente las labores sin perjuicio de su salud o la de terceros, comparando las demandas del oficio para el cual se desea contratar con sus capacidades físicas y mentales; establecer la existencia de restricciones que ameriten alguna condición sujeta a modificación, e identificar condiciones de salud que estando presentes en el trabajador, puedan agravarse en desarrollo del trabajo.

El empleador tiene la obligación de informar al médico que realice las evaluaciones médicas pre ocupacionales, sobre los perfiles del cargo describiendo en forma breve las tareas y el medio en el que se desarrollará su labor.

En el caso de que se realice la contratación correspondiente, el empleador deberá adaptar las condiciones de trabajo y medio laboral según las recomendaciones sugeridas en el reporte o certificado resultante de la evaluación médica pre ocupacional.”

2.2 PRUEBAS DE INGRESO DE CONDUCTORES

2.2.1 EXÁMENES MÉDICOS

Conforme a lo establecido en la Resolución 2346 de 2007, los empleadores afiliados o no a los sistemas de previsión y seguridad social, deberán ordenar la práctica de exámenes médicos preocupacionales o de admisión a todos sus trabajadores, de acuerdo con las disposiciones vigentes (Artículo 348 del C.S.T. y Resolución 1016 de 1.989), con el objeto de determinar la aptitud física y mental del trabajador para el oficio que vaya a desempeñar y las condiciones ambientales en que vaya a ejecutarlo.

2.2.2 IDONEIDAD EN EXAMENES MÉDICOS

En virtud de lo establecido en el Artículo 9 de Resolución 2346 de 2007 (Por la cual se regula la práctica de evaluaciones médicas ocupacionales y el manejo y contenido de las historias clínicas ocupacionales, 2007), la idoneidad del personal encargado de la realización de las evaluaciones médicas preocupacionales, son médicos especialistas en medicina del trabajo o salud ocupacional, designados por la ARL de afiliación y la IPS designada por la Dirección de Gestión Humana.

2.2.3 EXÁMENES PSICOSENSOMÉTRICOS

Evalúa las aptitudes físicas, mentales y de coordinación motriz necesarias para la conducción de vehículos. Conforme a lo establecido en la Ley 769 de 2002 (Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, 2002), a través del Artículo 19 del capítulo 2, se establece la obligatoriedad de dichas aptitudes para la obtención de la licencia de conducción. Dentro de los exámenes realizados se busca validar: Las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la *phoria* horizontal y vertical o el reconocimiento de imágenes en un lugar distinto a donde se encuentran.

Las pruebas anteriores son realizadas en un Centro de Reconocimiento del Conductor (CRC) y están a cargo de profesionales competentes, son coordinadas desde la Oficina de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Dirección de Gestión Humana.

Teniendo en cuenta que para el cargo de Conductor (y Grupo de Exposición Similar -GES-), se relacionó la información en el Profesiograma (base de datos, donde se observan las evaluaciones y exámenes a realizar en éste cargo (resaltado en color amarillo) que concuerdan con disposiciones de normatividad vigente) adjunto en el **Anexo C**, para el perfil conductores está contemplado lo siguiente:

- a. Los requisitos del cargo (no AP de alteración de columna o alteración en órganos de los sentidos que implique restricción en conducción / AP de patología cardiovascular, pulmonar y/o metabólica controlada con rec. por MD tratante / no alteración de columna al EF).
- b. La realización de la evaluación médica ocupacional obligatoria (ingreso, periódica y de retiro).
- c. La realización de exámenes complementarios de la valoración psicosensoométrica (optometría, audiometría, val. psicosenso motriz), realización de exámenes adicionales: de laboratorio (cuadro hemático, perfil lipídico, glicemia ayunas), complementario (espirometría) y electrofisiológico (EKG), que nos muestran el estado metabólico y cardiovascular/pulmonar del aspirante o conductor en cargo (realizables al ingreso y al momento de la evaluación periódica); y que permiten una valoración integral del aspirante y/o trabajador y a su vez son soportes objetivos para la emisión del concepto de aptitud.

Todo lo anterior teniendo en cuenta las funciones y responsabilidades que describe el perfil de cargo, y en las disposiciones establecidas por normatividad (Res. 1565/14).

2.2.4 IDONEIDAD EN EXAMENES PSICOSENSOMÉTRICOS

Para el ingreso del personal las pruebas se realizan a través de la IPS Gómez & Asociados en el centro de reconocimiento COMSALUD SALUD OCUPACIONAL LTDA avalado por la ley (se adjunta certificado de habilitación para efectuar pruebas psicosenso-métricas en el Anexo C).

Se está gestionando con la dirección de Gestión Humana la aplicación de estas pruebas de manera anual como medida de control y seguimiento a los conductores de la Pontificia Universidad Javeriana.

2.2.5 PRUEBAS TEÓRICAS

Las pruebas teóricas para el año 2016 se adelantaron desde la oficina de Administración del Campus, ver **Anexo C**.

A partir del año 2017 las pruebas prácticas y teóricas se gestionarán con un consultor externo especialista y certificado, contratado desde la dirección de Gestión Humana, que se encargó de aplicar y calificar las pruebas.

2.2.6 IDONEIDAD PRUEBAS TEÓRICAS

El ingeniero a cargo de las pruebas teóricas es Giovanni Rey, ingeniero mecánico con conocimientos idóneos para la aplicación y calificación de la prueba. Se define como criterio de aceptabilidad un resultado del 70/100. Los conductores que no obtengan esta calificación, serán notificados con el fin de que revisen sus falencias y reflejen mejoría en la siguiente prueba. Se incluye en el **Anexo C**, copia de tarjeta profesional del ingeniero a cargo.

2.2.7 PRUEBA PRÁCTICA

Las pruebas prácticas fueron aplicadas al último conductor vinculado a La Universidad, el registro de la prueba reposa en el **Anexo C**. A partir del año 2016 se implementó dentro del procedimiento de selección de conductores, la aplicación de esta prueba realizada desde la Oficina de Administración del Campus, los resultados son enviados a la Dirección de Gestión Humana para evaluación dentro del proceso de selección.

2.2.8 IDONEIDAD PRUEBA PRÁCTICA

El ingeniero mecánico de la Oficina de administración del campus será el encargado de aplicar y evaluar la prueba práctica, este cargo está actualmente ocupado por el Ingeniero Giovanni Rey. Se adjunta en el **Anexo C** copia de tarjeta profesional.

2.2.9 PRUEBAS PSICOTÉCNICAS

En el proceso de selección de conductores se realizan pruebas psicotécnicas y entrevistas por parte de la Dirección de Gestión Humana de la Vicerrectoría Administrativa. El procedimiento de selección donde se describen las pruebas se adjunta en el **Anexo C**.

2.2.10 IDEONEIDAD DE QUIEN REALIZA PRUEBAS PSICOTÉCNICAS

Las pruebas psicotécnicas son realizadas por los profesionales de la Dirección de Gestión Humana, personal profesional y especializado en cada una de sus áreas, información que puede ser verificada en los archivos de la Dirección de Gestión Humana.

2.3 PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO

Con el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial se establece a partir del año 2017 la aplicación de pruebas preventivas y de control para con los conductores vinculados a la Pontificia Universidad Javeriana (medicas de control, psicosensoométricas, teóricas y prácticas).

Se solicitó a la Dirección de Gestión Humana la inclusión en el procedimiento de selección de los conductores de la aplicación de los exámenes de acuerdo con la resolución 1565 mencionados en la página 23 de dicha resolución y su aplicación con frecuencia anual como método de control y seguimiento.

La aplicación de las pruebas psicotécnicas estará a cargo de los profesionales de La Dirección de Gestión Humana, de acuerdo a cada una de sus especialidades.

Las pruebas psicosensoométricas, prácticas, teóricas y medicas serán coordinadas desde La Dirección de Gestión Humana, con los proveedores externos idóneos que sean definidos en el momento de la aplicación.

2.4 CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

2.4.1 PROGRAMA DE CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL PARA CONDUCTORES PROPIOS

Las capacitaciones en Seguridad Vial están a cargo de la firma aseguradora AIG Seguros y trata contenidos de prevención y sensibilización de riesgos viales, así como el conocimiento del Código Nacional de Tránsito Terrestre y normatividad en general, abarcando los siguientes temas:

Sensibilización en riesgo vial

- Conocer cómo ocurre un accidente de tránsito
- Consecuencias en un accidente de tránsito
- Cifras de accidentalidad

Limitaciones Psicofísicas en la conducción

- Alcohol
- Estrés
- Velocidad

- Distracción
- Sueño – Fatiga

Los objetivos generales de este programa que está dirigido a la capacitación de los conductores de transporte propios de La Universidad son los siguientes:

- Capacitar en la Sensibilización en Riesgo Vial
- Capacitar a los conductores sobre la Normatividad Vigente en Tránsito y Transporte.
- Fomentar la conducción responsable y el transporte seguro a través de la capacitación en Sensibilización de Buenas Prácticas y Conductas Seguras en Movilidad.
- Concienciar sobre la necesidad de prevenir los accidentes de tránsito en este sector a través de la Capacitación en Análisis de Factores de Riesgo.
- Capacitación de Acciones Frente a Accidentes de Tránsito.

Teniendo presente que la vigencia del Plan Estratégico de Seguridad Vial es de dos años, sus acciones se están realizando desde el mes de abril de 2017, en la **Tabla 17** se presenta el cronograma de formación y realización de las capacitaciones en Seguridad Vial.

Para el año 2016 se ejecutó una capacitación con la aseguradora AIG, capacitación que aparte de contar con el respaldo técnico y profesional de la aseguradora, otorga la certificación de asistencia, calificando las competencias de conocimientos, habilidades, destrezas, actitudes y comportamientos en el área de seguridad vial, en éste caso para los conductores de La Universidad. De ésta manera, AIG Seguros otorgó la certificación de Asistencia al curso “Sensibilización en Riesgo Vial” a la planta de conductores de La Universidad realizada en el mes de abril de 2016. Las certificaciones de asistencia respectivas, se encuentran relacionadas en el **Anexo C** del presente documento.

Esta primera capacitación tuvo que ver con la prevención de accidentes de tránsito y sensibilización a los conductores, mediante herramientas audiovisuales y de talleres resueltos por los participantes

Los temas revisados en la capacitación fueron los siguientes:

- Sensibilización en riesgo vial
- Como ocurre un accidente de tránsito
- Consecuencias del accidente de tránsito
- Responsabilidad como conductor
- Limitaciones psico físicas en la conducción (alcohol, velocidad, distracción, fatiga, sueño, agresividad).

Fuente: Oficina de Coordinación de Activos Fijos P.U.J.



Figura 10. Certificado de asistencia en capacitación vial

Es importante mencionar que con el propósito de mejorar la formación y capacitación del personal se adjunta también en el **Anexo C**, una propuesta de las empresas Cesvi Colombia y Como Manejo, como guía para la contratación desde la Dirección de Gestión Humana de la capacitación a ejecutar en el 2017, en el **Anexo C** se aprecian los contenidos temáticos y las condiciones de evaluación de los conocimientos adquiridos. Las capacitaciones para el personal de La Universidad se realizarán con frecuencia anual y estarán acompañadas de pruebas prácticas y teóricas.

El modelo de evaluación de conocimientos adquiridos durante la capacitación será realizado por el contratista encargado, quien entregara la evaluación que será aplicada a los conductores y entregara los resultados a la Dirección de Gestión Humana.

2.4.2 CRONOGRAMA DE FORMACIÓN PARA CONDUCTORES DE LA PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA

Tabla 17. Cronograma de Capacitación en Seguridad Vial a Conductores Propios

ACTIVIDAD	I H	EVALUACIÓN	MODALIDAD	2017								2018												
				ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
Capacitación en Sensibilización en Riesgo Vial	2 horas	Desarrollo de Talleres	Presencial																					
Capacitación en Normatividad vigente en temas de Tránsito y Transporte	2 horas	Desarrollo de Talleres	Presencial																					
Capacitación en Sensibilización de Buenas Prácticas y Conductas Seguras en movilidad.	2 horas	Desarrollo de Talleres	Presencial																					
Capacitación en análisis de factores de riesgo identificados.	2 horas	Desarrollo de Talleres	Presencial																					
Capacitación en Acciones Frente a Accidentes de Tránsito	2 horas	Desarrollo de Talleres	Presencial																					

Fuente: Elaboración propia

Tus Acciones Impactan

Nota: El cronograma de capacitaciones se adecuó para los dos años de la vigencia del PESV. Las capacitaciones estarán a cargo de la Dirección de Gestión Humana, coordinadas desde la oficina de Administración de campus.

2.4.3 RESPONSABLE DEL PROGRAMA DE CAPACITACIÓN

Las capacitaciones estarán a cargo de la Dirección de Gestión Humana, coordinadas desde la oficina de Administración de campus.

2.4.4 TEMAS DE NORMATIVIDAD

Los temas de normatividad están referenciados en el cronograma de capacitación como se observa en la tabla 17.

2.4.5 TEMAS DE SENSIBILIZACIÓN EN LOS DIFERENTES ROLES DEL FACTOR HUMANO

La inclusión de temas de sensibilización esta referenciada en el cronograma de capacitación como se observa en la tabla 17.

2.4.6 TEMAS DE COMO ACTUAR FRENTE A ACCIDENTES DE TRÁNSITO

La inclusión de temas de cómo actuar frente a accidentes de tránsito esta referenciada en el cronograma de capacitación como se observa en la tabla 17.

2.4.7 TEMAS BASADOS EN EL DIAGNÓSTICO REALIZADO A LA UNIVERSIDAD

La inclusión de temas basados en el diagnóstico realizado a la universidad esta referenciada en el cronograma de capacitación como se observa en la tabla 17.

2.4.8 INTENSIDAD HORARIA

La intensidad horaria está definida en la tabla 17 del cronograma de capacitación.

2.4.9 TEMAS ACORDES CON LOS TIPOS DE VEHÍCULO

El programa de capacitación estará orientado en el tipo de vehículos que tiene la Universidad (vehículo liviano), automóviles y camionetas.

2.4.10 TEMAS ACORDES CON LOS TIPOS DE VEHÍCULO

El programa de capacitación está dirigido a conductores nuevos y antiguos de la Pontificia Universidad Javeriana.

2.4.11 PROGRAMA EXIGIDO A CONDUCTORES PROPIOS Y TERCEROS

La Universidad Javeriana **NO** cuenta con conductores subcontratados o no propios. No obstante, las actividades en Seguridad Vial están dirigidos a toda la comunidad universitaria, promueven la corresponsabilidad de los usuarios del campus e invitan a cambiar hábitos que desencadenan en accidentes de tránsito, congestión y/o medios contaminantes

2.4.12 MODELO DE EVALUACIÓN DE LA CAPACITACIÓN

El modelo de evaluación de conocimientos adquiridos durante la capacitación será realizado por el contratista encargado, quien entregara la evaluación que será aplicada a los conductores y entregara los resultados a la Dirección de Gestión Humana.

Para evaluar el contenido, calidad y efectividad de la capacitación, igualmente se propone un modelo de evaluación el cual se encuentra adjunto en el **Anexo C**, no obstante, la Dirección de Gestión Humana, encargada de la contratación y aplicación de las capacitaciones, estará en libertad de aplicar la encuesta que considere conveniente al final de las mismas.

2.4.13 ACIERTOS SOBRE EVALUACIONES

Se definió como criterio de aceptabilidad un resultado del 70/100, independiente de LA prueba aplicada, los conductores que no obtengan esta calificación, serán notificados con el fin de que revisen sus falencias y se enfoque la capacitación en los aspectos a mejorar identificados.

2.4.14 PROGRAMA DE CAPACITACIÓN CONDUCTORES NO PROPIOS

La Universidad Javeriana **NO** cuenta con conductores subcontratados o no propios. No obstante, las actividades en Seguridad Vial están dirigidos a toda la comunidad universitaria, promueven la corresponsabilidad de los usuarios del campus e invitan a cambiar hábitos que desencadenan en accidentes de tránsito, congestión y/o medios contaminantes.

2.4.15 EVIDENCIA DE LAS CAPACITACIONES DE CONDUCTORES NO PROPIOS

La Universidad Javeriana **NO** cuenta con conductores subcontratados o no propios. No obstante, las actividades en Seguridad Vial están dirigidos a toda la comunidad universitaria, promueven la corresponsabilidad de los usuarios del campus e invitan a cambiar hábitos que desencadenan en accidentes de tránsito, congestión y/o medios contaminantes.

2.5 CONTROL DE DOCUMENTACIÓN DE CONDUCTORES

2.5.1 INFORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES

En la Dirección de Gestión Humana reposa toda la documentación correspondiente a la hoja de vida del conductor, la información sobre las capacitaciones, acciones aplicadas, etc, la cual puede ser consultada en la carpeta individual de cada conductor en las oficinas de la Dirección de Gestión Humana.

2.5.2 PROTOCOLO DE CONTROL

El protocolo, trazabilidad y manipulación de esta documentación esta únicamente a cargo de esta Dirección y basada en las directrices institucionales de gestión de datos.

La Pontificia Universidad Javeriana a través de la Dirección de Recursos Físicos, específicamente en la Oficina de Administración del Campus, registra y vigila de manera mensual el cumplimiento de la normatividad de la documentación relacionada con el equipo de transporte. La documentación de porte obligatorio del conductor es el documento de identidad, carné de la ARL y la licencia de conducción.

2.5.3 CONTROL Y TRAZABILIDAD DE LAS ACCIONES

El control y las acciones inherentes a cada uno de los conductores, reposa en la Dirección de Gestión Humana, información que puede ser verificada en los archivos de la dirección.

2.5.4 REPORTE DE COMPARENDOS

La frecuencia de verificación de las infracciones de tránsito por parte de los conductores es verificada de manera mensual y está a cargo del ingeniero Mecánico de la coordinación de mantenimiento de equipos, Ingeniero Giovanni Rey .

