

**PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL EN LA E.S.E HOSPITAL  
DEPARTAMENTAL SAN ANTONIO DE MARMATO CALDAS 2021**

**MÓNICA EUGENIA MORALES CARMONA**


**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE MANIZALES**

**FACULTAD DE CIENCIAS DE LA SALUD**

**ESPECIALIZACIÓN EN SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO**

**MANIZALES**

**NOVIEMBRE, 2021**

 <b>Universidad<sup>®</sup> Católica</b> de Manizales <small>1942</small> INVESTIGACIÓN	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	1 de 52

Plan estratégico de seguridad vial en la E.S.E Hospital departamental San Antonio de Marmato caldas

Mónica Eugenia Morales Carmona

Consultoría para optar al título de  
Especialista en Seguridad y salud en el trabajo


Universidad Católica de Manizales

Facultad de Ciencias de La Salud

Especialización en Seguridad y salud en el trabajo


Manizales

Noviembre, 2021

 <b>Universidad<sup>®</sup> Católica de Manizales</b> <small>INSTITUCIÓN DE EDUCACIÓN SUPERIOR</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	2 de 52

## Contenido

<b>Introducción</b> .....	3
<b>1. Objetivos</b> .....	5
<b>1.1. Objetivo general</b> .....	5
<b>2. Alcance</b> .....	6
<b>3. Responsables</b> .....	6
<b>4. Marco referencial</b> .....	6
<b>4.1. Marco Conceptual</b> .....	6
<b>4.2. Marco legal</b> .....	10
<b>4.3. Marco contextual</b> .....	12
<b>5. Metodología</b> .....	16
<b>6. Análisis de resultados</b> .....	17
<b>6.1. Resultados objetivo. Aplicar el instrumento de auditoría acorde al contenido normativo vigente para el cumplimiento del plan estratégico de seguridad vial de la ESE Hospital Departamental San Antonio de Marmato.</b> .....	17
<b>6.2. Resultados objetivo estructurar recomendaciones para la implementación del plan estratégico de seguridad vial para la ESE Hospital Departamental San Antonio de Marmato</b> .....	30
<b>6.3. Resultados objetivo establecer las acciones de implementación del plan estratégico de seguridad vial para la ESE Hospital Departamental San Antonio de Marmato</b> .....	45
<b>7. Conclusiones</b> .....	48
<b>8. Recomendaciones</b> .....	48
<b>9. Bibliografía y referencias</b> .....	49
<b>10. Anexos</b> .....	52

 <b>Universidad Católica</b> de Manizales <small>UNIVERSIDAD DE MANIZALES</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	3 de 52


### ***Introducción***

La presente auditoria al plan estratégico de seguridad vial se realizó con el fin de recomendar acciones para la implementación adecuada del plan estratégico de seguridad vial en la ESE Hospital Departamental San Antonio de Marmato Caldas cuyo objetivo fundamental se encamina en la prevención de posibles incidentes y accidentes que podrían presentarse en las rutas usadas para el traslado de pacientes a lo largo del municipio y del departamento, esto a la luz del sistema de seguridad y salud en el trabajo de la ESE.

Como premisa, para el hospital como entidad de salud es de gran importancia la salud y bienestar de los colaboradores, por lo tanto, lo que se busca son estrategias que permitan evitar situaciones de riesgo o peligro en las vías para obtener resultados eficientes con respecto al plan estratégico de seguridad vial el cual es un complemento dentro del sistema de gestión y seguridad y salud en el trabajo.

En Colombia, los índices de accidentes de tránsito en los últimos años han aumentado, debido a varios factores tanto humanos como técnicos, los cuales en ocasiones se salen de control, por tal motivo existe una legislación donde las empresas que tienen personal con el cargo de conductores deben regirse por la legislación con el fin de prevenir y controlar este tipo de riesgos laborales. Como indican Arias y Ruiz (2017), La gestión de los riesgos en materia de seguridad y salud en el trabajo para los conductores (y en general para quienes se movilizan por cuestiones de su trabajo) plantea dificultades, ya que en general trabajan solos, lejos de su centro de trabajo y tienen que enfrentarse a los peligros del tráfico, aparte de a muchos otros riesgos difíciles de controlar. En cualquier caso, las medidas de gestión de riesgos pueden ser eficaces si tienen en cuenta el modo en que funciona el sector en la práctica, así como las características de los propios conductores y su forma de trabajar.

En la tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial llevada a cabo por la organización mundial de la salud OMS en febrero de 2020 cuyo propósito se orientó en «Lograr los Objetivos Mundiales 2030» se planteó que “la seguridad vial es una cuestión candente para la salud y el desarrollo. El número de víctimas mortales en las carreteras de todo el mundo sigue siendo inaceptablemente alto: se estima que cada año mueren 1,35 millones de personas y que no menos de 50 millones de personas sufren traumatismos por esa causa. Las colisiones en la carretera

 <b>Universidad<sup>®</sup> Católica</b> de Manizales <small>UNIVERSIDAD DE MANIZALES</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	4 de 52


son la octava causa principal de muerte en todo el mundo en personas de todas las edades, y la primera entre niños y adultos jóvenes de 5 a 29 años. Las muertes y los traumatismos debidos al tránsito rodado truncan vidas y hunden a las familias en la pobreza. De media, cuestan a los países un 3% de su producto interior bruto (PIB)”<sup>1</sup>

La legislación establece que es necesario que los trabajadores de las empresas obtengan una educación y formación en seguridad vial, donde se tenga en cuenta hábitos y actitudes por parte del personal frente al autocuidado y cuidado mutuo como conductores y peatones, promover el valor del respeto por la vida humana y de igual manera estar pendiente de la revisión y buen estado de los automotores para esto, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2021, del Ministerio de Transporte<sup>2</sup> en el año 2012 mediante Resolución 01282 del 30 de marzo, acoge el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2021”. Implementar acciones que permitan la disminución del número de víctimas fatales en un 25% por hechos de tránsito a nivel nacional para el año 2021, a través de un trabajo intersectorial e interinstitucional coordinado, con el fin de fomentar una movilidad que proteja la vida humana, de tal manera que el plan opera como la carta de navegación que posibilita la orientación y la dinamización de metodologías en pro del fomento, formulación y aplicación de políticas y acciones a nivel regional, departamental y municipal, con el objetivo de reducir el número de víctimas fatales y no fatales a nivel nacional(2).

En la ESE Hospital Departamental San Antonio de Marmato Caldas en el año 2020 en el mes de abril se presentaron dos accidentes laborales uno mortal y otro grave relacionados con un accidente de tránsito de un vehículo de transporte asistencial básico de pacientes, en el cual falleció el conductor y una auxiliar de enfermería quedó herida gravemente; al investigar el accidente se observó que la entidad no cuenta con un plan estratégico de seguridad vial implementado, del cual es muy importante generar recomendaciones para generar acciones conjuntas que permitan prevenir y reducir los índices de accidentalidad en los colaboradores de la E.S.E que se dedican o desempeñan el cargo de conductor de un automotor.