Los comparendos o Infracciones de Tránsito son transgresiones o violaciones a la Ley 769 de 2002 (Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, 2002), existen de dos tipos: simple y compleja, será simple cuando se trate de violación a la mera norma y será compleja si se produce un daño material y personal.

La Universidad Javeriana dentro de sus lineamientos de correcto uso de los vehículos automotores, formalizó con el otrosí Numero 1 al contrato laboral suscrito entre cada uno de los conductores y la Pontificia Universidad Javeriana, los lineamientos donde se incorporan algunas cláusulas al vínculo laboral relacionadas con sus funciones como conductor-mensajero, se les informa la entrada en vigencia del Plan Estratégico de Seguridad Vial y los lineamientos del correcto uso del vehículo automotor mediante las cláusulas siguientes: cláusula primera: obligaciones especiales del trabajador, cláusula segunda: responsabilidad por multas y comparendos y cláusula tercera: confidencialidad.

En el **Anexo D** se adjunta Otrosí suscrito donde se indica el procedimiento a realizar para el seguimiento de los comparendos de conductores y vehículos de La Universidad, también se adjunta el listado de asistencia y recibo de los lineamientos a través del otrosí del contrato laboral de los conductores. En la Tabla 18 se relaciona el personal contratado encargado de la conducción y uso de los vehículos con la información principal.²

Tus Acciones Impactan

² En virtud de la Ley Estatutaria 1581 de 2012 (Por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales, 2012) reglamentada por el Decreto Nacional 1377 de 2013 (Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 1581 de 2012, 2013), se adiciona en los anexos de las encuestas a conductores con la autorización escrita para la recopilación y uso de los datos personales de los conductores.

Tabla 18. Datos del Personal de Transporte.

NOMBRE DEL CONDUCTOR	DEPENDENCIA	TIPO ID	NÚMERO ID	EDAD	AÑOS DE EXPERIENCIA	INSCRIPCIÓN EN EL RUNT	NÚMERO DE LICENCIA DE CONDUCCIÓN	CATEGORÍA DE LA LICENCIA	FECHA DE EXPEDICIÓN	FECHA DE VENCIMIENTO	ESTADO	MULTAS E INFRACCIONES
CESAR AUGUSTO MASMELA NAVAS	VICERRECTORIA ACADÉMICA	C.C.	79.511.225	46	13	4665805	79511225	C1	02/05/2014	02/05/2017	ACTIVA	NO
								B1	02/05/2014	02/05/2024	ACTIVA	
JIMMY GERARDO RUIZ RODRIGUEZ	ADMINISTRACIÓN DEL CAMPUS	C.C.	79.308.881	52	33	7149115	79308881	C1	16/12/2014	16/12/2017	ACTIVA	SI
								B1	16/12/2014	16/12/2024	ACTIVA	
HERNAN BAUDILLO PATOA CASTRO	CENDEX	C.C.	79.128.344	49	9	4630678	79128344	C2	14/10/2014	14/10/2017	ACTIVA	NO
								B2	14/10/2014	14/10/2024	ACTIVA	
JOAQUIN ORLANDO VERGARA PEREZ	RECTORIA	C.C.	79.609.916	37	22	5830604	79609916	C2	14/10/2017	14/10/2017	ACTIVA	NO
								B2	14/10/2017	14/10/2024	ACTIVA	
ALVARO AMAYA HUERTAS	VICERRECTORIA DE EXTENSIÓN	C.C.	80.211.629	32	7	100449096	80211629	C1	03/09/2015	03/09/2018	ACTIVA	NO
								B1	03/09/2015	03/09/2025	ACTIVA	
JOHN EDWARD GAONA MENDEZ	CENTRO PASTORAL	C.C.	79.877.563	38	17	11164866	79.877.563	A2	28/06/2014	10/01/2022	ACTIVA	NO
								C2	28/06/2014	22/03/2017	ACTIVA	
								B2	28/06/2014	22/03/2014	ACTIVA	
FREDY ADOLFO RAMIREZ CUERVO	ADMINISTRACIÓN DEL CAMPUS	C.C.	79.578.559	44	15	4675963	79.578.559	C2	25/06/2015	25/06/2018	ACTIVA	NO
								A2	21/08/2002	10/01/2022	ACTIVA	
								B2	25/06/2015	25/06/2025	ACTIVA	
OSCAR JAVIER SUAREZ PASTRAN	FACULTAD DE MEDICINA	C.C.	80.047.777	37	18	4715210	80047777	C2	13/01/2016	13/01/2019	ACTIVA	NO
								B2	13/01/2016	13/01/2026	ACTIVA	
PEDRO JAVIER CRUZ VARGAS	VICERRECTORIA DE INVESTIGACION	C.C.	91.206.179	55	7	7457112	91.206.179	C2	29/02/2016	28/02/2019	ACTIVA	SI
								A2	03/08/2009	10/01/2022	ACTIVA	
								B2	29/02/2016	28/02/2026	ACTIVA	
JOHN ALEXANDER MURILLO	FACULTAD DE MEDICINA-MORFOLOGIA	C.C.	79.759.299	38	6	9885589	79759299	C2	24/08/2015	24/08/2018	ACTIVA	NO
								B2	24/08/2015	24/08/2025	ACTIVA	
JUAN CARLOS DIAZ OROZCO	SERVICIOS DE ALIMENTACION	C.C.	79.753.121	41	8	5447738	79753121	C1	22/07/2014	22/07/2017	ACTIVA	NO
								B1	22/07/2014	22/07/2024	ACTIVA	
ESTEBAN DORADO	VICERRECTORIA ADMINISTRATIVA	C.C.	80.502.734	43	21	7449757	80502734	C1	03/02/2016	03/02/2019	ACTIVA	NO
								B1	03/02/2016	03/02/2026	ACTIVA	

Fuente: Elaboración propia

Nota: El personal con cargo Conductor relacionado en la tabla está vinculado con la Pontificia Universidad Javeriana con contrato laboral a término fijo renovable a un año. Los vehículos que se conducen en La Pontificia Universidad Javeriana, son vehículos livianos, solamente los Sres. Freddy Ramirez y Jimmy Ruiz están capacitados para conducir también un camión NKR ultraliviano.

2.5.5 REGISTRO DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO

Las tablas siguientes se muestra el control e histórico con la trazabilidad y seguimiento de los comparendos de los conductores de la Pontificia Universidad Javeriana, el seguimiento se realiza de manera mensual y está a cargo del ingeniero Mecánico de la coordinación de mantenimiento de equipos, Ingeniero Giovanni Rey. Este seguimiento se realiza basado en la información del RUNT de cada uno de los conductores, información que se relaciona en el **Anexo C**.

Tabla 19. Reporte comparendos conductores

CONDUCTOR	CEDULA	CATEGORIA	CARPETA	COMPARENDOS	ULTIMO COMPARENDO/ CONTRAVENCION	OBSERVACIONES
CESAR MASMELA	79.511.22 5	C1,B1	Comparendos\CESAR MASMELA			
JIMMY RUIZ	79.308.88 1	C1,B1	Comparendos\JIMMY RUIZ	1	VELOCIDAD SUPERIOR A LA PERMITIDA	Acuerdo de Pago Por comparendos personales antiguos, no especifica motivo.
HERNAN PATOA	79.128.34 4	C2,B2	Comparendos\HERNAN PATOA			
ORLANDO VERGARA	79.609.91 6	C2,B2	Comparendos\ORLANDO VERGARA			
ALVARO AMAYA	80.211.62 9	C1,B1	Comparendos\ALVARO AMAYA			
JOHN GAONA	79.877.56 3	C2,A2,B2	Comparendos\JOHN GAONA			
FREDY RAMIREZ	79.578.55 9	C2,A2,B2	Comparendos\FREDY RAMIREZ			
OSCAR SUAREZ	80.047.77 7	C2,B2	Comparendos\OSCAR SUAREZ			
JAVIER CRUZ	91.206.17 9	C2,A2,B2	Comparendos\JAVIER CRUZ	1	TRANSITAR POR SITIOS RESTRINGIDOS O EN HORAS PROHIBIDAS POR LA AUTORIDAD COMPETENTE	Acuerdo de Pago Por comparendos personales antiguos, no especifica motivo.

JOHN ALEXANDER MURILLO	79.759.29 9	C2,B2	Comparendos\JOHN ALEXANDER MURILLO	2	TRANSITAR POR SITIOS RESTRINGIDOS O EN HORAS PROHIBIDAS POR LA AUTORIDAD COMPETENTE. ADEMAS, EL VEHICULO SERA INMOVILIZADO.	Cancelado
			-		TRANSITAR POR SITIOS RESTRINGIDOS O EN HORAS PROHIBIDAS POR LA AUTORIDAD COMPETENTE. ADEMAS, EL VEHICULO SERA INMOVILIZADO.	Cancelado
JUAN CARLOS DIAZ	79.753.12 1	C1,B1	Comparendos\JUAN CARLOS DIAZ			
ESTEBAN DORADO	80.502.73 4	C1,B1	Comparendos\ESTEBAN DORADO			

ULTIMA REVISION: 14/10/2016

RESPONSABLE: Ing. Giovanni Rey.

Como se evidencia en la tabla anterior, en el transcurso del año 2016 se registran 4 comparendos a 3 conductores diferentes, 3 de ellos por transitar por sitios restringidos, específicamente por el carril bus sobre la carrera 7, estos comparendos por su naturaleza, no generan un riesgo alto en la seguridad vial. Se tiene también un comparendo por velocidad superior a la permitida, infracción que de acuerdo con la matriz de riesgo genera un alto impacto por implicar alto riesgo vial para todos los agentes de la vía, para corregir este tipo de comportamientos se adelantó un curso de sensibilización de riesgo vial en donde se revisan y capacita a todos los conductores sobre estos temas (ver **Anexo C**),.

2.5.6 PROCEDIMIENTO EN CASO DE COMPARENDOS A LOS CONDUCTORES

La Universidad ha establecido un procedimiento de verificación de los comparendos relacionado en la figura 11.

Cuando un conductor presenta un comparendo está establecido dentro de los lineamientos formalizados mediante otrosí al contrato de trabajo, que todos los conductores son responsables económicamente de los comparendos o infracciones cometidas.

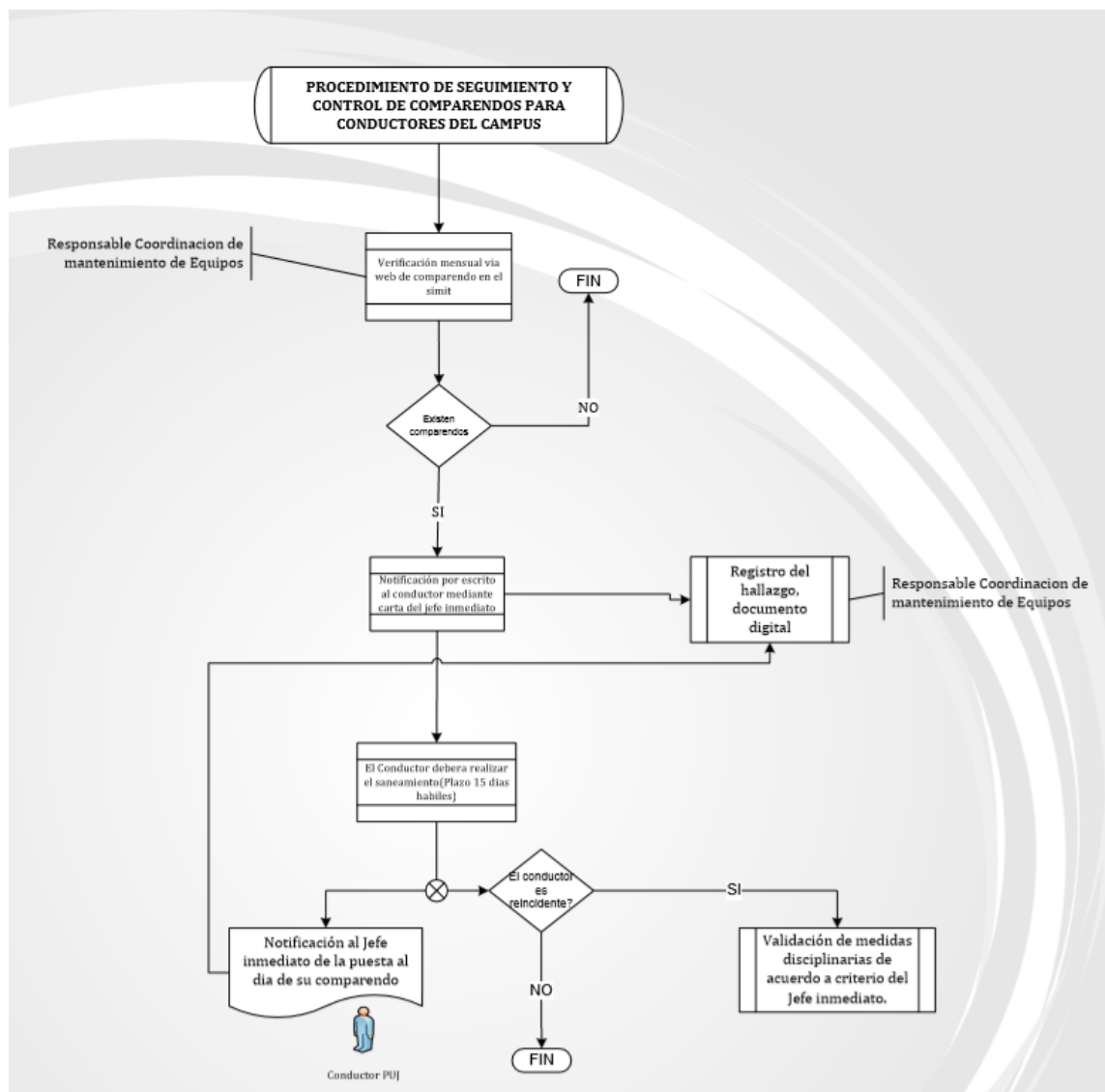


Figura 11. Procedimiento de seguimiento y control de comparendos

Fuente: Oficina de Administración del Campus – Coordinación de Mantenimiento de Equipos

2.5.7 RESPONSABLE PARA LA VERIFICACIÓN Y APLICACIÓN DE PROCEDIMIENTO EN CASO DE EXISTIR COMPARENDOS

Desde la Oficina de Administración del Campus se ha definido al profesional ingeniero mecánico de la Coordinación de Mantenimiento de Equipos, cargo actualmente ocupado por ingeniero Giovanni Rey, para la verificación y aplicación del procedimiento en caso de existir comparendos para alguno de los conductores de la universidad.

2.6 DIRECTRICES DE REGULACIÓN DE LA PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA

Adicional a las funciones y obligaciones establecidas en el perfil del conductor, La Universidad Javeriana a través de la Coordinación de Mantenimiento de la Flota Vehicular de la Dirección de Recursos Físicos, divulgo al interior de la entidad las circulares informativas con los lineamientos del correcto uso de los vehículos automotores de la Pontificia Universidad Javeriana dirigida a los Conductores Asignados, con fecha 15 de septiembre de 2014 y 26 de mayo de 2016, resaltando:³

1. “El estacionamiento del vehículo solo debe llevarse a cabo en lugares y/o zonas seguras tales como parqueaderos privados, autorizados, es importante el evitar el estacionamiento en sitios donde el vehículo corra algún riesgo de robo de sus partes, pueda ser causal de algún tipo de accidente de tránsito o multa por parquear en zonas prohibidas.
2. Conocimiento y respeto de todas las señales de tránsito acorde al código nacional de tránsito vigente.
3. Cumplimientos de los horarios de pico y placa del vehículo según corresponda.
4. El realizar una inspección visual general del estado físico y operativo antes y durante el uso del vehículo diariamente, garantiza que la integridad del vehículo este en perfectas condiciones; En caso de encontrar alguna anomalía se notificar inmediatamente a los jefes directos a fin de que ellos soliciten el servicio de mantenimiento correctivo requerido.

Para facilitar las tareas de inspección se ha establecido un formato de seguimiento diario (formato que permite realizar la verificación y confirmación de los testigos y sensores de operación, al momento de encender el vehículo, por ejemplo: Confirmación de niveles de líquido según corresponda) que debe ser diligenciado por el conductor diariamente antes de la puesta en marcha del vehículo, y un formato de seguimiento mensual donde se registra el estado general y datos del vehículo, así como también los hallazgos que requieran atención inmediata, este formato debe ser entregado a la coordinación de mantenimiento de equipos todos los meses.

5. Durante la conducción del vehículo realizar inspección visual constante de instrumentación como nivel de temperatura y presiones de trabajo del motor en rangos correctos, en caso de existir algún incremento atípico, notificar inmediatamente a los jefes directos y ellos enviaran el comunicado a la coordinación de mantenimiento para tomar medidas preventivas de forma inmediata.
6. Recuerde que el uso del celular está prohibido durante la conducción, en caso de requerir atender una llamada de carácter urgente se debe orillar el vehículo y atender la llamada.
7. Recuerde que el uso del cinturón de seguridad es obligatorio.

³ En el Anexo F, de adjunta copia de las circulares informativas entregadas a los conductores. En caso de ingreso de un nuevo conductor, se le dará a conocer dicha circular.

8. Recuerde que el tiempo máximo de conducción es de dos horas, si pasado este tiempo no se ha completado el trayecto debe tomar receso de 15 minutos fuera del vehículo.
9. Hacer una inspección visual general de los neumáticos y calibración como mínimo cada ocho (8) días de estos según la presión requerida según referencia de la llanta, importante el tener claridad de este dato en libras de presión al momento de calibración.
10. Al momento de realizar el estacionamiento del vehículo, confirmar que este se encuentre totalmente apagado, (luces, motor e instrumentación en panel); De igual forma garantizar el cierre y bloqueo en su totalidad, garantizando la seguridad del vehículo.
11. Tener el correcto control del vehículo y establecer un manejo apropiado de los límites de velocidad dentro del perímetro urbano y rural según la norma lo establezca.
12. Llevar el vehículo únicamente a los talleres autorizados y en convenio establecido con La Universidad, esto previo a notificación y autorización de la coordinación de mantenimiento, quien se encarga de coordinar y agendar las citas con el taller.
13. Mantener al día el formato de control combustible y kilometraje establecido por la coordinación de mantenimiento y en caso tal de ser solicitado este debe estar al día en la actualización del km del vehículo para coordinación de mantenimientos preventivos y correctivos.
14. En caso de ser necesario presentar un recordatorio de aproximación de las intervenciones de mantenimiento preventivos del vehículo a la coordinación de mantenimiento, esto garantiza la correcta operación e integridad del vehículo para su uso.
15. En caso de algún mantenimiento según corresponda y si este genera cambio de partes y/o repuesto alguno, por favor solicitar al taller la devolución de estas y hacer la entrega en la oficina de coordinación de mantenimiento, esto de acuerdo a la estructura de mantenimiento de la flota vehicular e interventoría de La Universidad.
16. Después de realizada cualquier actividad en los talleres autorizados por La Universidad, solicitar la facturación del servicio para entregar la factura correspondiente a la oficina de coordinación de mantenimiento y realizar el proceso de pago en referencia.
17. En caso de presentarse algún incidente o accidente tener claro el uso y manejo de la póliza de cubrimiento adquirida por La Universidad JLT y seguir los protocolos generados por tránsito según corresponda antes de movilizar el vehículo; En caso de ser posible hacer un registro fotográfico de los hechos, seguido de la notificación a la coordinación de mantenimiento.
18. Velar por el buen uso y manejo del vehículo asignado.
19. El vehículo es para uso exclusivo de laborales relacionadas con La Universidad, así mismo debe brindar el servicio al personal de la Comunidad Universitaria o en casos excepcionales cuando el Jefe Inmediato así lo autorice.
20. Guardar absoluta confidencialidad sobre los documentos que se transporten dentro del vehículo o a los cuales pueda llegar a tener acceso cuando los transporte y sobre

las conversaciones personales o por vía telefónica que lleguen a tener los miembros de la comunicas que esté transportando.

21. Está expresamente prohibido subir al vehículo a: familiares, amigos, conocidos o miembros de la Comunidad Universitaria que no tengan relación con el servicio de transporte que esté prestando.
22. Someterse a las todas pruebas que La Universidad considere pertinentes que permitan medir su idoneidad para conducir un vehículo de La Universidad.”

Como una motivación a la corresponsabilidad, la Coordinación de Mantenimiento de la Flota Vehicular difundió la circular informativa de los lineamientos del correcto uso de vehículos automotores P.U.J. dirigido a los usuarios de los vehículos, con fecha del 25 de mayo de 2016, resaltando:⁴

1. El estacionamiento del vehículo solo debe llevarse a cabo en lugares y/o zonas seguras tales como parqueaderos privados, autorizados, es importante el evitar el estacionamiento en sitios donde el vehículo corra algún riesgo de robo de sus partes, pueda ser causal de algún tipo de accidente de tránsito o multa por parquear en zonas prohibidas.
2. Conocimiento y respeto de todas las señales de tránsito acorde al código nacional de tránsito vigente.
3. Cumplimientos de los horarios de pico y placa del vehículo según corresponda.
4. El realizar una inspección visual general del estado físico y operativo antes y durante el uso del vehículo diariamente, garantiza que la integridad del vehículo este en perfectas condiciones; En caso de encontrar alguna anomalía se notificar inmediatamente a los jefes directos a fin de que ellos soliciten el servicio de mantenimiento correctivo requerido.
Para facilitar las tareas de inspección se ha establecido un formato de seguimiento diario (formato que permite realizar la verificación y confirmación de los testigos y sensores de operación, al momento de encender el vehículo, por ejemplo: Confirmación de niveles de líquido según corresponda) que debe ser diligenciado por el conductor diariamente antes de la puesta en marcha del vehículo, y un formato de seguimiento mensual donde se registra el estado general y datos del vehículo, así como también los hallazgos que requieran atención inmediata, este formato debe ser entregado a la coordinación de mantenimiento de equipos todos los meses.
5. Durante la conducción del vehículo realizar inspección visual constante de instrumentación como nivel de temperatura y presiones de trabajo del motor en rangos correctos, en caso de existir algún incremento atípico, notificar

⁴ En el Anexo F se adjunta copia de las circulares.

inmediatamente a los jefes directos y ellos enviarán el comunicado a la coordinación de mantenimiento para tomar medidas preventivas de forma inmediata.

6. Recuerde que el uso del celular está prohibido durante la conducción, en caso de requerir atender una llamada de carácter urgente se debe orillar el vehículo y atender la llamada.
7. Recuerde que el uso del cinturón de seguridad es obligatorio.
8. Recuerde que el tiempo máximo de conducción es de dos horas, si pasado este tiempo no se ha completado el trayecto debe tomar receso de 15 minutos fuera del vehículo.

2.6.1 DIRECTRICES DE CONTROL DE ALCOHOL Y DROGAS

Los protocolos para el control de alcohol y drogas se han definido teniendo en cuenta las disposiciones penales de que trata la Ley 1696 de 2013 (Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas, 2013) de acuerdo al nivel de reincidencia y grado de alcohol en la sangre, se tendrá la penalidad mínima (suspende la licencia de conducción por un (1) año) o la máxima (cancelación de la licencia de conducción). En caso de presentarse la infracción por parte de alguno de los conductores de La Universidad, ya sea con el vehículo corporativo o particular, el conductor quedará impedido de ejercer su cargo al menos por el tiempo de suspensión de su licencia.

El protocolo de prueba de Alcoholemia PUJ y la planilla de registro, se encuentra en el **Anexo G**.

2.6.2 RESPONSABLES PARA LA REALIZACIÓN DE LAS PRUEBAS.

La Oficina de administración de campus realizó la capacitación para la aplicación de las pruebas de alcoholimetría, dirigidas únicamente al personal administrativo (incluye conductores).

Para este fin se definieron las siguientes personas, capacitadas, responsable y autorizado para su uso es:

- | | |
|---------------------------------|---------------------------|
| - Álvaro Antonio Beltrán Garzón | Coordinador de Seguridad |
| - Boris Alexander Mayorga | Supervisor de Seguridad |
| - Henry Elías González | Supervisor de Logística |
| - Ana María Suarez | Servicios de Alimentación |
| - Wilson Enrique Córdoba | Servicios de Alimentación |

2.6.3 MECANISMOS PARA LA REALIZACIÓN DE LAS PRUEBAS

Para el control interno de La Universidad, el estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá con una prueba realizada con el Alcoholímetro marca LIFELOC TECHNOLOGIES – Modelo FC 20.



- ✓ Incluye pruebas automáticas, manuales y pasivas, una memoria para 4000 pruebas.
- ✓ Capacidad de impresión
- ✓ Interfaz completa de computadora con opciones para teclado.
- ✓ Permite personalizar importantes funciones de seguridad y protocolos de prueba.
- ✓ Reloj para impresión de hora y fecha en tiempo real
- ✓ Modos de muestreo automático, manual y pasivo
- ✓ LCD de iluminación posterior auto ajustable para excelente visibilidad en el día o en la noche
- ✓ Boquilla EasyTab™ que elimina el contacto del operador con el extremo húmedo de la boquilla
- ✓ Flujo de aliento dirigido lejos del operador
- ✓ Texto fácil de entender para orientar al usuario
- ✓ Indicadores audibles y gráficos para flujo y nivel de aliento
- ✓ Excepcional duración de la batería que proporciona hasta 6,000 pruebas
- ✓ Mercados: Aplicación de la ley, usos militares, marítimos, escuelas, funcionarios de recursos escolares, instalaciones médicas de tratamiento para abuso de alcohol y drogas.

Figura 12. Ficha Técnica del Alcoholímetro

Fuente: Oficina de Administración del Campus

2.6.4 IDONEIDAD DE QUIEN REALIZA LAS PRUEBAS

Como se menciona en el ítem 2.6.2, Los profesionales responsables de la aplicación de las pruebas fueron capacitados para el uso del equipo se encuentran certificados para adelantar dicha actividad.

2.6.5 PERIODICIDAD PARA LA REALIZACIÓN DE LAS PRUEBAS

La Universidad define que las pruebas se harán de manera aleatoria una vez al mes y el uso del equipo cuenta con el consentimiento de la Dirección de Gestión Humana.

2.6.6 ACCIONES CUANDO EL RESULTADO DEL EXAMEN ES POSITIVO

El Reglamento Interno de Trabajo aprobado mediante la Resolución 3805 de 1994 (Por medio de la cual se Aprueba un Reglamento Interno de Trabajo, 1994) resuelve dentro de las prohibiciones del Artículo 57 “Presentarse al trabajo en estado de embriaguez o bajo la influencia de narcótico o de drogas enervantes”. La escala de faltas y sanciones disciplinarias, establece como falta leve, a la violación leve por parte del trabajador de las

obligaciones o prohibiciones contractuales legales, en tal caso las sanciones disciplinarias son:

- Por primera vez, suspensión en el trabajo hasta por ocho días.
- Por la segunda vez, suspensión en el trabajo hasta por dos meses.

Se considera falta grave a la violación por parte del trabajador de las obligaciones legales, contractuales o reglamentarias.

En el caso en el cual uno de los conductores arroje resultados positivos a la prueba de alcoholemia, se declara como una falta grave y el proceso de comprobación y sancionatorio será conforme a lo establecido por el Artículo 62 del Reglamento Interno de Trabajo:

“ARTICULO 62 Antes de aplicarse una sanción disciplinaria, La Universidad deberá oír al trabajador inculcado directamente y si éste es sindicalizado deberá estar asistido por dos representantes de la organización sindical a que pertenezca. En todo caso se dejará constancia escrita de los hechos y de la decisión de La Universidad de imponer o no, la sanción definitiva.”.

2.6.7 REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

La directriz para la regulación y control de horas máximas de conducción y descanso, se definió de acuerdo a los lineamientos dados por la Dirección de Recursos Físicos: el tiempo máximo de conducción es de dos horas, si pasado este tiempo no se ha completado el trayecto debe tomar receso de 15 minutos fuera del vehículo, la jornada laboral máxima es de 8 horas diarias. Esta indicación esta explícita en el otrosí al contrato relacionado en el **Anexo G**.

2.6.8 REPORTE DE JORNADA LABORALES Y PLANIFICACIÓN

Los servicios de transporte son solicitados a través del módulo de mantenimiento de la plataforma People Soft a la Oficina de Administración de Campus, esta herramienta permite contar con una programación de los servicios de transporte. Adicional a este registro se cuenta con una planilla que permite llevar la trazabilidad de la programación de los servicios, se relaciona registro de la planilla diligenciada en el **Anexo C**.

Los conductores tienen un horario definido de 8 horas diarias, cuando corresponde se aplican los cargos generados por horas extras.

2.6.9 VELOCIDAD

De acuerdo a los lineamientos dados por la Dirección de Recursos Físicos, el conductor debe tener conocimiento y dar respeto a todas las señales de tránsito acorde al código nacional de tránsito vigente, entre ellas, la regulación de los límites de velocidad en vías urbanas y rurales. Esta indicación esta explícita en el otrosí al contrato firmado por cada uno de los conductores el cual se encuentra relacionado en el **Anexo G**.

Adicionalmente, la normatividad del parqueadero descrita en el protocolo de operación del edificio Don Guillermo Castro (Parqueadero) el límite de velocidad establecido al interior del

edificio de parqueaderos a 15km/h (ver **Anexo I**) y se está evaluando la disminución de este límite a 10 km/h para el año 2017.

Para las rutas internas se ha definido una velocidad máxima de 20 km/h, el registro de esta reglamentación se amplía en el capítulo VIAS INTERNAS DEL CAMPUS.

2.6.10 LIMITES DE VELOCIDAD PARA LAS ZONAS URBANAS Y RURALES

Como se menciona en el numeral anterior el conductor debe tener conocimiento y dar respeto a todas las señales de tránsito acorde al código nacional de tránsito vigente, entre ellas, la regulación de los límites de velocidad en vías urbanas y rurales.

2.6.11 CONOCIMIENTO DE LOS CONDUCTORES DE LAS DIRECTRICES DE VELOCIDAD

Los conductores conocen las directrices de velocidad fijadas por la Universidad y su responsabilidad al respecto, esta directriz esta explicita en el otrosí al contrato firmado por cada uno de los conductores el cual se encuentra relacionado en el **Anexo G**.

2.6.12 MECANISMOS DE MONITOREO Y CONTROL DE VELOCIDAD

Dentro de la oficina de administración de campus no se cuenta con un sistema automático de monitoreo y regulación de velocidad, sin embargo, se aplica una encuesta para cada usuario donde se evalúa la regulación de la velocidad.

2.6.13 DIRECTRIZ DE USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD

De acuerdo a los lineamientos dados por la Dirección de Recursos Físicos, se informa que el uso de cinturón de seguridad es de carácter obligatorio.

2.6.14 CONOCIMIENTO DE LA DIRECTRIZ DEL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD

Los conductores tienen conocimiento de la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad dado que esta indicación esta explicita en el otrosí al contrato relacionado en el **Anexo G**.

2.6.15 MECANISMOS DE CONTROL DEL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD

Dentro de la oficina de administración de campus se aplica una encuesta para cada usuario donde se evalúa y verifica el uso del cinturón de seguridad, la encuesta está relacionada en el **Anexo D**.

2.6.16 DIRECTRICES DEL USO DE ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL

Desde la oficina de seguridad y salud en el trabajo de la Dirección de Gestión Humana se desarrolló la matriz de riesgos para el personal (Conductores / Mensajeros), en ella se evidencia que no requieren elementos de Protección Personal – EPP para el desarrollo de sus labores, la matriz se puede verificar en el **Anexo C**.

2.6.17 CONOCIMIENTO DE LA DIRECTRIZ DEL USO DE EPP PARA CONDUCTORES

A los conductores se les ha informado a través de correo electrónico, el resultado de la matriz de riesgo realizada por la oficina de seguridad y salud en el trabajo, donde se evidencia que no requieren el uso de EPP para el desarrollo de sus funciones.

2.6.18 DIRECTRIZ DE USO DE EQUIPOS DE EQUIPOS BIDIRECCIONALES

De acuerdo a los lineamientos dados por la Dirección de Recursos Físicos, el uso del celular está **prohibido** durante la conducción, en caso de requerir atender una llamada de carácter urgente se debe estacionar el vehículo y atender la llamada. Esta indicación esta explícita en el otrosí al contrato relacionado en el **Anexo G**.

2.6.19 MECANISMO DE CONTROL DE USO DE EQUIPOS BIDIRECCIONALES

Dentro de la oficina de administración de campus se aplica una encuesta para cada usuario donde se evalúa el no uso de elementos de comunicación bidireccional durante la conducción. La encuesta está relacionada en el **Anexo D**.

2.6.20 SANCIONES A CONDUCTORES POR EL USO DE EQUIPOS BIDIRECCIONALES

Para el caso de que un conductor incurra en un comparendo por el uso de equipos bidireccionales, la sanción ya está definida dentro del otrosí al contrato laboral, donde se informa que el conductor es responsable del pago de la multa generada por la infracción.

En caso de ser detectado el uso de equipos bidireccionales en las encuestas de servicio realizadas a los usuarios, se procederá con la aplicación de un llamado de atención por parte del jefe inmediato.

3 VEHÍCULOS SEGUROS

3.1 MANTENIMIENTO PREVENTIVO

El Objetivo general del plan de mantenimiento preventivo es conservar en óptimas condiciones de uso los vehículos de la Pontificia Universidad Javeriana, mediante las gestiones necesarias para el mantenimiento preventivo correspondiente.

Las actividades que hacen parte de los objetivos específicos del plan de mantenimiento preventivo de la flota son:

- Disminuir al máximo las averías en los vehículos con mantenimientos y cambios de repuestos oportunos.
- Reducir los costos en mantenimientos correctivos de la flota vehicular de la Pontificia Universidad Javeriana.
- Brindar seguridad y confianza a los usuarios de la flota vehicular de la Pontificia Universidad Javeriana.

La Oficina de Administración del Campus a través de la Coordinación de Mantenimiento de Equipos, custodia y utiliza los manuales de mantenimiento de cada vehículo, para la elaboración del Plan de Mantenimiento Vehicular que se encuentra relacionado en el **Anexo G**, con el fin de llevar la trazabilidad sobre recomendaciones, especificaciones técnicas y operativas, así como el estado de los sistemas de seguridad activa y pasiva, la información sobre la trazabilidad de mantenimientos preventivos y correctivos de los vehículos se encuentra registrada en el documento digital: “Seguimiento vehículos campus”, el resumen de este archivo digital en el cual se registra el histórico de los mantenimientos realizados a los vehículos y la trazabilidad de los mismos se muestra en el Tabla 19.

3.1.1 HOJAS DE VIDA VEHÍCULOS

Las carpetas de cada vehículo reposan en el archivo de la coordinación de mantenimiento de equipos; un profesional titulado en Ingeniería Mecánica tiene a su cargo el control y verificación de las condiciones mecánicas de los vehículos, así como el registro histórico de las actividades de mantenimiento realizadas.

3.1.2 INFORMACIÓN GENERAL DE LOS VEHÍCULOS

La información general de los vehículos está relacionada en la tabla 21.

3.1.3 SEGUROS DE LOS VEHICULOS

La información general sobre los seguros de los vehículos está relacionada en la tabla 21.

3.1.4 REPORTE DE ACCIDENTES E INCIDENTES

El reporte de accidentes e incidentes de los vehículos se solicita a la aseguradora de manera anual y se adjunta en el **Anexo I**.