<sup>1</sup> Tercera conferencia Ministerial de seguridad vial, Estocolmo 2020: <https://www.paho.org/es/noticias/3-3-2020-3a-conferencia-ministerial-mundial-sobre-seguridad-vial>

<sup>2</sup> “Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2021”

 <b>Universidad<sup>®</sup> Católica de Manizales</b> <small>1934 100 años de formación</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	5 de 52

Es así como las empresas o entidades públicas y privadas deben planificar acciones para controlar, prevenir y reducir los accidentes de tránsito a través de estrategias de educación y formación a empleados, que posibiliten la sensibilización como seres humanos responsables de su propia vida y la de los demás.

Todo lo anterior debe estar contenido dentro de las directrices de la resolución 1565 del 2014 donde se consolida una cultura de mayor responsabilidad vial, partiendo de una auditoria que aporta los resultados necesarios para diseñar e implementar las medidas adecuadas con los empleados o colaboradores<sup>3</sup>.

En la ESE Hospital San Antonio de Marmato Caldas el plan estratégico de seguridad vial debe estar encaminado a prevenir y disminuir el riesgo de accidentalidad, este plan debe ir unido a la gestión de riesgos laborales donde se identifiquen aspectos como la selección del personal el cual debe ser idóneo y capacitado para el desempeño de la labor, revisión y mantenimiento de los vehículos, y cumplir con cada lineamiento descrito en dicho plan. A través de la auditoria al plan estratégico de seguridad vial se podrán detectar las acciones de mejora que permitan el fortalecimiento de las acciones del plan estratégico de seguridad vial para prevenir y controlar los riesgos viales en la integración en el sistema de gestión y seguridad y salud en

## ***1. Objetivos***


### ***1.1. Objetivo general***

Auditar el plan estratégico de seguridad vial de la ESE Hospital Departamental San Antonio de Marmato Caldas en coherencia con la estructura del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo durante el año 2021

### ***1.2. Objetivos específicos***

---

<sup>3</sup> Resolución 1565 de 2014

 <b>Universidad<sup>®</sup> Católica</b> de Manizales <small>1952</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	6 de 52

- Aplicar el instrumento de auditoría acorde al contenido normativo vigente para el cumplimiento del plan estratégico de seguridad vial de la ESE Hospital Departamental San Antonio de Marmato.
- Estructurar recomendaciones que permitan el fortalecimiento en la implementación del plan estratégico de seguridad vial en la ESE Hospital Departamental San Antonio de Marmato
- Establecer las acciones de mejoramiento para la implementación del plan estratégico de seguridad vial para la ESE Hospital Departamental San Antonio de Marmato.

## ***2. Alcance***

El alcance de la auditoria del plan estratégico de seguridad vial en la ESE Hospital Departamental San Antonio de Marmato está asociada a la presentación de recomendaciones y a la estructuración de acciones para el fortalecimiento en la implementación del plan dentro de la estructura del sistema de gestión y seguridad y salud en el trabajo.


## ***3. Responsables***

El coordinador del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo junto con el comité de seguridad vial, son los encargados de realizar la auditoria al estado de implementación del plan estratégico de seguridad vial de la ESE Hospital Departamental San Antonio de Marmato Caldas.

## ***4. Marco referencial***

### ***4.1. Marco Conceptual***

Los accidentes de tránsito en Colombia son una de las mayores causas de mortalidad y lesiones que conllevan a la discapacidad, estos accidentes afectan a las personas en sus distintos ciclos de vida, se puede decir que se han dado por infraestructura evidenciados en las malas condiciones en la vía, por causas humanas debido a la desconcentración del conductor, distracción con el teléfono móvil, exceso de velocidad, no tener un conocimiento adecuado del manejo de un vehículo, cansancio físico y mental, conducir bajo efectos del alcohol, sustancias psicoactivas o medicinas

 <b>Universidad<sup>®</sup> Católica de Manizales</b> <small>1954</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	7 de 52

que produzcan sueño, por último se tiene en cuenta las fallas técnicas como, fallas mecánicas, falta de revisión tecno mecánica, neumáticos inadecuados o inseguros.

Además de los factores mencionados anteriormente también se encuentran los factores naturales ya que nadie se espera al momento de conducir que las fuerzas de la naturaleza no se encuentren a su favor por lo que puede ocurrir avenidas torrenciales, avalanchas, cambios climáticos repentinos, vientos, lluvia fuerte o niebla, estos riesgos aumentan la probabilidad de producir un accidente de tránsito.


Por lo tanto, teniendo conocimiento de los factores de riesgo y los antecedentes correspondientes a los accidentes de tránsito, es necesario que en las empresas o entidades tanto públicas como privadas se implementen objetivos que se encuentren encaminados a generar una política de seguridad vial, a diseñar acciones que favorezcan la no accidentabilidad, a evitar y controlar eventos que se pueden controlar, teniendo en cuenta aspectos como el humano, vehículo y el contexto.

Es así como se construye en colectivo una cultura vial cuyo objetivo principal es proteger la vida de los que transitan en las vías, para lo cual se necesita de una formación y pedagogía con el fin de obtener resultados basados en la corresponsabilidad y control, desde las políticas internas de la empresa y teniendo en cuenta la normatividad vigente sobre la cultura de la movilidad y seguridad vial.

Por lo cual es importante en las empresas promover a través de la formación, capacitación y una pedagógica implementar acciones y hábitos que conlleven a comportamientos, prudentes y seguros ya que no es solo pensar en las personas que conducen cualquier vehículo, también para los peatones y ciclistas que se desplazan por las vías tanto a nivel urbano como rural.

Por todo lo anterior es muy necesario tener claridad en conceptos relacionados con la temática que aporten claridad y conocimiento al igual que el marco normativo que permite definir una ruta a seguir para diseñar e implementar en La E.S.E Hospital San Antonio de Marmato Caldas, a continuación, se presentan conceptos específicos que posibilitan entender la importancia de realizar un plan estratégico de seguridad vial.



	<p style="text-align: center;">INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO</p>	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	8 de 52

**Educación vial:** La educación vial<sup>4</sup> consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados. Según Ley 1503 (2011).

**Accidente de tránsito<sup>5</sup>:** Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la circulación normal de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho. Referencia Código Nacional de Tránsito. (2002).