3.1.5 RECOMENDACIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN DE MANTENIMIENTO

Las recomendaciones técnicas para mantenimiento de cada uno de los vehículos se encuentran relacionadas en el plan de mantenimiento adjunto en el **Anexo G**, comprende los vehículos del campus relacionados en la **tabla 21**. En la misma se presenta el resumen de los datos de los vehículos donde se relaciona la información general, las fechas y kilometrajes del último cambio de aceite y el equipo de prevención y seguridad (con el control de las fechas de expiración) de cada uno, así como daños y prioridades de cada uno.

3.1.6 CRONOGRAMAS DE INTERVENCIONES DE VEHÍCULOS

Las intervenciones de los vehículos propios de La Universidad se describen en el plan de mantenimiento preventivo que se encuentra en el **Anexo G**, en el cual se presentan las rutinas que conforman el mantenimiento preventivo de los 5.000 km, 10.000 km, 20.000 km, 40.000 km, 50.000 y 70.000 km conforme a la recomendación de los fabricantes.

3.1.7 VERIFICACIÓN DE MANTENIMIENTO PARA VEHÍCULOS DE TERCEROS

La Universidad **NO** cuenta con vehículos no propios, todos los servicios de transporte son cubiertos por la flota vehicular propia existente.

3.1.8 IDONEIDAD (TALLERES PARA MANTENIMIENTO PREVENTIVO)

De acuerdo a la marca del vehículo, se tiene un taller autorizado por el fabricante. Los mantenimientos preventivos y correctivos se realizan en los talleres correspondientes de acuerdo al kilometraje del vehículo y siguiendo las recomendaciones de cada manual de mantenimiento por marca y línea de vehículo. La información de certificación de los vínculos con los talleres se ajunta en el **Anexo H**.

Tabla 20. Talleres autorizados por marca

MARCA	TALLER AUTORIZADO
NISSAN	DINISSAN - NISSAN CALLE 13 PTE ARANDA
MAZDA	CASTORO - CALLE 155
FORD	CASATORO - CALLE 155
HIUNDAY	CONSESIONARIO HIUNDAY
RENAULT	AUTOGALIAS - SEDE NORTE
CHEVROLET	AUTOMOTORES SAN JORGE
TOYOTA	TOYOTASERVI
VOLSKWAGEN	COLWAGEN 127

Fuente: Oficina de Administración del Campus – Coordinación de Mantenimiento de Equipos

Tus Acciones Impactan

Tabla 21. Datos básicos vehículos del Campus.

DATOS BASICOS										MANTENIMIENTO PREVENTIVO				HERRAMIENTAS Y EQUIPOS					
TIPO	MARCA	LINEA	PLACA	MODELO	TIPO	REVISIÓN TÉCNICO MECANICA	FECHA DE VENCIMIENTO SOAT	POLIZA TODO RIESGO		DATO KILOMETRAJE ACTUAL	FECHA ÚLTIMO MANTENIMIENTO PREVENTIVO	KILOMETRAJE ÚLTIMO MANTENIMIENTO PREVENTIVO	KILOMETRAJE PRÓXIMO MANTENIMIENTO PREVENTIVO	JUEGO DE LLAVES	GATO MECÁNICO / HIDRÁULICO	EQUIPO DE CARRETERA	CRUCETA	LLANTA DE REPUESTO	CHALECO REFLECTIVO
								ENTIDAD	FECHA VENCIMIENTO										
Automóvil	NISSAN	SENTRA 1.8	UCZ-660	2015	AUTOMOVIL NISAN	29/12/2020	22/12/2016	AIG	31/03/2017	15843	10/05/2016	10000	20000	X	X	X	X	X	X
Camioneta	MAZDA	BT-50 4X4	RDY-408	2011	CAMIONETA MAZDA BT-50	5/11/2016	11/01/2017	AIG	31/03/2017	67322	3/06/2016	60000	70000		X	X	X	X	X
Camioneta	FORD	RANGER	RDV-632	2011	CAMIONETA FORD RANGER	21/10/2017	22/10/2017	AIG	31/03/2017	80702	4/11/2016	80609	90000		X	X	X	X	X
Camioneta	HYUNDAI	TUCSON IX 3.5	UBN-274	2015	CAMIONETA TUCSON	28/10/2020	23/10/2017	AIG	31/03/2017	7197	-	-	10000	X	X	X	X	X	X
Automóvil	RENAULT	FLUENCE	NCL-410	2013	AUTOMOVIL FLUENCE	26/11/2018	24/11/2017	AIG	31/03/2017	29912	6/09/2016	26494	36000		X	X	X	X	X
Camioneta	CHEVROLET	LUV D-MAX	BSR-225	2006	CAMIONETA DMAX	23/09/2017	16/09/2017	AIG	31/03/2017	149130	6/09/2016	149131	159000		X	X	X	X	X
Camión	CHEVROLET	NKR	BSP-877	2006	CAMION NKR	19/10/2017	16/09/2017	AIG	31/03/2017	72055	11/04/2016	-	75000	X	X	X	X	X	X
Camioneta	TOYOTA	PRADO	MNX-304	2008	CAMIONETA TOYOTA PRADO	1/05/2017	16/04/2017	AIG	31/03/2017	120015	-	-	128000		X	X	X	X	X
Automóvil	CHEVROLET	CRUZE	RBZ-910	2011	AUTOMOVIL CHEVROLET CRUCE	11/07/2017	14/07/2017	AIG	31/03/2017	47616	7/10/2015	39838	50000	X	X	X	X	X	X
Automóvil	RENAULT	FLUENCE	NCL-406	2013	AUTOMOVIL FLUENCE	26/11/2018	24/11/2017	AIG	31/03/2017	21696	26/01/2016	15000	25000	X	X	X	X	X	X
Camioneta	CHEVROLET	LUV 2.2	BKM-872	1998	FURGÓN	11/02/2017	31/03/2017	AIG	31/03/2017	108974	1/10/2015	109993	119000		X	X	X	X	
Automóvil	RENAULT	KANGOO	VEV-861	2007	CAMIONETA KANGOO	5/10/2017	11/10/2017	AIG	31/03/2017	53265	29/04/2016	49276	60000		X	X	X	X	X
Automóvil	VOLSKWAGEN	JETTA	MKR-579	2012	AUTOMOVIL VOLKSWAGEN JETTA	25/07/2018	24/07/2017	AIG	31/03/2017	19338	-	15000	22500		X		X	X	
Automóvil	RENAULT	FLUENCE	RMW-525	2012	AUTOMOVIL FLUENCE	12/11/2017	8/11/2017	AIG	31/03/2017	44807	5/10/2015	35000	45000	X	X	X	X	X	X
Automóvil	NISSAN	SENTRA 1.8	UUU-483	2015	AUTOMOVIL NISSAN SENTRA	28/05/2021	25/05/2017	AIG	31/03/2017	12567	23/08/2016	10010	20000	X	X	X	X	X	X
Automóvil	NISSAN	SENTRA 1.8	IXS-661	2017	AUTOMOVIL NISSAN SENTRA	8/06/2021	25/05/2017	AIG	31/03/2017	727	-	-	5000	X	X	X	X	X	X

Fuente: Oficina de Administración del Campus – Coordinación de Mantenimiento de Equipos. *Nota: La Universidad no cuenta con vehículos no propios.*

3.2 MANTENIMIENTO CORRECTIVO

La coordinación de mantenimiento de equipos cuenta con un archivo digital, en el cual se registran tanto las intervenciones preventivas como correctivas de cada vehículo, así como el registro fotográfico de las intervenciones realizadas, El archivo digital puede ser consultado en los archivos de la oficina de Administración del Campus.

El mantenimiento correctivo se realiza en los talleres autorizados descritos en el numeral 3.1.3, las citas son programadas previamente de acuerdo al procedimiento descrito en la figura 13.

3.2.1 REGISTRO

El resumen de esta trazabilidad con los registros de los mantenimientos correctivos se muestra en la Tabla 22.



Tus Acciones Impactan

Tabla 22. Resumen trazabilidad del mantenimiento vehículos 2016

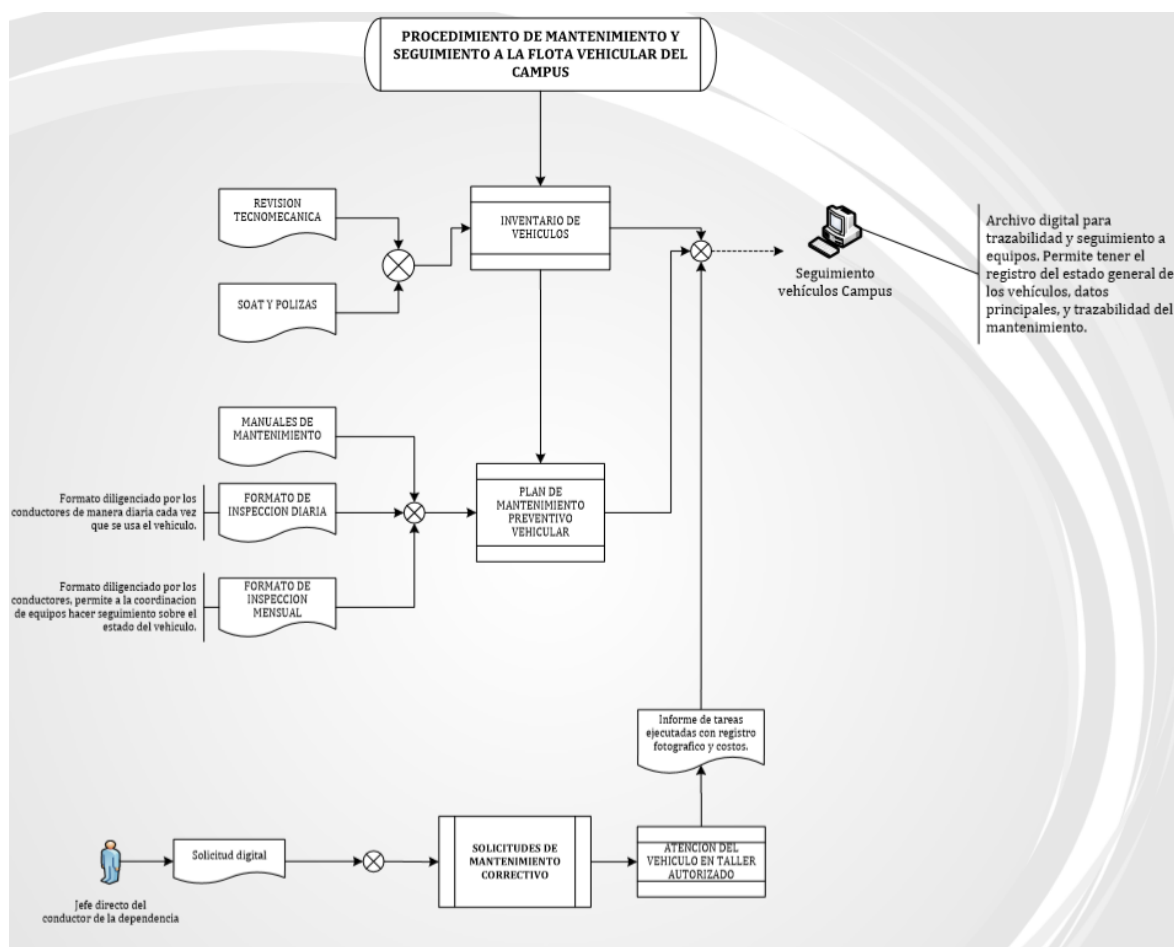
PLACA	DEPENDENCIA	KILOMETRAJE DEL MANTENIMIENTO	KILOMETRAJE ACTUAL	KILOMETRAJE PROXIMO MANTENIMIENTO	FECHA DEL MANTENIMIENTO	DESCRIPCION	TIPO DE MANTENIMIENTO
BKM-872	MORFOLOGÍA	106993	108974	119000	29/10/2015	CAMBIO DE ACEITE Y FILTROS, ARREGLO DE ARRUAQUE Y CAMBIO DE BATERIA 70 AMP	CORRECTIVO
BSP-877	CAMPUS	-	72055	75000	11/04/2016	Cambio de Kit de embrague, Cambio de aceites de motor, refrigerante e hidráulico y filtros de combustible y aire, cambio de correas de motor cambio de bombillos y corazas direccionales, plumillas parabrisas	CORRECTIVO
BSR-225	CENTRO PASTORAL	143478	149130	159000	23/11/2015	CAMBIO DE FILTROS, CAMBIO DE CORREAS, CAMBIO PASTILLAS FRENOS	CORRECTIVO
		149131		159000	6/09/2016	Cambio de aceite y filtros, plumillas parabrisas, aceite de caja y diferencial, cambio de filtro sedimentador, arreglos de bombillos de stop revisión general	PREVENTIVO
		-		159000	14/03/2016	Cambio de manguera refrigerante de motor	CORRECTIVO
MXN-304	VICERRECTORIA DEL MEDIO	118625	120015	120000	5/07/2016	REPARACION DE CULATA Y VALVULAS, CAMBIO DE SENTURONES DE SEGURIDAD , CAMBIO DE ACEITE , FILTROS Y LIQUIDOS DE MOTOR, CAMBIO DE EMPAQUETADURA DE MOTOR,	CORRECTIVO
NCL-406	CAMPUS	15000	21696	25000	26/01/2016	CAMBIO PASTILLAS DELANTERAS	CORRECTIVO
		15000	25000	25000	26/01/2016	<ul style="list-style-type: none"> • Alineación y balanceo • Rotación de llantas • Verificación de los 40 puntos de control • Cambio de aceite y filtros (filtro de aire y filtro aceite) • Mantenimiento de aire acondicionado con cambio de filtro • Puesta a punto de motor o sincronización: verificación del filtro de combustible, cambio bujías, limpieza inyectores. • Cambio de aceite de caja de velocidades • Limpieza motor y deposito limpia-parabrisas • Se entrega con limpieza de motor la cual se realiza con proceso de soplado a presión y ultrakem que es un químico desengrasante • Escáner para verificar la parte eléctrica. 	PREVENTIVO
NCL-410	VICERRECTORIA DE EXTENSIÓN	26494	29912	36000	6/09/2016	Alineación y balanceo , Cambio de aceite y filtros, cambio de correa de accesorios, líquido de frenos.	PREVENTIVO

RBZ-910	FACULTAD DE MEDICINA	39838	47616	50000	7/10/2015	INSPECCION 40000KM, ALINEACION Y BALANCEO, CAMBIO DE ACEITE Y FILTROS	PREVENTIVO
RDV-632	CENDEX	60153	80702	90000	6/04/2016	REVISION DE 70Mil KM , cambio de soportes para motor, Cambio de bujes barra estabilizadora, cambio de las 3 correas del motor, cambio de termostato del motor, cambio de la bomba de agua, alineación y balanceo cambio de aceite y filtros, cambio de cuchillas parabrisas, cambio de pastillas delanteras	PREVENTIVO
		65593		90000	11/09/2015	Alineación y balanceo , Cambio de aceite y filtros, cambio de batería 80 AMP WILARD	CORRECTIVO
RDY-408	CAMPUS	60000	67322	70000	3/06/2016	Revisión 60 mil, Cambio de soportes de motor, arreglo Chapa Puerta, Alineación y balanceo, Cambio de Aceite, Cambio plumillas parabrisas, Cambio de pastillas de frenos delantera, y filtros de aire y combustible	PREVENTIVO
		-		70000	30/10/2015	ARREGLO AIRE ACONDICIONADO, FUGAS	CORRECTIVO
RMW-525	CAMPUS	35000	44807	45000	5/10/2015	REVISION 35 mil KM REVISION DE FRENOS, (NO SE ENCONTRO NINGUN PROBLEMA EN LOS FRENOS)	PREVENTIVO
UCZ-660	VICERRECTORIA ACADÉMICA	5862	15843	20000	29/09/2015	Balanceo y Alineación	PREVENTIVO
		10000		20000	10/05/2016	Revisión 10 mil kms, cambio de aceite líquido de frenos y filtros, ajuste del vehículo.	PREVENTIVO
UUU-483	VICERRECTORIA VICEADMINISTRATIVA	10010	12567	20000	23/08/2016	Revisión de los 10 mil , Balanceo y alineación, cambio de aceite y filtros, cambio de líquido de frenos.	PREVENTIVO
VEV-861	SERVICIOS DE ALIMENTACIÓN	39820	53265	60000	13/11/2015	CAMBIO DE ACEITE Y FILTROS	PREVENTIVO
		49276		60000	29/04/2016	Revisión 50 mil kms, Balanceo , Alineación, Reparación de Frenos Cambio de discos y pastillas	PREVENTIVO
		50054		60000	23/05/2016	VARILLA CAPO , GRAPA CAPO C2-CL-SY, GUAYA ACELERADOR	CORRECTIVO
		50120		60000	15/07/2016	Cambio de batería	CORRECTIVO
MKR-579	RECTORÍA	19338	19338	22500	12/07/2016	Cambio de palanca de luces, cambio de bocina , cambio de sensor de reversa	CORRECTIVO

Tus Acciones Impactan

3.2.2 PROTOCOLO

El protocolo para la atención de mantenimientos correctivos se encuentra descrito en la figura siguiente:



Fuente: Oficina de Administración del Campus – Coordinación de Mantenimiento de Equipos

Figura 13. Protocolo de mantenimiento y seguimiento a la flota

3.2.3 IDONEIDAD (TALLERES PARA MANTENIMIENTO CORRECTIVO)

De acuerdo a la marca del vehículo, se tiene un taller autorizado por el fabricante, talleres relacionados en la tabla 20. Los mantenimientos preventivos y correctivos se realizan en los talleres correspondientes de acuerdo al kilometraje del vehículo y siguiendo las recomendaciones de cada manual de mantenimiento por marca y línea de vehículo. La información de certificación de los vínculos con los talleres se junta en el **Anexo H**.