**Accidente de trabajo<sup>6</sup>:** Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador.

**Riesgo<sup>7</sup>:** Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible<sup>8</sup>.

---


<sup>4</sup> Ley 1503

<sup>5</sup> Código Nacional de tránsito (2002)

<sup>6</sup> Resolución 1565 de 2014

<sup>7</sup> Resolución 1565 de 2014

<sup>8</sup> Resolución 1565 de 2014

 <b>Universidad Católica</b> de Manizales <small>UNIVERSIDAD DE MANIZALES</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	9 de 52

**Amenaza:** Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado<sup>9</sup>.

**Vulnerabilidad:** Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse<sup>10</sup>.

**SOAT:** Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso<sup>11</sup>.

**Revisión Técnico-Mecánica:** Es un procedimiento de control legal, que deben cumplir todos los vehículos particulares, motos y de servicio público que circulan por las vías nacionales, debe garantizar como mínimo el perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de espejos y cumplir con las normas de emisión de gases que establezcan las autoridades ambientales<sup>12</sup>

**ARL:** La Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados al sistema general de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral<sup>13</sup>

**Vehículo:** Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, <sup>14</sup>animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

<sup>9</sup> Resolución 1565 de 2014


<sup>10</sup> Resolución 1565 de 2014

<sup>11</sup> Resolución 1565 de 2014

<sup>12</sup> Resolución 1565 de 2014

<sup>13</sup> Resolución 1565 de 2014

<sup>14</sup> Resolución 1565 de 2014

 <b>Universidad<sup>®</sup> Católica de Manizales</b> <small>UNIVERSIDAD DE MANIZALES</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	10 de 52

**Seguridad Vial:** “La seguridad vial implica uno de los grandes retos de las sociedades posmodernas, que están marcadas por los desarrollos de las metrópolis, las ciudades y aún de los sectores rurales, y donde la incursión de los vehículos tiene primacía, incluso sobre las personas” (Pico, Gonzalez y Noreña, 2011).

**Que es un Plan Estratégico de Seguridad Vial:** Es el instrumento de planificación consignado en un documento que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que pueden generar los accidentes de tránsito.

**Para qué sirve el Plan Estratégico de Seguridad Vial:** Para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.

**Cuál es el objetivo del Plan Estratégico de Seguridad Vial:** Definir los planes y acciones o intervenciones concretas que deben llevar a cabo las empresas, organizaciones o entidades, públicas o privadas, para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito.


#### **4.2. Marco legal**

##### **Ley 769 de 2002**

Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre, la cual se rige en todo el territorio y es la encargada de orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> Ley 769 de 2002

	<p style="text-align: center;">INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO</p>	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	11 de 52

### **Ley 1383 de 2010**

Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones, dentro de las cuales se destacan:

Establecer como nuevo principio rector del Código Nacional de Tránsito a la movilidad<sup>16</sup>.

Indica que es autoridad de tránsito, entre otras, la Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte (DITRA). Especifica que el certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, debe ser expedido únicamente por un centro de reconocimiento de conductores. Serán sancionadas las empresas de transporte público terrestre automotor, que tengan en ejercicio a conductores con licencia de conducción suspendida o cancelada. Serán solidariamente responsables por el pago de multas por infracciones de tránsito el propietario y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo automotor, en aquellas infracciones imputables a los propietarios o a las empresas<sup>17</sup>.

### **Resolución 1384 de 2010**

Por la cual se establece los límites de velocidad en las carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales de **Colombia**". Para el servicio público, de carga y de transporte escolar el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros<sup>18</sup> por hora y señalizar en las carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales de 120 Km/h para vías en doble calzada, y de 90 Km/h para vías en calzada sencilla.

### **Ley 1503 de 2011**


Por la cual se definen lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios

---

<sup>16</sup> Ley 1383 de 2010

<sup>17</sup> Ibíd.

<sup>18</sup> Ley 1384 de 2010

 <b>Universidad Católica de Manizales</b> <small>INSTITUCIÓN DE EDUCACIÓN SUPERIOR</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	12 de 52

autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública<sup>19</sup>.

### **Ley 1548 de 2012**

Modifica la Ley 769 de 2002 y la Ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia, en especial, los criterios de la prueba de alcoholemia y el grado de embriaguez detectado en dichas pruebas siendo el grado de concentración en sangre o Blood **Alcohol** Concentration (BAC) permitido es de 0,04 (40 miligramos de **alcohol** por cada 100 mililitros de sangre). Ley 1696 de 2013 Por medio de la cual se dictan disposiciones y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas<sup>20</sup>.

### **Decreto 2851 de 2013**

Por el cual se reglamentan algunos artículos de la Ley 1503 de 2011 mediante la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, y define el plan estratégico de seguridad vial<sup>21</sup>.

### **Resolución 1565 de 2014**

Por la cual se determina la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial que estará a cargo de toda entidad, organización o empresa del sector público o privado<sup>22</sup>.

### **Decreto 1906 de 2015**

Por el cual se amplía el plazo de entrega del Plan Estratégico de Seguridad Vial hasta el último día hábil del mes de junio de 2016<sup>23</sup>

#### **4.3. *Marco contextual***

---


<sup>19</sup> Ley 1503 de 2011

<sup>20</sup> Ley 1548 de 2012

<sup>21</sup> Decreto 2851 de 2013

<sup>22</sup> Resolución 1565 de 2014

<sup>23</sup> Decreto 1906 de 2015

 <b>Universidad Católica</b> de Manizales <small>1952</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	13 de 52

Los servicios de salud en Colombia son una política nacional, la cual la conforma una red de prestadores en servicios de salud tanto públicos como privados, además de otros sectores que se vinculan, con el fin de ofrecer y garantizar a la población una adecuada atención en salud.

En cada uno de los municipios de Colombia desde el deber ser se cuenta con una infraestructura para la prestación de salud ya sea hospital público o clínica privada que permite a la población cuando lo necesita acudir a este servicio.

Teniendo en cuenta lo anterior es importante dar claridad que a nivel nacional en las entidades públicas de salud se tiene una clasificación de tres niveles de acuerdo a su complejidad, estas son I, II, III, estos niveles consisten en lo siguiente:


Primer nivel: este nivel está considerado como el de atención básica a la población, se trata de procedimientos de promoción y prevención de la enfermedad dentro de estos se encuentran consultorios, centros de salud y policlínicas.

Segundo nivel: según investigaciones se considera que el 95% de la atención suministrada en I y II nivel se pueden solucionar los problemas de salud, en este nivel se encuentran los hospitales, medicina interna, psiquiatría, ginecobstetricia, pediatría y cirugía general.

Tercer nivel: Aquí se realiza la atención de patologías complejas, especializadas y de alta tecnología,

Con base en lo anterior se describe que la E.S.E Hospital Departamental San Antonio de Marmato Caldas es un prestador de servicio de primer nivel, se encuentra ubicado en la zona del Llano, este hospital fue construido entre la gobernación de caldas, alcaldía municipal y la multinacional Gran Colombia Gold con el fin de reemplazar el anterior que fue destruido por un deslizamiento en años anteriores y de esta manera poderle ofrecer y garantizar a la población un servicio de salud digno.

El Hospital se encuentra constituido por los siguientes servicios de salud, laboratorio, medicina general, odontología, enfermería, servicio hospitalario, y atención especial para la población minera en momentos que se presenten accidentes debido a la actividad económica principal del municipio.

 <b>Universidad Católica</b> de Manizales <small>UNIVERSIDAD DE MANIZALES</small>	<b>INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO</b>	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	14 de 52

De igual manera tiene servicio de transporte asistencial básico de pacientes con el fin de dar respuesta a una emergencia y trasladar pacientes hacia otros municipios del departamento entre instituciones hospitalarias.

En este sentido cuando una empresa tiene servicio de transporte es necesario que se vincule a la política de seguridad vial del municipio, además es necesario que la entidad diseñe e implemente un plan estratégico de seguridad vial ya que dentro de su historial tiene un accidente de tránsito por parte de un conductor de ambulancia en la vía que conduce de Manizales hacia Marmato, lo cual indica que es relevante desarrollar una cultura de la movilidad al interior de la entidad para las personas vinculadas por cualquier sin importar el tipo de contrato.

### **Información general de la organización**


<b>NOMBRE DE LA EMPRESA SOCIAL DEL ESTADO</b>	<b>ESE HOSPITAL DEPARTAMENTAL SAN ANTONIO DE MARMATO</b>
<b>NIT</b>	810.001.392-5
<b>DIRECCION Y TIPO DE LA SEDE PRINCIPAL</b>	Carrera 2- diagonal 3 calle 6- Urbanización la Betulia - el Llano
<b>CODIGO PRESTADOR - REPS</b>	1744200161
<b>NOMBRE DE LA EMPRESA SOCIAL DEL ESTADO (SIHO)</b>	HOSPITAL DEPARTAMENTAL SAN ANTONIO MARMATO CALDAS
<b>ACTO DE CREACION DE LA ESE</b>	ORDENANZA 596 DE JULIO DE 2008

### **Actividad económica**

NIT: 810001392

CIU: Servicios de salud, con internación incluye hospitales generales, centros de atención médica con ayudas diagnósticas, instituciones prestadoras de servicios de salud, centros especializados (excepto de radiodiagnósticos y/o radioterapia), hospitales para tuberculosos, instituciones de salud mental)

**Número de trabajadores: 62**

 <b>Universidad<sup>®</sup> Católica de Manizales</b> <small>1954 62 ASESORÍA Y ENSEÑANZA</small>	<b>INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO</b>	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	15 de 52

**Número de trabajadores de planta: 17**

**Número de trabajadores contratistas: 45**

**Número de trabajadores urgencias: 10**

**Número de conductores vehículos transporte asistencial básico de pacientes: 4**

**Clasificación del riesgo: III**

### **Misión**

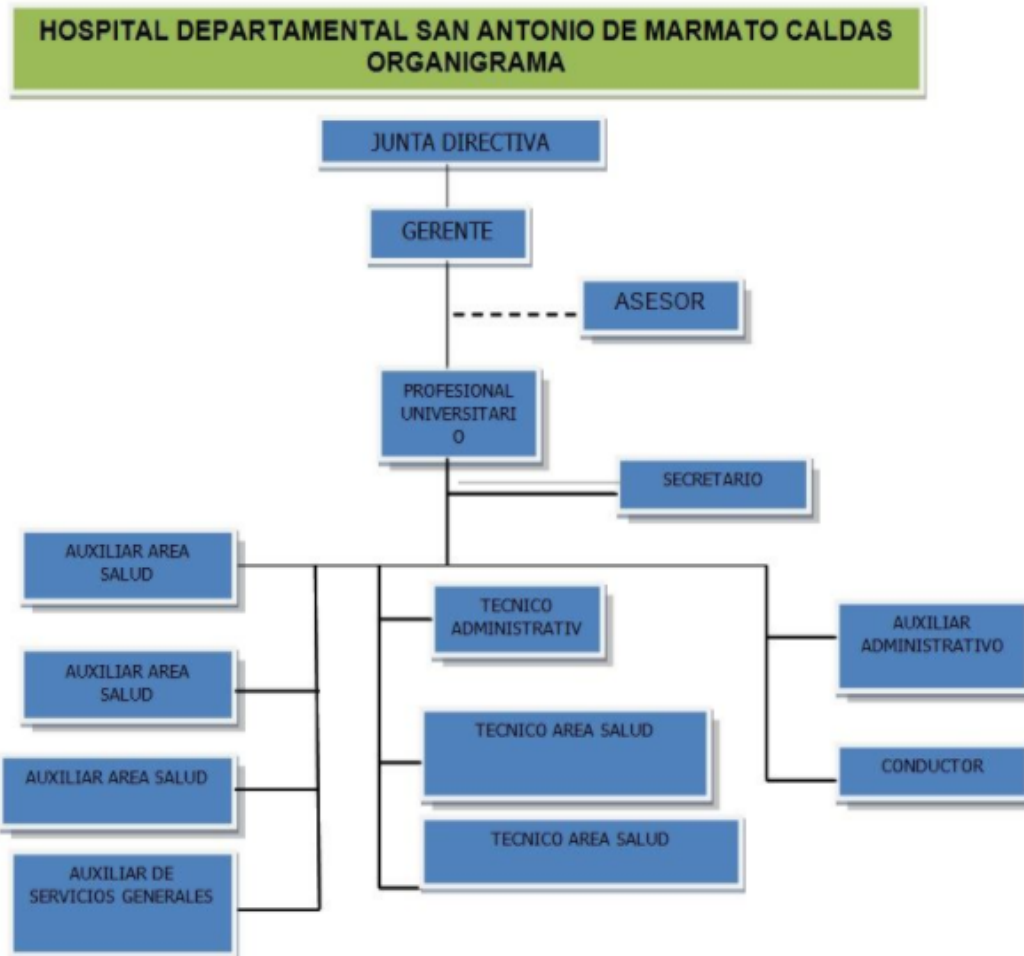
Promover y proteger la salud de la población marmateña ofertando servicios de salud de primer nivel, acciones en salud pública, promoción de la salud y prevención de la enfermedad; a partir de una política en salud que busque garantizar la atención en todos los ciclos de vida y con enfoque diferencial; bajo una estrategia de austeridad en el gasto y equilibrio financiero que permita asegurar la viabilidad técnica y financiera de la ESE.

### **Visión**

Ser líderes en la región en la prestación de los servicios de salud con altos estándares de calidad, donde el usuario se convierte en centro de atención para ofertarle servicios de salud, con un capital humano idóneo, tecnologías apropiadas y procesos científicos acordes a las necesidades en salud.

### **Organigrama**






## 5. Metodología

El enfoque para la realización del presente trabajo es descriptivo observacional tipo transversal, en donde se incluyeron la aplicación de un instrumento de caracterización del perfil de las personas que conducen vehículos en la entidad previo a la auditoría.

Posterior a la encuesta se aplicó instrumento de auditoría de la ARL SURA para el plan estratégico de seguridad vial a través del ciclo Deming PHVA

 <b>Universidad<sup>®</sup> Católica de Manizales</b> <small>UNIVERSIDAD DE MANIZALES</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	17 de 52

**- Planear**

Se realizó una reunión interna para presentar al coordinador del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo y al comité de seguridad vial la propuesta de trabajo y la estructura de la auditoria al plan estratégico de seguridad vial de la ESE.

**- Hacer**

Se solicitó el documento del plan estratégico de seguridad vial de la entidad y se procedió a realizar inspección en campo y aplicación de la lista de chequeo de la auditoria

**- Verificar**

Se socializó el resultado de la auditoria al coordinador de seguridad y salud en el trabajo y al comité de seguridad vial de la ESE.