3.3 CHEQUEO PREOPERACIONAL

El procedimiento que incluye el mantenimiento y el seguimiento a la flota vehicular comprende las siguientes actividades:

- Inventario de vehículos: Se hace seguimiento al cumplimiento y vigencia de la revisión tecnomecánica, SOAT y demás pólizas.
- Plan de mantenimiento preventivo: Se hace la revisión de recomendaciones y especificaciones técnicas en los manuales de cada vehículo, el conductor diligencia el formato de inspección diaria antes del inicio operacional del vehículo, el conductor diligencia el formato de inspección mensual y reporta las novedades.
- Solicitudes de mantenimiento correctivo: el jefe directo del conductor de la dependencia solicita vía web el mantenimiento del vehículo.

3.3.1 INSPECCIÓN PREOPERACIONAL

Para facilitar las tareas de inspección se ha establecido un formato de seguimiento diario que permite realizar la verificación y confirmación de los testigos y sensores de operación, al momento de encender el vehículo, que debe ser diligenciado por el conductor diariamente antes de la puesta en marcha del vehículo, y un formato de seguimiento mensual donde se registra el estado general y datos del vehículo, así como también los hallazgos que requieran atención inmediata, este formato debe ser entregado a la coordinación de mantenimiento de equipos todos los meses.

Este procedimiento se implementó con el desarrollo del PESV y se encuentra en ajustes y seguimiento, se dio a conocer a todos los conductores en una charla general explicativa, cuyo registro de asistencia reposa en el **Anexo H**.

En estos formatos se realiza el diligenciamiento de los datos básicos del vehículo, las condiciones físicas y mecánicas antes de iniciar un recorrido y los datos relevantes para mantenimiento. Cada conductor de manera diaria antes de iniciar el uso del vehículo debe diligenciar este formato, así mismo una vez al mes deberá diligenciar el segundo formato de inspección mensual y posteriormente hacerlos llegar a la coordinación de mantenimiento, así mismo, con frecuencia mensual debe diligenciar el formato de inspección mensual.

Conforme a las instrucciones recibidas por el conductor a través de la circular informativa sobre los lineamientos para el correcto uso de los vehículos, se deberá realizar la inspección visual general del estado físico y operativo antes y durante el uso, en caso de encontrar alguna anomalía el conductor notificará inmediatamente a los jefes directos a fin de que ellos soliciten el servicio de mantenimiento correctivo requerido. Los formatos a diligenciar para la inspección se encuentran en el **Anexo G**.

3.3.2 DILIGENCIAMIENTO DE LOS FORMATOS

En el **Anexo H** se adjunta un formato de chequeo diario y uno de inspección mensual de vehículos diligenciado, los demás formatos reposan en el archivo de la coordinación de mantenimiento de equipos, cuyo responsable es el ingeniero mecánico de la coordinación cargo ocupado actualmente por el ingeniero Giovanni Rey. El ingeniero realiza la revisión de los formatos recibidos indicando mediante firma la recepción a conformidad del documento.

3.3.3 VERIFICACIÓN DEL DILIGENCIAMIENTO DE LOS FORMATOS

El ingeniero mecánico de la coordinación de Mantenimiento de Equipos, Cargo ocupado actualmente por el ingeniero Giovanni rey, realiza la inspección mensual de los formados, indicando mediante firma la recepción a conformidad de los mismos, y dando visto bueno de la información relacionada con el fin de proceder con las acciones correspondientes en caso de requerir algún tipo de intervención o mantenimiento, esta verificación se indica mediante la firma de los formatos. Se adjunta en el **Anexo H** ejemplo de los formatos con el visto bueno respectivo.



Tus Acciones Impactan

4 INFRAESTRUCTURA SEGURA

Los predios de La Universidad tienen una extensión de 183.864 m² de los cuáles el 50% corresponde a las zonas de circulación, zonas verdes y zonas deportivas, el 22% son las áreas de expansión, el 23% son las áreas de las edificaciones y el 4% son las afectaciones viales (Dirección de Recursos Físicos, 2010). Los cambios contemplados como parte del Plan Maestro de desarrollo urbanístico y arquitectónico 2008 – 2028, responde a tres prioridades: Satisfacer el déficit actual de áreas, responder a las expectativas de crecimiento estudiantil a corto, mediano y largo plazo; e intervenir para que todas las construcciones de La Universidad cumplan con los requerimientos de seguridad sísmica. El proceso de ejecución que incluye las decisiones y variantes para las intervenciones, comprende la armonización con el Plan de Regularización y Manejo de la Pontificia Universidad Javeriana.

Para efectos de consolidación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se presenta las condiciones actuales que motivaron el diagnóstico de los riesgos y se presenta la proyección dentro del Plan de Regularización y Manejo que propende mitigar esas condiciones.

La proyección de la infraestructura segura, va de la mano en la ejecución de las actividades contempladas en el Plan de Regularización y Manejo de Pontificia Universidad Javeriana, dentro de las actividades está el aumento en la red de circulación interna y el espacio público, la red de espacios abiertos y la estructura ambiental y paisajística.

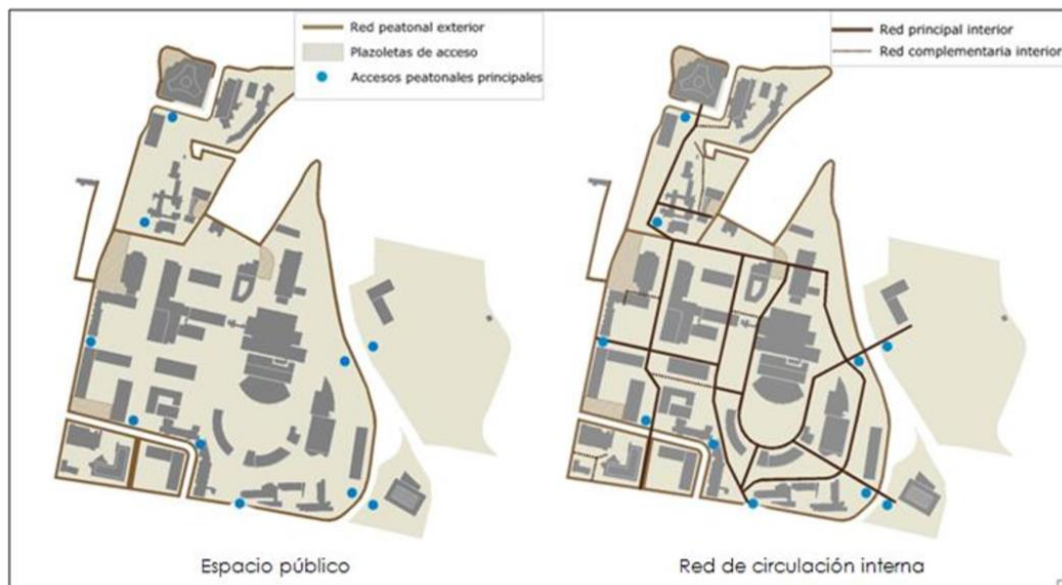


Figura 14. Espacio público y red de circulación interna.

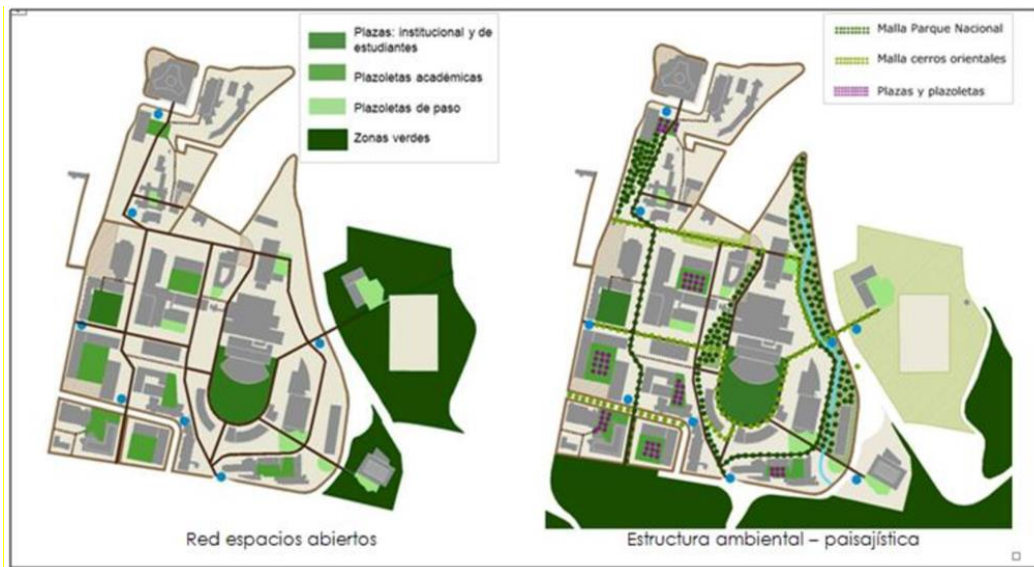


Figura 15. Red de espacios abiertos y estructura ambiental y paisajística

Fuente: Plan Maestro

4.1 RUTAS INTERNAS

4.1.1 REVISIÓN ENTORNO FÍSICO

Las rutas internas comprenden las plazuelas, andenes o zonas para circulación de peatones, parqueaderos internos y corredores para vehículos.

En las rutas se identifican de color blanco o amarillo las zonas de tránsito peatonal, están conformadas por zonas duras en concreto y adoquín, en buen estado y con rampas que desarrollan las pendientes de manera adecuada para permitir la movilización de personas con movilidad reducida.

Tus Acciones Impactan

4.1.2 CONFLICTO EN LA CIRCULACIÓN

Las zonas donde confluyen zonas de circulación vehicular con pasos peatonales están debidamente señalizadas con demarcación en el piso e iluminación como se evidencia en las fotografías siguientes:



Figura 17. Demarcación zonas de paso de peatones en parqueadero nivel 1



Figura 18. Demarcación zonas de paso de peatones en parqueadero niveles 4 y 5.



Figura 19. Paso peatonal ingreso HUSI.

4.1.3 DESPLAZAMIENTO EN LAS ZONAS PEATONALES DENTRO DEL CAMPUS

La estructura de pavimento de los corredores es flexible, se encuentra en buen estado, cuenta con señalización horizontal en buen estado y señalización vertical de restricción a la velocidad a 15 km/h, privilegiando la circulación de peatones.



Figura 20. Demarcación zonas de paso de peatones en las circulaciones vehiculares.

Todas las áreas destinadas a parqueaderos están debidamente señalizadas, así como también las zonas de descargue dispuestas.



Figura 21. Demarcación zona de descargue.

Tus Acciones Impactan



Figura 22. Demarcación zona de prioridad para personas con movilidad reducida y bici usuarios.



Fuente: Oficina de Desarrollo de Planta Física

Figura 23. Zonas de circulación peatonal sector sur oriental



Fuente: Oficina de Desarrollo de Planta Física

Figura 24. Zonas de circulación peatonal sector sur occidental



Fuente: Oficina de Desarrollo de Planta Física

Figura 25. Zonas de circulación peatonal sector hospital 1



Figura 26. Zonas de circulación peatonal sector hospital 2

4.1.4 VIAS INTERNAS DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS

La circulación vehicular al interior del campus se hace por cinco tramos:

- Ramal de acceso vehicular desde la Carrera 7 hacia el Hospital Universitario San Ignacio.
- Ramal nor oriente: entre la Transversal 4 para acceso al edificio de parqueaderos Don Guillermo Castro
- Ramal nor oriente entre la Transversal 4 y la Avenida Circunvalar.
- Ramal Sur Oriente, desde el Parque Nacional ingresando por la calle 39 con carrera 5 hacia el edificio de parqueaderos Don Guillermo Castro.
- Calle 40 entre la carrera 7 y la carrera 5 (vía pública)

La evidencia del estado de las rutas y circulaciones se indica en las siguientes imágenes:

Las vías internas de circulación de los vehículos se encuentran identificadas en la figura 28 y 29, como se puede evidenciar se encuentran debidamente demarcadas, señalizadas e iluminadas. la velocidad máxima establecida para el tránsito por estas vías es de 20km/h .

Para el control de velocidad se encuentran instalados reductores de velocidad en las vías vehiculares del campus.



Figura 27. Zonas de circulación vehicular y parqueaderos.



**Acceso Bahía Norte,
(transversal 4)**

Figura 28. Zonas de circulación vehicular sur.

Las figuras siguientes indican la señalización sobre la reglamentación de velocidad en las rutas internas y las medidas de restricción con la instalación de reductores de velocidad.

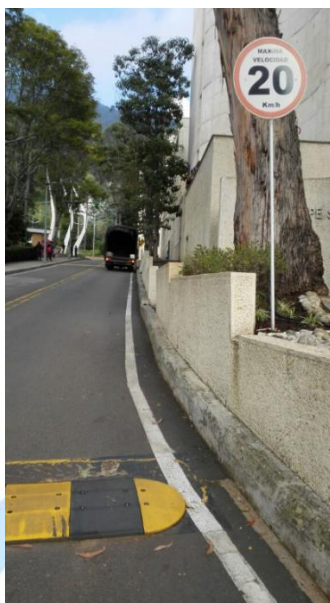


Figura 29. Señalización del límite de velocidad.



Figura 30. Reductores de velocidad en vías internas.

4.1.5 PARQUEADEROS INTERNOS

De otra parte y con relación a los parqueaderos, se destaca la existencia del edificio Don Guillermo Casto como el edificio principal para el estacionamiento vehicular, su tipología es privado de uso público, ofrece 977 cupos para vehículos, 26 cupos para discapacitados y 121 cupos para motos, distribuidos en cuatro (4) sótanos y seis (6) pisos, con sistema de automatización y guiado Byaces y con tarjeta de proximidad Mifare, con el sistema de

iluminación, señalización y seguridad funcional y en buenas condiciones. En la Tabla 23 se relacional la totalidad de cupos de estacionamiento existente en el campus.

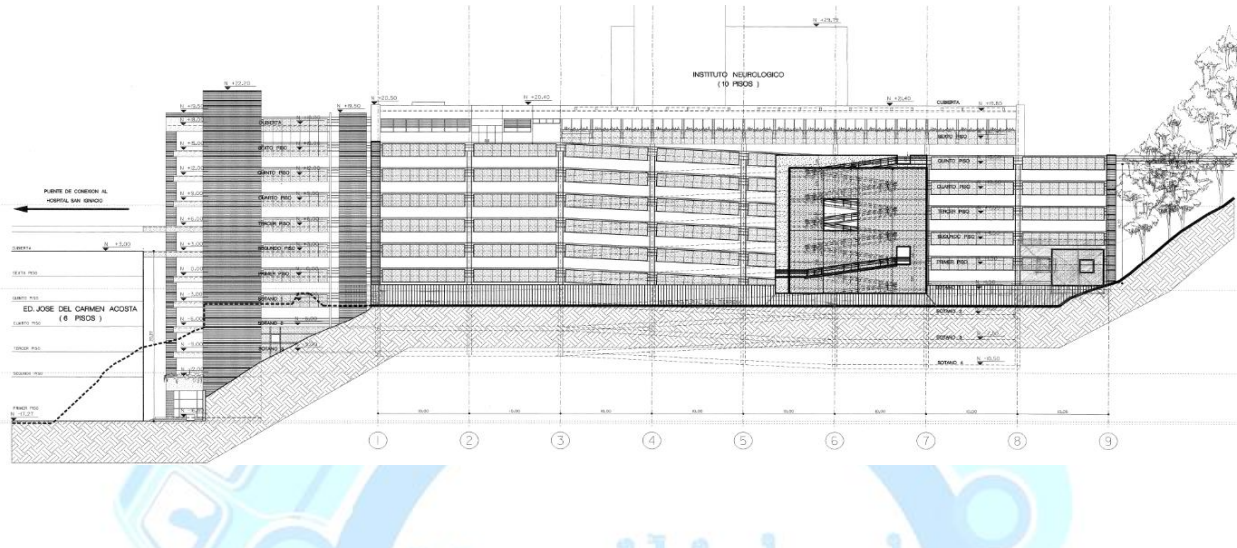


Figura 31. Fachada sur Ed. Don Guillermo Castro

Fuente: Oficina de Servicios Generales

Tabla 23. Cupos de estacionamiento

UBICACIÓN	VEHÍCULOS	VEHÍCULOS DISCAPACITADOS	MOTOS	BICICLETAS
Ed. Don Guillermo Castro	977	26	121	0
Bahía HUSI	13	1	0	0
Artes	79	5	7	100
Ciencias	0	0	0	26
Biblioteca	0	0	0	122

Fuente: Oficina de Servicios Generales

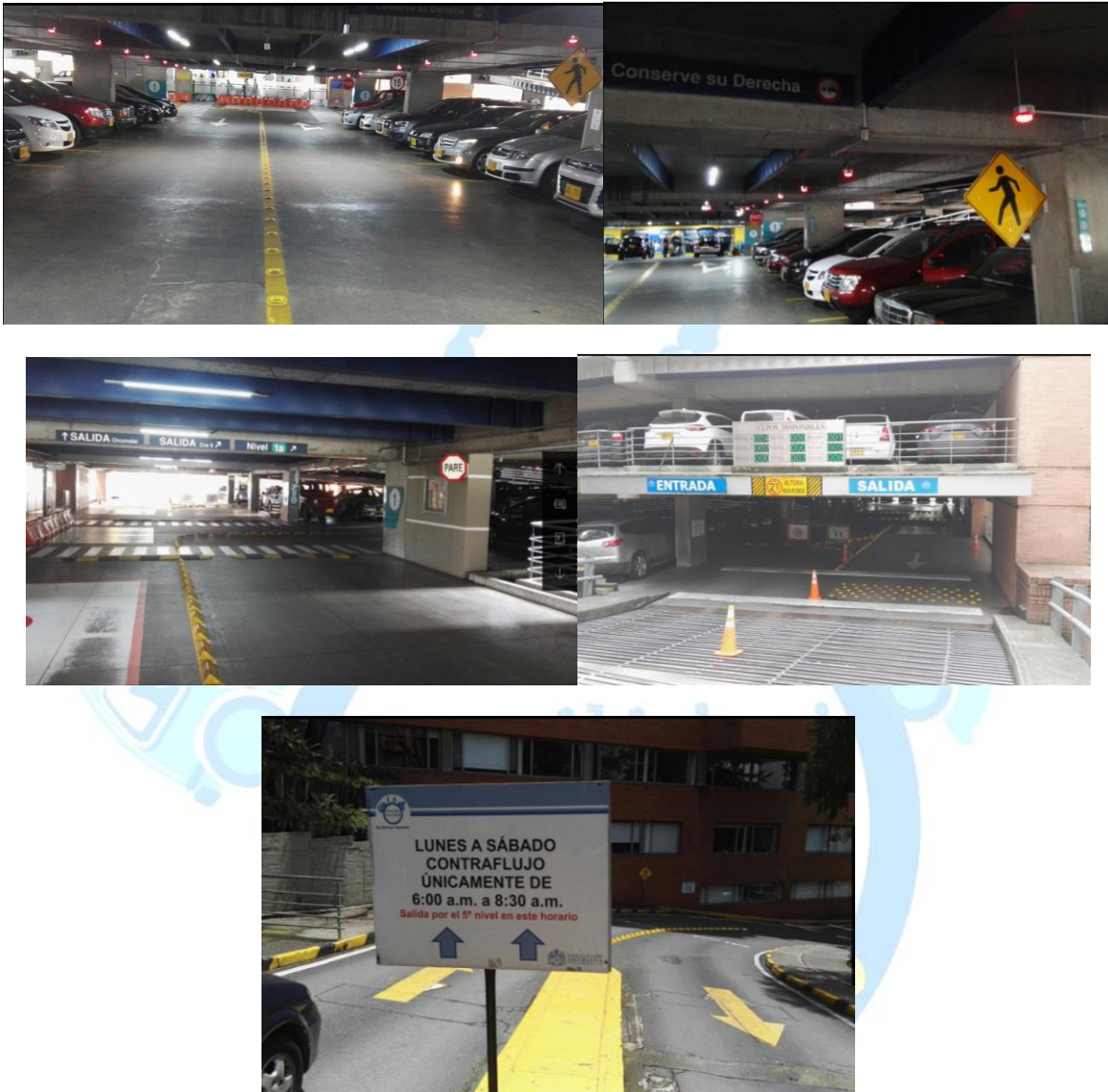


Figura 32. Registro fotográfico del parqueadero.