**- Actuar**


Se presentaron recomendaciones para el fortalecimiento de la implementación del plan estratégico de seguridad vial de la ESE y se estructuró plan de acción de acuerdo a los pilares del plan estratégico de seguridad vial.

**6. Análisis de resultados**

**6.1. Resultados objetivo. Aplicar el instrumento de auditoría acorde al contenido normativo vigente para el cumplimiento del plan estratégico de seguridad vial de la ESE Hospital Departamental San Antonio de Marmato.**


Resultados de la Auditoria al Plan Estratégico de Seguridad Vial de la ESE Hospital Departamental San Antonio de Marmato

<i>Elemento</i>	<i>Puntaje Posible</i>	<i>Puntaje obtenido</i>	<i>Hallazgos</i>
<b>COMITE DE SEGURIDAD VIAL</b>	<b>30</b>	<b>12</b>	


	<p style="text-align: center;">INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO</p>	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	18 de 52

<i>¿Se tiene conformado y definido un equipo de trabajo o comité de seguridad Vial?</i>	2	2	<i>COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL: Resolución 077-2020 del 20 de mayo de 2020</i>
<i>¿Este comité analiza los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial?</i>	2	0	<i>No se encuentran registros del análisis de resultados obtenidos en el diagnóstico de la implementación del plan estratégico de seguridad vial de la ESE.</i>
<i>¿Este comité identifica los factores de riesgo y establece un plan de acción personalizado para cada uno de ellos?</i>	2	0	<i>El comité no identifica los factores de riesgo, no establece los planes de acción para su prevención.</i>
<i>¿Se presentan, discuten y determinan los programas académicos a desarrollar con los distintos actores?</i>	2	2	<i>Se encontró plan de capacitación de seguridad vial establecido por el comité</i>
<i>¿Se considera la adopción de un estándar de seguridad, que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito?</i>	2	2	<i>Se encuentra documentada la política de seguridad vial de la ESE</i>
<i>¿Se evalúan los requerimientos y la oferta disponible, ¿frente a proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos?</i>	2	0	<i>La entidad no revisa la oferta disponible de proveedores para el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos institucionales</i>


<p><i>¿Se programan fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, ¿sus equipos de trabajo y otros actores de la empresa, entidad u organización?</i></p>	<p>2</p>	<p>0</p>	<p><i>El cronograma de capacitación en seguridad vial de la ESE es general, no tienen establecidas fechas propias para la capacitación de conductores.</i></p>
<p><i>¿Se determinan las acciones de control o auditorías viales que se consideren pertinentes?</i></p>	<p>2</p>	<p>0</p>	<p><i>No se encuentra descrito el plan de auditorías de seguridad vial para el PESV de la ESE</i></p>
<p><i>¿Se presentan las campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año?</i></p>	<p>2</p>	<p>0</p>	<p><i>No se realizan campañas educativas en seguridad vial.</i></p>
<p><i>¿Se establecen los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hace seguimiento de las mismas?</i></p>	<p>2</p>	<p>1</p>	<p><i>Se cuenta con un cronograma de actividades desde el comité de seguridad vial pero no hay soportes del seguimiento al cumplimiento de las actividades programadas</i></p>
<p><i>¿Se elaboran los informes periódicos para la Gerencia, Ministerio de Transporte, organismo de tránsito u otros interesados, que den cuenta de las acciones, programas adelantados 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?</i></p>	<p>2</p>	<p>0</p>	<p><i>No se elaboran informes que describan el cumplimiento el PESV, no son presentados en la rendición de cuentas del SG-SST</i></p>
<p><i>¿El comité tiene definidos la visión, los objetivos y alcances del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa, acorde con los mínimos establecidos por la autoridad correspondiente?</i></p>	<p>2</p>	<p>1</p>	<p><i>El comité de seguridad vial solo tiene definidos los objetivos y alcance del plan estratégico de seguridad vial,</i></p>

	<p style="text-align: center;">INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO</p>	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	20 de 52

			<i>el mismo carece de visión</i>
<i>¿El comité tiene definidos la periodicidad de las reuniones?</i>	2	2	<i>En el acto de constitución del comité se encuentra definido la periodicidad de las reuniones</i>
<i>¿Se tiene designado el responsable del plan estratégico de seguridad vial?</i>	2	2	<i>la entidad tiene establecido que todos los integrantes de comité de seguridad vial junto con el coordinador del SG-SST son los responsables del PESV.</i>
<i>¿El personal involucrado conoce quienes son los integrantes del comité de seguridad vial?</i>	2	0	<i>No hay evidencias de socialización a los colaboradores de la ESE de quienes son los integrantes del comité de seguridad vial</i>
<b>POLITICA DE SEGURIDAD VIAL</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	
<i>¿Se tiene construida una política de seguridad vial?</i>	2	2	<i>La entidad tiene construida la política de seguridad vial incorporada en el plan estratégico de seguridad vial</i>
<i>¿Se tiene divulgada la política de seguridad vial?</i>	2	0	<i>No se observan evidencias o soportes de la divulgación de la política de seguridad vial a los colaboradores de la ESE</i>

	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	21 de 52

<i>¿La política esta disponible como información documentada?</i>	2	1	<i>La política de seguridad vial reposa en los documentos del sistema de gestión y seguridad en el trabajo, sin embargo, la misma no está disponible a toda la ESE</i>
<i>¿La política esta comunicada dentro de la organización?</i>	2	0	<i>No se encuentran soportes de comunicación de la política de seguridad vial</i>
<i>¿Se hace seguimiento al cumplimiento de la política y se toman los correctivos pertinentes a las desviaciones encontradas?</i>	2	0	<i>En la ESE no se verifica el cumplimiento de la aplicación de la política de seguridad vial</i>
<b>PESV</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	
<i>¿Se divulga a todos los funcionarios o empleados sus lineamientos, acciones y mecanismos de medición, así como la evolución de sus resultados y planes de mejora?</i>	2	1	<i>El plan estratégico de seguridad vial solo ha sido divulgado a los miembros del comité de seguridad vial y no a todos los colaboradores de la ESE</i>
<b>DIAGNÓSTICO</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	
<i>¿Se tiene un análisis sobre el contexto, las actividades, su personal, sus desplazamientos, la infraestructura y todos aquellos riesgos que se entienden, afectan a la organización desde la Seguridad Vial?</i>	2	2	<i>La ESE tiene un modelo de encuesta para caracterizar la población en cuanto a seguridad vial</i>
<i>¿Se tiene el panorama de riesgos viales de la empresa?</i>	2	1	<i>En la matriz de peligros no se encuentran descritos los riesgos viales, estos solo están incorporados al</i>


 <b>Universidad Católica</b> de Manizales <small>UNIVERSIDAD DE MANIZALES</small>	<b>INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO</b>	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	22 de 52