Tus Acciones Impactan

4.1.6 MANTENIMIENTO DE SEÑALIZACIÓN

El mantenimiento de la señalización vertical y horizontal, se encuentra incluido en el contrato de mantenimiento anual a cargo INGENIERIA Y PUBLICIDAD IP S.A.S (OAC-074-16) con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2016, contrato que se renueva anualmente.

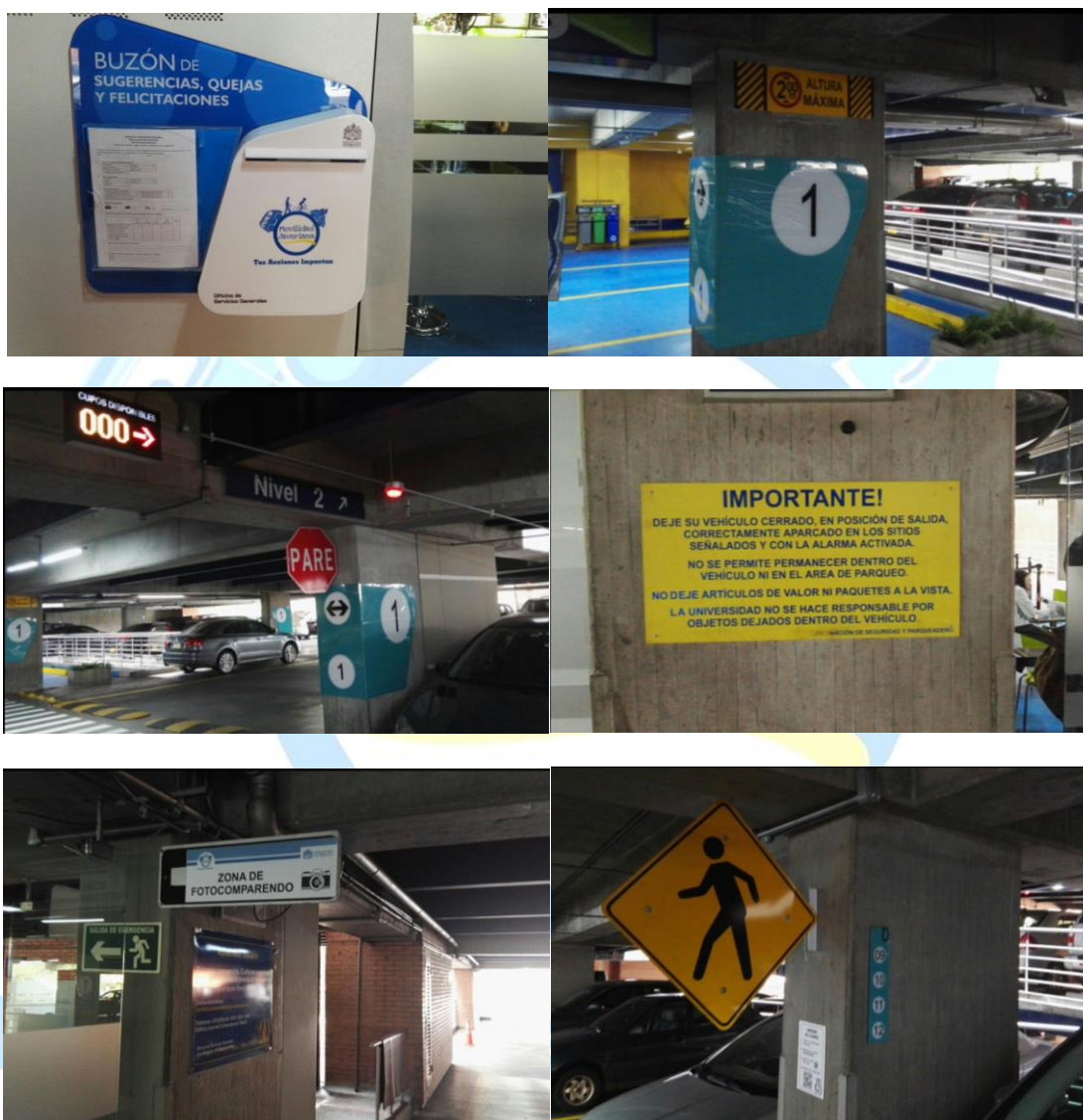


Figura 33. Señalización del parqueadero.

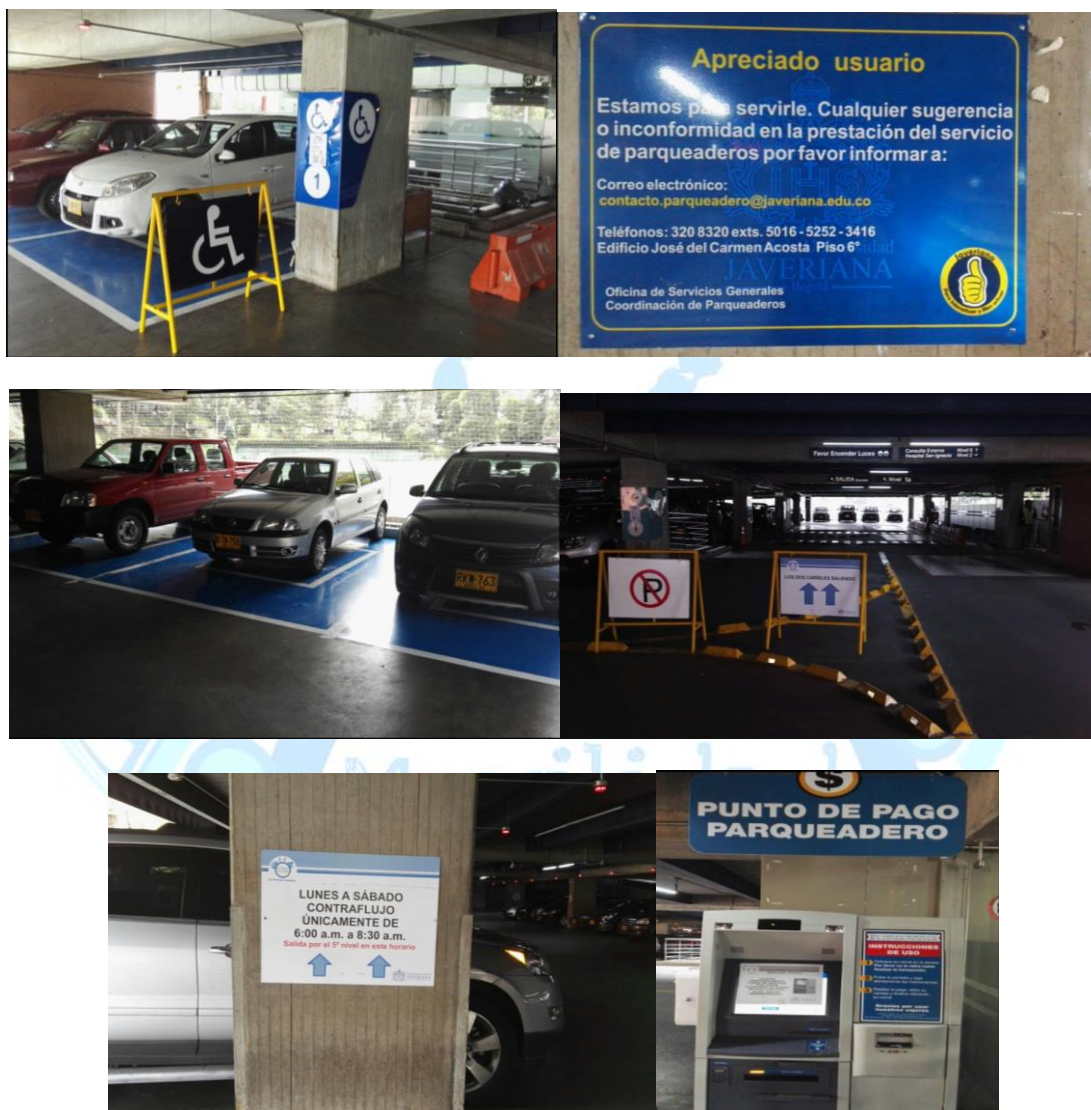


Figura 34. Señalización del parqueadero y puntos de pago.

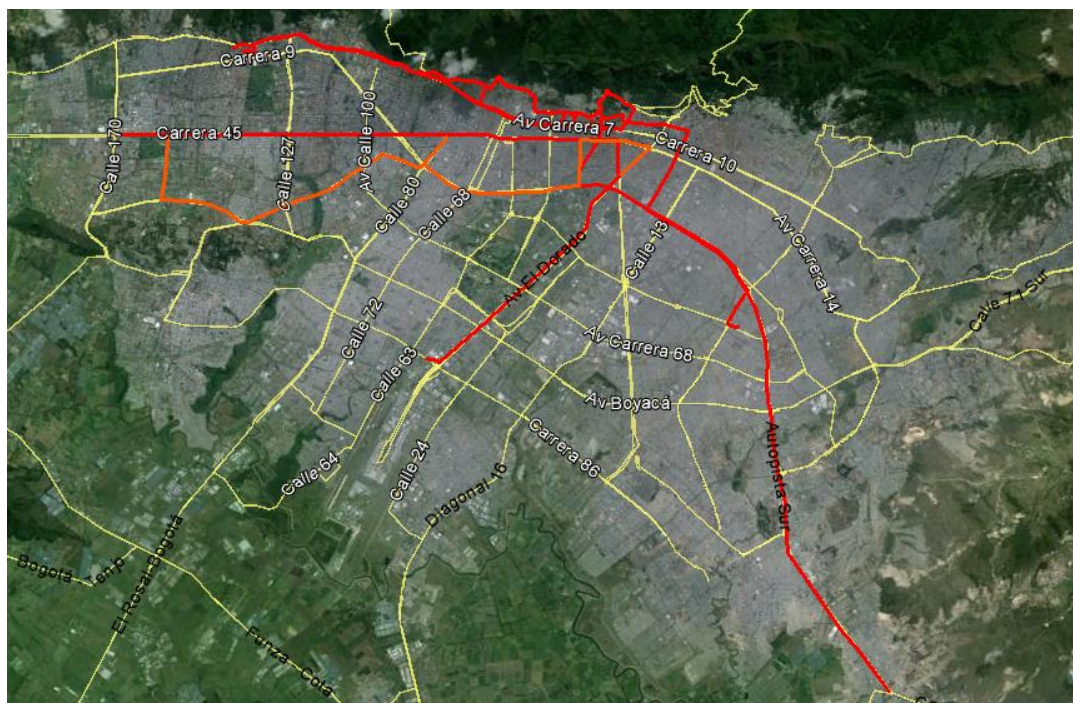
4.2 RUTAS EXTERNAS

4.2.1 ESTUDIO DE RUTAS

Los desplazamientos fuera del entorno físico de la empresa comprenden los desplazamientos regulares al interior del perímetro urbano de Bogotá y fuera de la ciudad.

Al interior de la ciudad, los conductores tienen establecidas rutas habituales conforme al personal u objeto que transportan, la mayoría de los desplazamientos tienen como origen y destino puntos específicos que corresponden a oficinas, residencias y la sede de La Universidad. Los itinerarios se establecen de acuerdo con las actividades y necesidades de

Los documentos elaborados para la caracterización de las rutas reposan en los archivos de La Universidad, la metodología implementada para esta actividad se encuentra en el **Anexo C**.



Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth

4.2.2 PUNTOS CRITICOS Y ESTRATEGÍAS DE PREVENCIÓN

En la Figura 35 se esquematizan los principales corredores que conforman las rutas. De acuerdo con el análisis de los trayectos de viajes realizado a partir de la inspección visual y de la experiencia del conductor, se logró establecer los elementos potenciales como puntos críticos que afectan la seguridad vial. En la tabla 24 se relacionan los elementos puntos críticos.

Tabla 24. Condiciones de riesgo en seguridad vial a las rutas habituales

TRAMO VIAL	CONDICIONES DE RIESGO
Calle 62 x Kr 3	Hundimiento en la vía
Calle 106 x Kr 7	Bache en calzada lenta
Calle 102 x Kr 7	Bache en calzada lenta
Parque Nacional	Baches
Av. Caracas desde la Calle 78 a la Calle 45	Mal estado del pavimento
Deprimido Héroes	Mal estado del pavimento, habitantes de calle y semáforos descoordinados
Carrera 5 entre calle 62 y calle 45	Mal estado del pavimento
Av. Circunvalar x Parque Nacional	La salida desde el parque hacia la Av. Circunvalar no tiene semáforo, ni reductores de velocidad, es una salida riesgosa.
Av. Circunvalar frente al Colegio Nueva Granada	Estacionamiento en vía
Av. Circunvalar x cll 70	Estacionamiento en vía
Calle 153 entre Auto norte y Av. Boyacá	Congestión vehicular por cuello de botella
Carrera 5 x Calle 26	cuello de botella en la oreja
Puente Aéreo Calle 26	Geometría inadecuada de la divergencia
Calle 45 x Av Caracas	Congestión vehicular
Calle 72 x Av. Caracas	Congestión vehicular
Autopista Norte x Cll 184	Congestión vehicular por cuello de botella
Calle 93 x Cr 7	Congestión vehicular
Kr 7 entre Clls 163 y 170	Mal estado del pavimento
Kr 7 con Cll. 180	Mal estado del pavimento
Av. Circunvalar x Funicular	Mal estado del pavimento, alcantarilla hundidas
Auto sur	Congestión vehicular al entrar y salir de la ciudad
Auto sur x Av. Villavicencio	Congestión vehicular y mal estado del pavimento
Kr 30 x Cll 45	Congestión vehicular por semáforo de la kr 33
Av. Circunvalar x cll 10	Mal estado del pavimento, baches
Cll 6 x Kr 4	Inseguridad
Kr 5 x parque nacional	falta iluminación
Kr 5 x cll 24 a 19	falta iluminación
Kr 30 entre cll 19 y 8 sur	Congestión vehicular

Fuente: Elaboración propia

La información anterior se actualizará con frecuencia anual, aplicando el ruteo a los conductores de la Pontificia Universidad Javeriana. El presente año se ejecutó en el mes de mayo.

Si bien dentro de los riesgos potenciales que atentan contra la seguridad vial en general, se incluyen la habilidad, la condición anímica y la condición física de los conductores; el estado estructural del pavimento, la humedad, la iluminación del corredor, la distancia de

visibilidad y el tránsito, entre otros; es evidente que los corredores frecuentados por los vehículos de la Pontificia Universidad Javeriana, presenta en su mayoría problemas estructurales del pavimento.

Las propiedades estructurales de los pavimentos se ven afectados al someterse a un efecto de fricción constante causado por las llantas de los automóviles en corredores con un alto tránsito diario, máxime si el tamaño de los vehículos corresponde a pesados y si comprenden paradas y puestas en marcha por llegadas a paraderos y a semáforos (o simplemente por la congestión vehicular). En éstos corredores se presenta un elevado pulimento y coeficiente de rozamiento bajo, lo que repercute directamente sobre la distancia de frenado y en caso de lluvia el coeficiente de rozamiento disminuye aún más (debido al fenómeno de hidropelante). Al potencializarse el efecto que produce el paso de los vehículos, con las condiciones meteorológicas y el inadecuado mantenimiento, el daño en la estructura de pavimento aumenta y los factores de riesgo cambian:

- Al propiciar un frenado repentino que puede provocar choques por alcance trasero, cuando el automóvil detiene su marcha repentinamente para evitar el daño en el vehículo por el bache y el auto que va atrás no se detiene a tiempo e impacta.
- Choques por invasión de carril, al esquivar el bache o el daño se sale del carril de circulación golpea a otro carro o motociclista o se sale de la calzada.
- Al tomar el bache, el vehículo puede presentar daños severos como pérdida del neumático, deformación del rin, la transmisión, suspensión, etcétera, que desencadena en el mal funcionamiento del automóvil e imposibilidad para controlarlo en la marcha.