			<i>plan estratégico de seguridad vial.</i>
<i>¿Se analizan los riesgos viales de la empresa?</i>	2	0	<i>No se encuentra análisis de los riesgos viales de la ESE</i>
<i>¿Se tiene establecido un listado de conductas en la conducción y en su entorno de acuerdo a la naturaleza del trabajo y el nivel de exposición al riesgo?</i>	2	2	<i>El plan estratégico de seguridad vial establece las conductas de conducción.</i>
<b>FORTALECIMIENTO DE LA GESTION INSTITUCIONAL- ELABORACION DEL PESV</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	
<i>¿Los riesgos se tienen clasificados y priorizados?</i>	2	0	<i>No se tienen priorizados los riesgos de seguridad vial</i>
<i>¿Se tiene planteadas las acciones sobre las que se va a trabajar sobre cada riesgo, bajo los diferentes ejes?</i>	2	0	<i>No se plantean acciones frente a priorización de riesgos</i>
<b>IMPLEMENTACION DEL PESV</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	
<i>¿Se tiene un cronograma donde estén planificadas las acciones?</i>	2	2	<i>El plan estratégico de seguridad vial contiene cronograma de acciones descritas en el mismo</i>
<i>¿Se comunica a la organización los lineamientos y acciones definidas a implementar dentro del PESV?</i>	2	0	<i>No hay evidencia de la comunicación a la organización de las acciones y lineamientos definidos dentro del plan estratégico en seguridad vial</i>
<i>¿Se tienen acciones de la implementación?</i>	2	1	<i>El plan estratégico de seguridad vial tiene descritas acciones de implementación de seguridad vial pero las mismas no se</i>

			<i>han implementado</i>
<i>¿El empleador designa el tiempo y los recursos necesarios para el funcionamiento del comité de seguridad vial?</i>	2	1	<i>Desde la gerencia no se asignan recursos económicos para el funcionamiento del comité de seguridad vial</i>
<b>SEGUIMIENTO Y EVALUACION DEL PESV</b>	<b>14</b>	<b>2</b>	
<i>¿Se tienen indicadores para medir el nivel de avance del PESV?</i>	2	0	<i>No se tienen indicadores descritos para medir el avance de implementación del PESV</i>
<i>¿Se tienen las fichas de definición de los indicadores?</i>	2	0	<i>No se tienen definidas fichas técnicas de indicadores</i>
<i>¿Toda la documentación del PESV se mantiene documentada y actualizada?</i>	2	1	<i>El plan estratégico de seguridad vial no ha sido actualizado, no se encuentran descritos los riesgos viales y sus intervenciones, no contempla fichas técnicas para la medición de indicadores</i>
<i>¿Se realizan auditorías internas y externas al PESV?</i>	2	0	<i>No se han realizado auditorías previas tanto internas como externa al PESV</i>
<i>¿Se tiene un solo documento donde este el PESV, donde estén todos los aspectos como: diseño, desarrollo e implementación?</i>	2	1	<i>El documento se encuentra incompleto, carece de identificación</i>




			<i>de riesgos y de indicadores</i>
<i>¿Se tiene establecido un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores y de los representantes sindicales, si fuera el caso?</i>	2	0	<i>Los colaboradores no participan la construcción del PESV y en su seguimiento</i>
<i>¿La organización da respuesta oportuna a los requerimientos y acciones que se proponen para gestionar los riesgos de tránsito?</i>	2	0	<i>No se gestionan los riesgos de tránsito</i>
<b>ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN COMPORTAMIENTO HUMANO</b>	<b>28</b>	<b>12</b>	
<i>¿La empresa tiene establecido un perfil de conductores (propios o terceros) donde se establezca el nivel de competencias requeridas para garantizar la idoneidad en la labor a realizar?</i>	2	1	<i>El perfil no contempla las competencias requeridas, se encuentra descrito de modo general</i>
<i>¿La empresa tiene un procedimiento escrito de selección de conductores, donde se incluyan la realización de pruebas médicas?</i>	2	1	<i>La selección no detalla las pruebas médicas específicas a realizar a los conductores</i>
<i>¿La empresa tiene un procedimiento escrito de selección de conductores, donde se incluyan la realización de pruebas teóricas?</i>	2	1	<i>No se describen específicamente las pruebas a realizar</i>
<i>¿La empresa tiene un procedimiento escrito de selección de conductores, donde se incluyan la realización de pruebas prácticas?</i>	2	1	<i>No se describen específicamente las pruebas a realizar</i>
<i>¿La empresa implementa mecanismos de capacitación en seguridad vial?</i>	2	0	<i>La ESE no cuenta con mecanismos de capacitación en seguridad vial para los colaboradores de la empres</i>
<i>¿El programa de capacitación vial, incluye los temas y requisitos que establece la guía?</i>	2	0	<i>El programa de capacitación de seguridad vial no incluye los requisitos que establece la guía</i>

	<p style="text-align: center;">INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO</p>	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	25 de 52

<i>¿La empresa documenta y registra la información de los conductores, donde se controle el cumplimiento de fechas de los documentos?</i>	2	2	<i>Se controlan las fechas de los documentos de los conductores desde las hojas de vida de los mismos</i>
<i>¿La empresa tiene establecida, documentada y divulgada una política de control de alcohol y drogas y le hace seguimiento acorde a lo establecido en la misma?</i>	2	1	<i>La política se encuentra documentada, sin embargo, no se hace seguimiento a la aplicación de la misma</i>
<i>¿La empresa tiene establecida, documentada y divulgada una política de regulación de horas de conducción y descanso y le hace seguimiento acorde a lo establecido en la misma?</i>	2	1	<i>La política se encuentra documentada, sin embargo, no se hace seguimiento a la aplicación de la misma</i>
<i>¿La empresa tiene establecida, documentada y divulgada una política de regulación de velocidad y le hace seguimiento acorde a lo establecido en la misma??</i>	2	1	<i>La política se encuentra documentada, sin embargo, no se hace seguimiento a la aplicación de la misma</i>
<i>¿La empresa tiene establecida, documentada y divulgada una política de uso del cinturón de seguridad y le hace seguimiento acorde a lo establecido en la misma?</i>	2	1	<i>La política se encuentra documentada, sin embargo, no se hace seguimiento a la aplicación de la misma</i>
<i>¿La empresa tiene establecida, documentada y divulgada una política de no uso de equipos de comunicación móviles mientras se conduce y le hace seguimiento acorde a lo establecido en la misma?</i>	2	1	<i>La política se encuentra documentada, sin embargo, no se hace seguimiento a la aplicación de la misma</i>
<i>¿La empresa tiene definidos y documentados los EPP requeridos para los conductores y sus acompañantes?</i>	2	1	<i>La política se encuentra documentada, sin embargo, no</i>


			<i>se hace seguimiento a la aplicación de la misma</i>
<i>¿La organización hace seguimiento al cumplimiento de los procedimientos y estándares establecidos en el PESV?</i>	2	0	<i>No se encuentran documentados los seguimientos a los procedimientos normados en el PESV de la ESE</i>
<b>ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN VEHICULOS SEGUROS</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	
<i>¿La empresa tiene diseñado e instruye sobre el plan de mantenimiento preventivo de sus vehículos?</i>	2	0	<i>No se encuentra documentado el procedimiento para el mantenimiento preventivo de los vehículos de la ESE</i>
<i>¿La empresa tiene documentado el plan de mantenimiento preventivo?</i>	2	0	<i>No se encuentra documentado el procedimiento para el mantenimiento preventivo de los vehículos de la ESE</i>
<i>¿El plan de mantenimiento preventivo se realiza a través de personal idóneo?</i>	2	2	<i>El mantenimiento de los vehículos se realiza en talleres contratados que demuestran su experiencia a través de certificaciones</i>
<i>¿La empresa tiene protocolos de inspección diaria de vehículos donde se revisan los elementos de seguridad activa y pasiva más relevantes?</i>	2	1	<i>Se cuenta con listas de chequeo diarias que se aplican, pero las mismas no se diligencian por todos los conductores y no se</i>

			<i>encuentran protocolizadas</i>
<i>¿La empresa lleva un registro de los vehículos donde se pueda controlar el cumplimiento sobre las fechas de la documentación requerida?</i>	2	1	<i>Se tienen hojas de vida de los vehículos, pero no se almacena información de mantenimiento en las mismas ni listas diarias de verificación</i>
<b>ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN INFRAESTRUCTURA SEGURA</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	
<i>¿Se realiza una revisión del entorno físico donde se opera y circulan los vehículos?</i>	2	0	<i>La ESE no cuenta con protocolo de inspección del entorno donde se operan y circulan los vehículos</i>
<i>¿Se tiene establecida una política de instalación y mantenimiento de las señales?</i>	2	1	<i>No se realiza verificación al cumplimiento de la política</i>
<i>¿La empresa documenta los incidentes y accidentes que se presentan al interior de las instalaciones, así como al ingreso y salida del personal?</i>	2	0	<i>No se documentan los incidentes o accidentes al interior de las instalaciones</i>
<i>¿La empresa realiza un estudio de rutas, que contemple temas de seguridad vial, identificar puntos críticos y establecer estrategias de prevención?</i>	2	1	<i>Se tienen identificadas las rutas, pero no se identifican puntos críticos ni se contemplan estrategias de prevención de riesgos viales</i>
<i>¿La empresa establece mecanismos de socialización e información preventiva para todas las partes interesadas?</i>	2	0	<i>No se establecen mecanismos de socialización preventiva a las partes interesadas en la ESE</i>

 <b>Universidad Católica</b> de Manizales <small>UNIVERSIDAD DE MANIZALES</small>	<b>INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO</b>	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	28 de 52

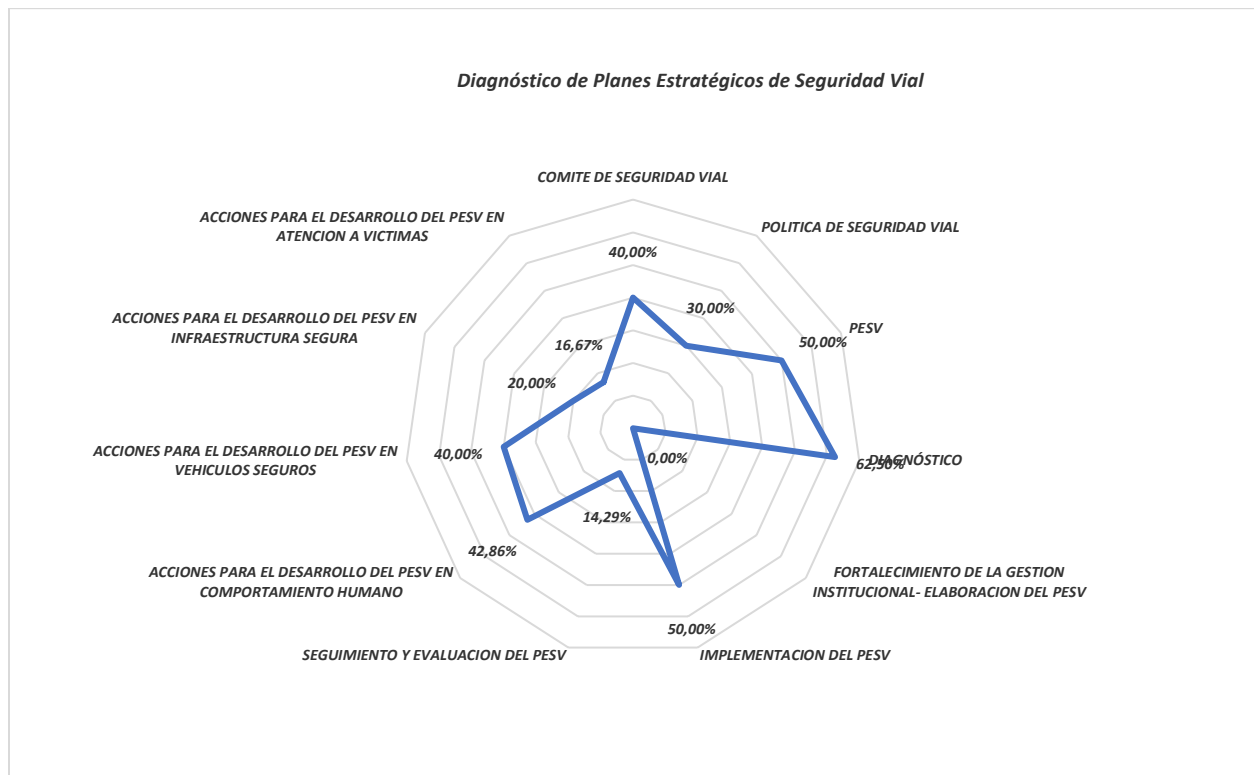
<b><i>ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN ATENCION A VICTIMAS</i></b>	<b>6</b>	<b>1</b>	
<i>¿Se tiene establecido un protocolo de atención de accidentes?</i>	2	0	<i>No se encuentra protocolizada la atención de accidentes</i>
<i>¿La empresa investiga los incidentes y accidentes de tránsito?</i>	2	1	<i>Solo se ha investigado un accidente de tránsito catalogado como accidente de trabajo mortal, los demás no se han investigado</i>
<i>¿Se divulgan las lecciones aprendidas de los eventos ocurridos?</i>	2	0	<i>No hay evidencia de socialización de lecciones aprendidas de los eventos ocurridos</i>

Como resultado de la auditoria se encuentra un resultado de implementación del 35.38% , de 130 puntos posibles se obtuvieron 46, el elemento que mayor puntuación presenta es el de diagnostico de 8 puntos posibles se cumplieron 5 para un porcentaje de 62.50%, seguido por el elemento implementación del PESV con un puntaje obtenido de 4 de 8 puntos posibles que equivale al 50%, el elemento PESV presenta un % de implementación del 50% con un puntaje obtenido de 1 de 2 puntos posibles, el elemento acciones para el desarrollo del plan estratégico de seguridad vial en comportamiento humano presenta un porcentaje de implementación de 42.86% se obtuvo un puntaje de 12 de 28 puntos posibles, para el elemento de comité de seguridad vial se presenta un % de implementación de 40% se obtuvieron 12 puntos de 30 posibles, en el elemento de acciones para el desarrollo del plan estratégico de seguridad vial en vehículos seguros el porcentaje de implementación corresponde al 40% donde se obtuvieron 4 de 10 puntos, la política de seguridad vial presenta el 30% de implementación el puntaje obtenido corresponde a 3 puntos de 10, las acciones para el desarrollo del plan estratégico de seguridad vial en infraestructura segura presenta una implementación del 20% se obtuvieron 2 de 10 puntos, las acciones para el desarrollo del plan