Para tomar acciones frente a la problemática relacionada con el mal estado del pavimento, es necesaria la intervención y compromiso del Distrito con el mantenimiento adecuado y oportuno de la carpeta de rodadura.

Por parte de los conductores de la Pontificia Universidad Javeriana, se realizará el autocontrol en la velocidad de circulación, temas que son reforzados en las capacitaciones impartidas.

Por otro lado, los conductores de la Pontificia Universidad Javeriana presentan desplazamientos fuera de la ciudad que principalmente representan tres recorridos:

- Bogotá – Melgar: En este recorrido se presentan algunos puntos críticos dentro y fuera de la ciudad. En las vías del interior se destaca el mal estado de la carpeta asfáltica de la Avenida de las Américas y la Autopista Sur, presentando no solo huecos sino también altos volúmenes vehiculares que congestionan en las horas pico. En carretera debido a la falta de carril de adelantamiento en algunos sectores, se genera congestión por el tráfico pesado, adicionalmente existen sectores con deficiencias en la señalización especialmente en los sitios donde se realizan obras. Dentro de las deficiencias encontradas esta la falta de iluminación en varios sectores de la ruta, lo cual dificulta la visibilidad en las noches.
- Bogotá - Cogua: En este recorrido se detecta pavimento en deficiente estado, lo cual aumenta los niveles de congestión, esto acompañado del mal funcionamiento de los semáforos. Adicionalmente en los alrededores del municipio de Cogua, la malla vial se encuentra completamente destruida.

Bogotá – Chinauta: el mal estado de la carpeta asfáltica, acompañado de los altos flujos vehiculares en la Autopista Sur, generan congestiones vehiculares muy graves. Ya en carretera se aprecia falta de señalización vial en los tramos donde se ejecutan obras, lo cual sumado a la deficiente iluminación en las noches, aumenta el riesgo de accidentalidad en esta vía.

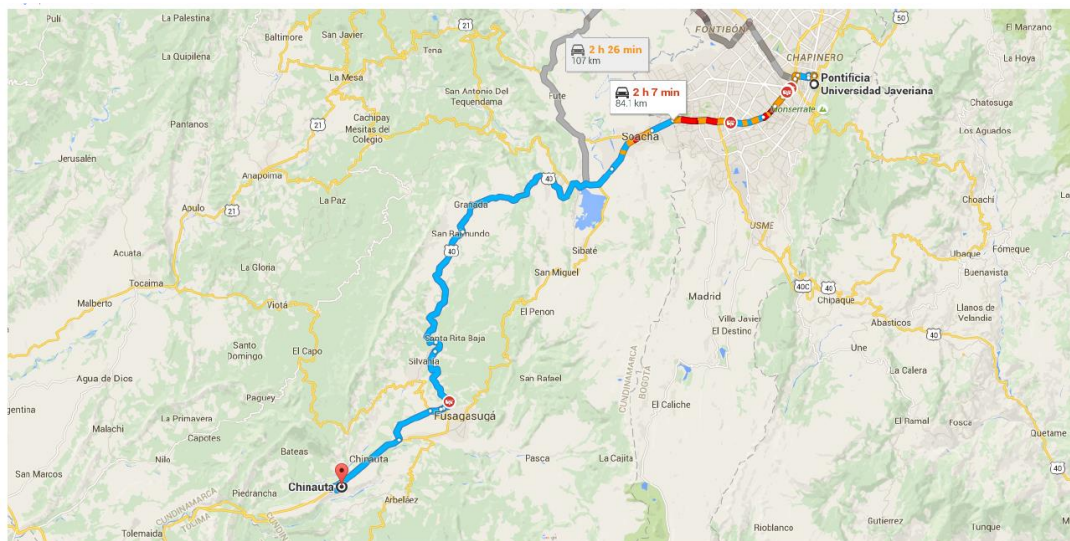


Figura 36. Recorrido fuera de la ciudad.

Fuente: Elaboración propia

4.2.3 DIRECRICES DE ADMINISTRACIÓN DE RUTAS

Desde la administración del Campus de la Pontificia Universidad se brinda el servicio de transporte a los miembros de la comunidad, servicios que son solicitados a través del módulo de mantenimiento de la plataforma People Soft, lo que permite contar con una programación de los servicios de transporte a atender diariamente. Adicional al registro generado en el módulo people soft se cuenta con una planilla de registro que permite llevar la trazabilidad de la programación de los servicios, planilla donde se establecen los tiempos de recogida, llegada y lugares de desplazamiento. Se relaciona registro de la planilla diligenciada en el **Anexo C**.

4.2.4 HORARIOS Y JORNADAS DE TRABAJO

Los conductores tienen un horario definido de 8 horas diarias, iniciando a las 8:00am y hasta las 6:00pm, cuando corresponde se aplican los cargos generados por horas extras.

4.2.5 APOYO TECNOLÓGICO

Es importante aclarar que los vehículos de La Universidad no cuentan con dispositivos GPS instalados, y el seguimiento y control de estos se realiza mediante comunicación con los conductores y cualquier percance que se presente es comunicado directamente a la aseguradora.

El monitoreo y retroalimentación del comportamiento vial de los conductores se realiza mediante la aplicación de una encuesta a todos los usuarios del servicio de transporte recibido, encuesta mediante la cual se evalúan los aspectos fundamentales del servicio prestado y el buen desempeño del conductor. La encuesta aplicada se relaciona en el **Anexo D**.

4.2.6 MONITOREO

No aplica monitoreo a través de medios electrónicos dado que La Universidad no cuenta con dispositivos GPS instalados, el seguimiento y control de los vehículos se realiza mediante comunicación con los conductores y cualquier percance que se presente es comunicado directamente a la aseguradora.

El monitoreo y retroalimentación del comportamiento vial de los conductores se realiza mediante la aplicación de una encuesta a todos los usuarios del servicio de transporte recibido, encuesta mediante la cual se evalúan los aspectos fundamentales del servicio prestado y el buen desempeño del conductor. La encuesta aplicada se relaciona en el **Anexo D**.

4.2.7 DIRECTRICES DE SOCIALIZACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE INFORMACIÓN

Cuando se adelantan cierres o modificaciones en las vías de acceso peatonal y vehicular se informa mediante correo electrónico a todos los miembros de la Comunidad Universitaria. En la Figura 37 se relaciona un ejemplo de un comunicado.

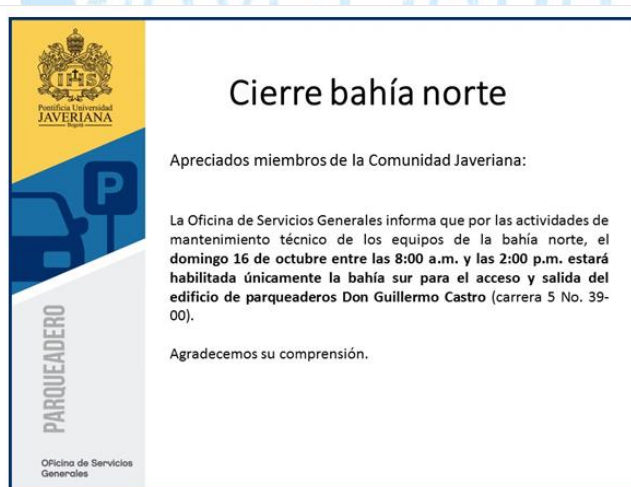


Figura 37. Flash informativo cierre de bahía.

Adicionalmente la información se publica en la página Web de la Universidad www.javeriana.edu.co.

5 ATENCIÓN DE VÍCTIMAS

5.1.1 PROTOCOLOS

La Vicerrectoría Administrativa a través de la Oficina de Activos Fijos, capacitó a los conductores sobre el protocolo en caso de accidentes:

1. Reporte inmediato a la compañía de Seguros AIG a la línea de asistencia #360 desde celular o a la línea en Bogotá 6445360.
2. Colaborar con la presentación de la documentación para la reclamación formal ante el seguro:
 - Formulario de reclamación
 - Documentación de acuerdo con el tipo de incidente o accidente:

Tabla 25. Documentación para reclamación por accidente.

DOCUMENTOS	PPD	PPH	RCE	PTH	PTD
Tarjeta de propiedad	X	X	X	X	X
Seguro obligatorio	X	X	X	X	X
Pase y cédula de conductor	X		X		X
Autorización del asegurado	X	X	X	X	X
Cédula asegurado	X	X		X	X
Copia de la póliza de AIG	X	X		X	X
Copia del informe de tránsito (croquis) si lo hay	X		X		X
Denuncia ante autoridad competente		X		X	
Entrega definitiva del vehículo por parte de la Fiscalía, en caso de lesiones o muertos.					X
Carta de representante legal	X	X		X	X
Certificado de Tradición				X	X
Informe de reclamación	X	X	X	X	X
Declaración extra juicio o certificado de no reclamación			X		
PPD: Pérdida parcial por daños					
PPH: Pérdida parcial por hurto					
RCE: Responsabilidad Civil Extracontracual					
PTH: Pérdida total hurto					
PTD: Pérdida total por daños					

Fuente: AIG seguros

El protocolo de atención de accidentes y/o incidentes se adjunta en el **Anexo I**, en el CD de información de la aseguradora.

En caso de un accidente de tránsito al interior de las instalaciones de La Universidad, se seguirá el protocolo descrito en el **Anexo I** adjunto al presente documento.

La Pontificia Universidad Javeriana a través de la Oficina de Activos Fijos, administra y vigila el aseguramiento de la flota vehicular a cargo de La Universidad y hace las respectivas reclamaciones en caso de accidente ante las respectivas compañías de seguros. Cuenta con un programa de seguros que ampara las contingencias ante los eventos que puedan ocasionar pérdidas accidentales, súbitas e imprevistas. Entre otras, se destacan dos coberturas:

- Responsabilidad Civil Extracontractual, que ampara los daños materiales o personales causados a terceros por La Universidad, en hechos de carácter accidental, súbito e imprevisto: Amparos: Predios, labores y operaciones, RC causada por productos y trabajos terminados, RC causada por contratistas y subcontratistas, RC causada por vehículos propios y no propios, RC causada por participación en ferias y exposiciones, RC parqueaderos, RC de bienes bajo tenencia y control.
- Accidentes Personales para Estudiantes Pontificia Universidad Javeriana: Ampara y cubre a todos los estudiantes regulares de la Pontificia Universidad Javeriana, en caso de accidente sufrido por el alumno, durante los 365 días del año.
- Seguro de Automóviles Propios: Ampara las pérdidas o daños materiales, que sufra cada uno de los vehículos de propiedad de La Universidad, incluyendo daños materiales o personales que este ocasione a terceros. Para los conductores de La Universidad, la cobertura en caso de atención por accidentes o incidentes estará a cargo de la Aseguradora de Riesgos Profesionales

Para acceder al servicio, el interesado se puede comunicar al Call Center 6069497 en Bogotá, o al 18000919344 en el resto del país, y se puede dirigir a la red de instituciones adscritas:

Tabla 26. Red hospitalaria para la atención de víctimas

Clínica San Nicolás	Clínica Partenón	Unidad Médica de Trauma
Clínica del Bosque	Clínica Nueva	Clínica el Nogal
Centro médico La Carolina	Clínica La Sabana	Fundación Santa Fé de Bogotá
Clínica Corpas	Instituto de Ortopedia y Fracturas	Fracturas Clínica Palermo
Clínica de Traumatología - Ortopedia	Centro Ortopedia-Traumatología	Hospital san Ignacio

Fuente: www.javeriana.edu.co/dir-recursos-fisicos/segueros.

5.1.2 DIVULGACIÓN DE PROTOCOLOS

Este protocolo para la atención de accidentes de tránsito, fue socializado en la capacitación brindada por la aseguradora AIG, cuyos certificados de asistencia se encuentran relacionados en el **Anexo C**.

Las coberturas y el protocolo para acceder a los servicios, se divulga a través de la página web de la Pontificia Universidad Javeriana en el link <http://www.javeriana.edu.co/dir-recursos-fisicos/seguros>.

5.2 INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

5.2.1 INFORMACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Respecto a los antecedentes de accidentalidad se tiene el histórico de los accidentes presentados, sin embargo, debido a que la aseguradora es quien realiza todo el acompañamiento y el trámite respectivo con los implicados, no se cuenta con análisis de posibles causas o posibles culpables del accidente.

A continuación, se relaciona el número de accidentes presentados en los últimos 6 años y el costo que represento para la compañía aseguradora.

Tabla 27. Accidentes por año y costo para la aseguradora

AÑO	NÚMERO DE ACCIDENTES	COSTO PARA LA ASEGURADORA
2009	2	\$ 2.800.535
2010	3	\$ 3.368.605
2011	0	\$ -
2012	5	\$ 13.946.302
2013	5	\$ 9.628.466
2014	3	\$ 4.927.297
2015	0	\$ -
2016	2	\$ 6.000.000

Fuente: Oficina de Activos Fijos

Se observa que los años 2012 y 2013 presentaron el mayor número de accidentes, por ende, los costos más elevados se hallaron estos años. Sin embargo, se aprecia una disminución gradual de este comportamiento, llegando a ser nulo para el año pasado.

En el **Anexo I** se relaciona el archivo digital histórico de accidentalidad para la flota de La Universidad en los años 2009 al 2016.

5.2.2 ANÁLISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

La figura siguiente refleja el comportamiento del histórico de accidentes e incidentes de la flota vehicular de la Universidad:

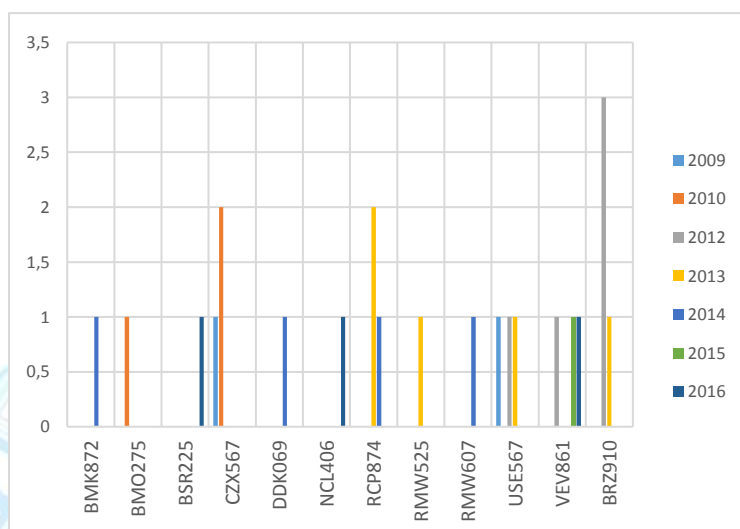


Figura 38. Histograma de análisis de accidentes y/o incidentes presentados con vehículos de la Universidad.

De acuerdo con la figura anterior, se puede evidenciar que los vehículos de La Pontificia Universidad Javeriana solo han reportado accidentes menores sin daños ni lesiones personales, el vehículo con más incidentes reportados es el BRZ910, este vehículo ha sido conducido inicialmente por uno de los vicerrectores y desde el año 2015 por el señor Oscar Suarez, a partir del 2017 se solicitará a la aseguradora incluir el dato de conductor a cargo de los incidentes reportados para realizar lecciones aprendidas específicas con aquellos que presenten más novedades.

5.2.3 LECCIONES APRENDIDAS

La información sobre el histórico de accidentes y/o incidentes presentados se socializará con los conductores vía correo electrónico al finalizar cada año, con el fin de revisar lecciones aprendidas y construirlas conjuntamente.

Es importante mencionar que estos resultados al no tener accidentes graves ni lesiones a personas reflejan los resultados de la capacitación y cuidado en la conducción de los conductores de la universidad, capacitación que será reforzada y evaluada dentro del programa de capacitación.

5.2.4 FUENTE DE INFORMACIÓN

La fuente de información para la trazabilidad de los accidentes de tránsito es la base de datos de la aseguradora AIG, quien registra todos los incidentes y accidentes presentados.

Esta información será solicitada por La Universidad anualmente, en el mes de diciembre de cada año.

5.2.5 PROCEDIMIENTO PARA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

El procedimiento para el reporte e investigación de accidentes y/o incidentes se adjunta en el **Anexo I**, en el CD de información de la firma aseguradora AIG.

5.2.6 INDICADORES

Los indicadores que fueron definidos para los accidentes de tránsito son los siguientes:

DESCRIPCIÓN	DEFINICIÓN	META	PERIODO MEDICIÓN
Tasa de accidentes de tránsito	(Número de accidentes del año presente / promedio del Número de accidentes de los 4 años anteriores)-1)*100.	menor al 30%	Anual

Para efectos del cálculo del indicador **Tasa de accidentes de tránsito**, definido como (Número de accidentes del año presente / promedio del Número de accidentes de los 4 años anteriores)-1)*100, los resultados obtenidos a la fecha para el año 2016 son: total de accidentes de tránsito del año presente: 3, promedio del número de accidentes de los 4 años anteriores: 3.75.

Con estos datos tenemos que la tasa de accidentes de tránsito para el 2016 es de 20%, lo cual quiere decir que la tasa para el año 2016 ha disminuido con respecto al promedio de los 4 años inmediatamente anteriores, se busca mantener la meta menor al 30% con lo cual se está dando cumplimiento a la meta establecida.

6 VALORES AGREGADOS

6.1 NUEVAS PROPUESTAS O INNOVACIONES QUE SE PRESENTAN EN EL PESV

6.1.1 SEMANA DE MOVILIDAD JAVERIANA

Durante la semana del 22 al 26 de agosto de 2016 la Pontificia Universidad Javeriana desde la Oficina de Servicios Generales adelanto la primera *semana de la movilidad javeriana*, semana en la cual se desarrollaron diferentes actividades como: charlas, bici-taller, encuestas, préstamo de bicicletas, concursos, personalización de tarjeta tu llave, campañas de interactuar y bien actuar etc, actividades orientadas a formar conciencia en la comunidad frente a su responsabilidad e impacto en la movilidad de la ciudad, fortaleciendo el desarrollo de buenos hábitos y la corrección de comportamientos errados.

La semana de movilidad Javeriana se realiza dos veces al año en los meses de febrero y agosto. El cronograma adelantado durante esta semana de movilidad se describe en el Anexo B.



Figura 39. Semana de Movilidad Javeriana.

6.1.2 PACTO UNIVERSIDADES

Dentro del desarrollo del Plan estratégico de seguridad Vial, La Pontificia Universidad Javeriana participa, junto con la secretaria de movilidad y otras universidades, el convenio Pacto Universidades, vínculo mediante el cual se fortalecerá el desarrollo de las actividades y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Se adjunta copia del Pacto en el Anexo I.

6.1.3 MANUALES DE BUENAS PRÁCTICAS

De otra parte, como producto del proceso para la aprobación del Plan de Regularización de la Pontificia Universidad Javeriana, se desarrolló por parte de La Universidad y tuvo aprobación por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad, el documento **MANUAL DE BUENAS PRÁCTICAS DE MOVILIDAD PLAN DE REGULARIZACIÓN PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA** estructurado para divulgar la generación de hábitos de buen comportamiento y aprovechamiento de la infraestructura del campus orientados específicamente a los actores viales: conductor, bici-usuario, peatón y usuario con movilidad reducida.⁵

⁵ El documento Manual de Buenas Prácticas de Movilidad, se adjunta en el ANEXO E del presente documento.

6.1.4 APP CARRO COMPARTIDO

La Universidad contará con una aplicación de movilidad compartida que permitirá gestionar dentro de los miembros de la Comunidad Universitaria el uso de los servicios de movilidad compartidos, esta aplicación estará en uso a partir del mes de febrero del 2017.

Adicional a los valores agregados anteriormente descritos, desde la Vicerrectoría Administrativa a través de la Dirección de Servicios Universitarios (puntualmente Oficina de Servicios Generales) promueve por las buenas prácticas y actividades con el desarrollo del Manual de Normas y Lineamientos del Servicio de Parqueaderos⁶, en el cual está el registro de lo que contempla La Universidad para los conductores de cualquier tipo de vehículo. La divulgación del documento está en la página web de La Universidad, y la presentación de las normas y restricciones se hace a través de las vallas informativas y carteleras puestas en los diferentes parqueaderos del campus. Es de aclarar, que se hace énfasis en las normas de uso de los parqueaderos porque es el destino único de los vehículos en La Universidad ya que no es permitido el estacionamiento sobre el anillo vial.



Figura 40. Información publicada en el edificio de parqueaderos

Fuente: Oficina de Servicios Generales

⁶ El documento Manual de Normas y Lineamientos del Servicio de Parqueaderos, se adjunta en el ANEXO D de presente.



Figura 41. Información publicada en el edificio de parqueaderos (puntos de pago).

Fuente: Oficina de Servicios Generales

Usuarios de moto servicio de parqueadero

Tus Acciones Impactan

Apreciado Usuario
Tenga en cuenta las siguientes indicaciones para el buen uso del servicio de Parqueaderos

- ✓ Recuerde que el ingreso y salida se efectúa por la Bahía Sur (Carrera 5ª Av. Circunvalar No. 39 - 00).
- ✓ Para el ingreso o salida del Edificio de Parqueaderos es indispensable portar el carné o tarjeta provisional de parqueo.
- ✓ Siempre debe registrar su salida e ingreso con el carné o tarjeta provisional; el no hacerlo puede generar daño en la tarjeta.
- ✓ Si usted olvida o pierde su carné o tarjeta provisional debe reportarlo al personal de parqueaderos que se encuentra en la bahía sur y en la Coordinación de Parqueaderos. Si es la primera vez que le ocurre, se le permitirá el ingreso y se registrará en su historial de servicio. Si esta situación se vuelve a presentar se le impondrán comparendos pedagógicos; si completa tres comparendos, la Universidad podrá proceder con sanciones que pueden llevarle a perder su cupo.
- ✓ Recuerde que tanto al ingresar como al salir debe respetar el orden de llegada; absténgase de adelantar vehículos por los costados.

Pontificia Universidad
JAVERIANA
Bogotá

Figura 42.. Información de movilidad para motos

Fuente: Oficina de Servicios Generales



Servicio De Taxis

Señores conductores tengan presente la siguiente información

- La velocidad permitida dentro del edificio de parqueaderos e instalaciones de la Universidad es de 15 km.
- La única zona permitida para recoger a los usuarios es el quinto nivel del edificio de parqueaderos.
- El único ingreso para el servicio de taxis es por el costado sur de la Universidad (bahía Sur).
- Al ingreso debe esperar que el auxiliar de seguridad le autorice la entrada, en caso de tomar tarjeta de visitante, debe entregarla en el punto de control de **Taxexpress**.
- La zona establecida para su estacionamiento esta ubicada en el nivel 5 del edificio de parqueaderos en el punto de **Taxexpress** y está solo se debe utilizar para prestar el servicio dentro de la Universidad.



Figura 43 .Información de movilidad Servicio de Taxi.

Fuente: Oficina de Servicios Generales

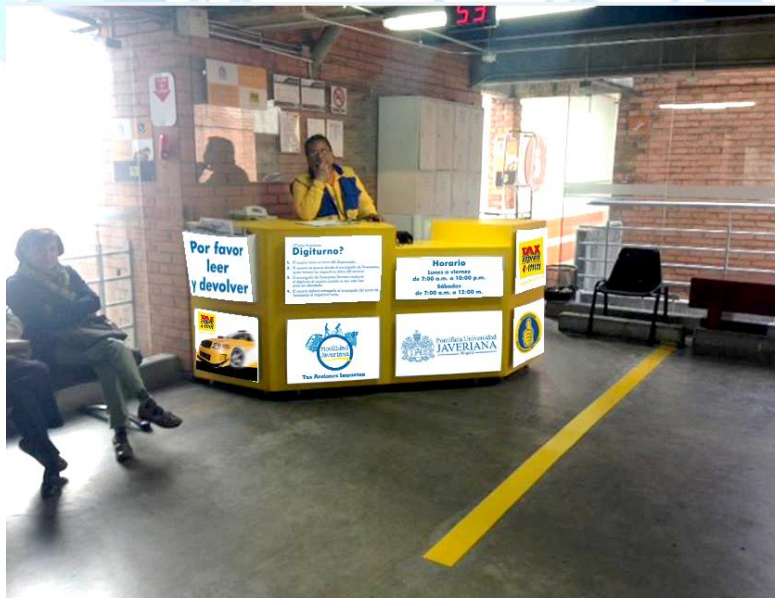


Figura 44. Punto de Taxis al interior del parqueadero.

Fuente: Oficina de Servicios Generales

Teniendo en cuenta que la movilidad abarca a diferentes actores viales, La Pontificia Universidad Javeriana ha trabajado desde el año 2012 junto a PEMS (Planes Empresariales

de Movilidad Sostenible), programa liderado por la Fundación Chevrolet, La Universidad de los Andes, La Andi y la CAF: MOVILIDAD JAVERIANA, con el objeto de participar activamente dentro de las iniciativas propuestas por ellos para mejorar la movilidad de la ciudad y de La Universidad. Dentro de las acciones realizadas se destacan:

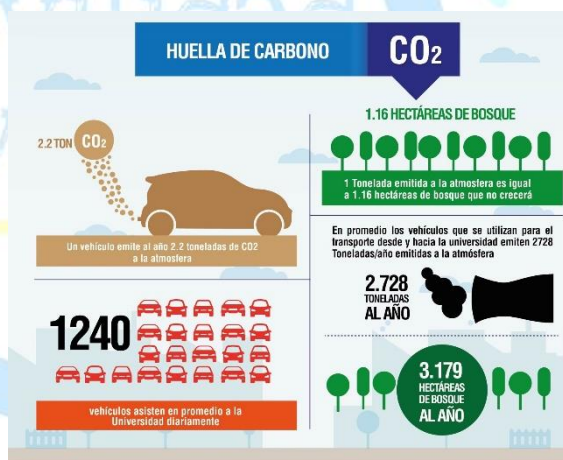
Iniciativa

“Movilidad Javeriana”



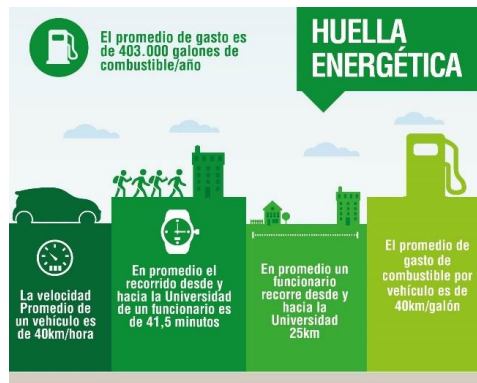
Encuesta de Movilidad

El resultado permitió determinar los valores de Huella de carbono, Huella Energética, Huella de Equidad y Huella de Calidad de Vida.



Noviembre de 2013

Noviembre de 2015 (en elaboración)



Estamos trabajando en la Movilidad Javeriana, **tú haces parte de ella.**
Ayúdanos y contesta nuestra encuesta además podrás participar en el sorteo de dos bicicletas

Tus Acciones Impactan

carro compartido
Cuando vengas a la U, comparte tu carro con otros

bicicleta
Si usas la bicicleta haces ejercicio, ayudas al medio ambiente y contribuyes a la movilidad ciudadana

transporte colectivo
Utiliza el transporte público cada vez que puedas

Hay muchas formas de movernos en la ciudad, implementalas y hagamos de Bogotá un lugar mejor

Pontificia Universidad Javeriana

Estamos trabajando en la Movilidad Javeriana y **tú haces parte de ella.**

Responde la encuesta de movilidad que enviamos a tu mail y participa en el sorteo de **4 bicicletas todoterreno.**

*Válido del 17 al 30 de noviembre de 2015.

Hagamos de Bogotá un lugar mejor

Movilidad Javeriana

Tus Acciones Impactan

PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA

Campañas, construcción de cicloparqueaderos y préstamo de bicicletas

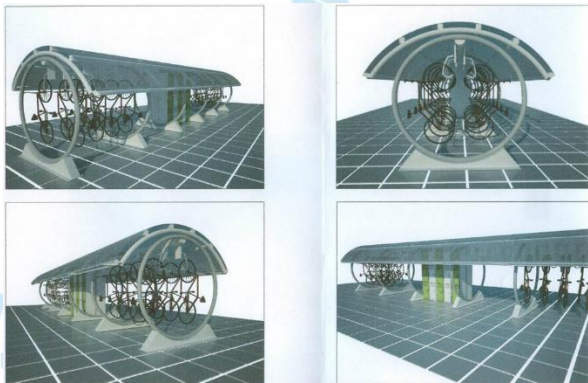


Javeriana en Bici

- Más de 1.000 bici-usuarios en la semana
- 615 bici-usuarios el día de no carro
- 48% más bici-usuarios que en 2013
- Más de 50 bici-usuarios del servicio de préstamo

Estudiantes ganadores – febrero 2014:

- ✓ José Guerrero
- ✓ Víctor Montenegro
- ✓ Sebastián Sanmiguel



CIUDAD SOBRE RUEDAS

TE PRESTAMOS UNA BICI

HORARIO DE SERVICIO
Desde 6:30 a.m.
a 6:00 p.m.



Pasos a seguir para el préstamo de una bici:

- 1 INSCRIPCIÓN PREVIA**
 - Presentación del carné de la Universidad.
 - Registro tus datos en el Centro Javeriano de Formación Deportiva
 - www.javeriana.edu.co/medio-universitario/prestamo_bicis
- 2 CONDICIONES**
 - Tener el casco. Debe presentarlo para recibir la bici.
 - El usuario es responsable del buen uso de la bicicleta y deberá asumir los costos de cualquier daño que se presente
 - Entrega máximo al siguiente día a la 1:00 p.m.
- 3 UBICACIÓN**
 - Costado sur oriental interno del coliseo
 - Ciclo parqueadero entrada oriental coliseo

SANCIONES

- Por exceso en el tiempo permitido de préstamo:
- Suspensión del servicio
- Por uso indebido e inadecuado del servicio:
- Cancelación del servicio

El uso responsable de la bici es indispensable para que todos podamos hacer uso de ellas, por eso

YO ♥ BICI RECUERDA ...

- Reclamar la cartilla de señales y deberes del ciclista
- Reclamar el mapa de talleres para despinchar la bici
- Informarte sobre los beneficios fiscales del uso de la bici
- Realizar el curso corto de mecánica básica.

CONTACTO
TEL: 320 8320
EXT. 4763 - 4769

www.javeriana.edu.co

Vicerrectoría del Medio Universitario
Vicerrectoría Administrativa

CAMPAÑAS DE CARRO COMPARTIDO

Localización del punto amarillo, semana de carro compartido (2013 y 2014). El resultado presenta alrededor de 200 viajes mensuales en transporte compartido.



Recuerda que

El uso del carro compartido incide positivamente en :

- La reducción de costos y tiempos de desplazamiento.
- La descongestión de la ciudad.
- La disminución de emisiones de CO2.

pems

¡Disfrute una nueva forma de Movilizarse en Bogotá!
Sistema de transporte compartido

- 1 Solicite el servicio de transporte compartido en el punto amarillo, quinto nivel del Edificio de Parquaderos, Ed. 115, Don Guillermo Castro.
- 2 Cancele el servicio y reclame el ticket con el agente encargado.
- 3 Disfrute la comodidad de los vehículos y haga parte de la comunidad del transporte compartido.

Seguros y confiables
automóviles blancos

Mayor información escribir al correo electrónico
contacto.parquaderos@javeriana.edu.co

II Semana del Carro Compartido

Resultados Campaña de Sensibilización (miércoles 22 de octubre de 2014).
La campaña tuvo como objetivo generar un impacto visual en la Comunidad e invitó a las personas a participar señalando el modo de transporte que había utilizado para llegar a la Javeriana. De acuerdo a cada modalidad de transporte, se entregó a cada persona una bandera que simboliza su impacto ambiental.

	Verdes	Amarillos	Negras	Total
Número de personas que trabajaron	10	103	27	140
% Poblacional	7 %	74 %	19 %	100 %

pems

Tus Acciones Impactan

Jornada Pedagógica de Normas de Parquaderos y Seguridad Vial

Del 25 al 29 de abril de 2016

Acción pedagógica PARQUEADEROS

Primer semestre 2016

DESCRIPCIÓN

Del **25 al 29** de abril realizamos nuestra actividad pedagógica en las instalaciones del ed. 115 Don Guillermo Castro.

Con esta propuesta buscamos **educar** a través de la risa a nuestros usuarios sobre las normas que allí se implementan.

METODOLOGÍA

Contamos con la participación de **15 estudiantes** de la Facultad de Artes.

Se ubicaron los grupos de estudiantes en **3 puntos** del parqueadero: bahía norte, punto de pago electrónico del nivel 1 y niveles internos del parqueadero.

RESULTADOS

Se entregaron **150 comparendos** pedagógicos.

Los usuarios **reconocieron** el riesgo de permanecer en sus vehículos dentro del parqueadero

Entregamos **40 pases de autolavado** a los usuarios que siguieron las normas de parquaderos.

Y lo más importante... por una semana **contagiamos de risa** el edificio de parquaderos.

Jornada de personalización de Tarjeta TU LLVE 14 de abril de 2016

Recaudos Bogotá S.A.S. | RB

tullave te invita a personalizar tu tarjeta

Queremos invitarte a la **Jornada de personalización** que se llevará a cabo el próximo **14 de abril** en la **Universidad Javeriana**.



- **Fecha:** Jueves, 14 de abril.
- **Lugar:** Al Frente del Hospital San Ignacio
- **Hora:** 09:00 a.m. - 05:00 p.m.

¿Qué necesitas para adquirir tu tarjeta?

- Tu documento de identificación (cédula o tarjeta de identidad)
- Pagar \$3.500 por la tarjeta.

Beneficios de la tarjeta:

- Recuperación de saldo por pérdida o robo.
- Transbordos a \$300.
- Viaje a crédito.
- Tarifa preferencial según el tipo de población.

Recuerda que **puedes recargar** tu tarjeta tullave en la **Tienda Javeriana**.

(No faltes, te esperamos!)

Recaudos Bogotá S.A.S. | RB



Dentro de la planeación anual de la Oficina de Servicios Generales y particularmente la correspondiente a la Coordinación de Parquaderos, el 30% de las acciones se orientan a fortalecer las iniciativas de Movilidad Javeriana:

Bibliografía

Dirección de Recursos Físicos. (2010). *PLAN MAESTRO DE DESARROLLO URBANÍSTICO Y ARQUITECTÓNICO DE LA PLANTA FÍSICA DE LA P.U.J. SEDE BOGOTÁ*. Bogotá D.C.: Pontificia Universidad Javeriana.

Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 1581 de 2012, Decreto 1377 de 2013 (Presidencia de la República 27 de Junio de 2013).

Por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales, LEY ESTATUTARIA 1581 DE 2012 (Congreso de Colombia 17 de Octubre de 2012).

Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, Ley 769 (Gobierno Nacional de Colombia 2 de Agosto de 2002).

Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones, Ley 1503 (Ministerio de Salud y Protección Social y Ministerio de Transporte 29 de Diciembre de 2011).

Por la cual se regula la práctica de evaluaciones médicas ocupacionales y el manejo y contenido de las historias clínicas ocupacionales, Resolución 2346 (Ministerio de la Protección Social 11 de Julio de 2007).

Por medio de la cual se Aprueba un Reglamento Interno de Trabajo, Resolución 3805 (Ministerio de Trabajo y Seguridad Social 31 de Octubre de 1994).

Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas, Ley 1696 de 2013 (Congreso de Colombia 19 de Diciembre de 2013).

Tus Acciones Impactan