 <b>Universidad Católica</b> de Manizales <small>INSTITUTO VINCULADO</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	29 de 52

de seguridad vial en atención a víctimas presenta un porcentaje de implementación del 16.67% se obtuvo 1 punto de 6 posibles, en el elemento de seguimiento y evaluación se presenta un porcentaje de implementación de 14.29% para un puntaje de 2 puntos de 14 posibles, el elemento de fortalecimiento de la gestión institucional no obtuvo puntaje lo que significa que no se presenta avance en la implementación.

<i>Elemento</i>	<i>Puntaje Posible</i>	<i>Puntaje obtenido</i>	<i>% Implementación</i>
<i>COMITE DE SEGURIDAD VIAL</i>	30	12	40.00%
<i>POLITICA DE SEGURIDAD VIAL</i>	10	3	30.00%
<i>PESV</i>	2	1	50.00%
<i>DIAGNÓSTICO</i>	8	5	62.50%
<i>FORTALECIMIENTO DE LA GESTION INSTITUCIONAL- ELABORACION DEL PESV</i>	4	0	0.00%
<i>IMPLEMENTACION DEL PESV</i>	8	4	50.00%
<i>SEGUIMIENTO Y EVALUACION DEL PESV</i>	14	2	14.29%
<i>ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN COMPORTAMIENTO HUMANO</i>	28	12	42.86%
<i>ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN VEHICULOS SEGUROS</i>	10	4	40.00%
<i>ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN INFRAESTRUCTURA SEGURA</i>	10	2	20.00%
<i>ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN ATENCION A VICTIMAS</i>	6	1	16.67%
<b><i>Total</i></b>	<b>130</b>	<b>46</b>	<b>35.38%</b>




La auditoría al plan estratégico de seguridad vial revela el avance de implementación del mismo y la necesidad actual que tiene la entidad en el fortalecimiento de la implementación de dicho plan.

En este sentido, se puede afirmar que el objetivo se cumplió sin ningún inconveniente y se tiene como resultado el porcentaje de implementación del plan estratégico de seguridad vial en la ESE Hospital Departamental San Antonio de Marmato Caldas.

### **6.2. Resultados objetivo estructurar recomendaciones para la implementación del plan estratégico de seguridad vial para la ESE Hospital Departamental San Antonio de Marmato**

Se da respuesta al segundo objetivo orientado a estructurar las recomendaciones para la implementación del plan estratégico de seguridad vial para la ESE Hospital Departamental San Antonio de Marmato, a partir del diagnóstico.

El plan estratégico de seguridad vial es una ruta que permite a la entidad tener claridades conceptuales acerca de seguridad vial, realizar articulaciones con otras instituciones y empresas

 <b>Universidad<sup>®</sup> Católica</b> de Manizales <small>1934</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	31 de 52

como concesionarios, ARL, hospitales en municipios cercanos, concesiones, entre otros, de igual manera definir corresponsabilidades de institución, personal y usuarios de la vía.

Así mismo es importante tener en cuenta que el PESV del hospital San Antonio del municipio de Marmato se encuentra soportado en un marco normativo nacional como es, la constitución política, el Código Nacional de Tránsito y Transporte, Ley 769 de 2002 y sus decretos reglamentarios, hemos de considerar de manera especial la Ley 1503 de 2011 y el Decreto 2851 de 2013, la Ley 1503 de 2011, y el Decreto 2851 de 6 de diciembre de 2013.


En este sentido el segundo objetivo se cumplió con el diseño y formulación de recomendaciones de implementación del plan estratégico de seguridad vial teniendo en cuenta la guía de elaboración y la normatividad vigente sobre el tema.

### **Comportamiento humano - Procedimiento de selección de conductores**

Este procedimiento se debe realizar según el manual de funciones establecido en la institución teniendo en cuenta que al momento de la selección se debe cumplir con los requisitos, teniendo en cuenta si este es contratista o subcontratista, los requisitos son.

- Revisión de hoja de vida y referencias
- Pruebas psicotécnicas
- Entrevista con psicología
- Examen Psicosensométricos
- Visiometría
- Audiometría
- Coordinación motriz
- Prueba teórica
- Prueba Practica



	<p style="text-align: center;">INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO</p>	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	32 de 52

Realizar una convocatoria pública abierta, luego las pruebas de selección anteriormente mencionadas y por último se pasa a la vinculación.

Al ingreso a la institución se realiza la inducción correspondiente al cargo y al desempeño de sus funciones, al igual que se le capacita en temas de seguridad vial según el plan de capacitación del PESV del Hospital como estándares de seguridad vial, mecánica básica, manejo preventivo y defensivo, código nacional de tránsito, normatividad del hospital referente al transporte, que hacer en caso de accidente de tránsito y protocolos que deben seguir según la norma vigente.


Perfil del cargo de conductor - Factores a tener en cuenta:

El tipo de vehículo se encuentra establecido en la norma técnica colombiana 3729 en la cual se establece: Los vehículos que se encuentran en la E.S.E de San Antonio del Municipio de Marmato son 3 ambulancias y 1 moto.

**Ambulancia terrestre:** Vehículo de emergencia autorizado para transitar con prioridad de acuerdo con la condición del paciente y acondicionada de manera especial y exclusiva para el transporte de pacientes, con recursos humanos y técnicos calificados para la atención y beneficio de aquellos. Es un vehículo automotor y como tal está regido por las normas nacionales pertinentes, expedidas por el Ministerio de Transporte, sin poseer ningún beneficio adicional al designado en esta definición. Por tanto, no tiene ninguna prerrogativa diferente a la de ser un vehículo con circulación prioritaria.

**Costado:** Cada uno de los lados exteriores del vehículo, e incluye especialmente la parte que corresponde a la cabina de conducción, vidrio y puertas.

**Transporte primario.** Es el traslado de pacientes del lugar de ocurrencia del episodio patológico al hospital.

 <b>Universidad<sup>®</sup> Católica de Manizales</b> <small>1954</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	33 de 52

**Transporte secundario.** Traslado interhospitalario de pacientes, el traslado de estos hacia sus domicilios y/o transporte de pacientes limitados que no puedan movilizarse por sus propios medios y no presenten patología de urgencia.

**Vista de planta.** Es la visual que tiene el vehículo en el plano superior. Si en esta vista se presentan planos inclinados que pueden generar distorsión de la identificación, no se considerará como parte de la vista de planta para identificación.

Las ambulancias se clasifican de acuerdo con su ámbito de servicio:

**a) Ambulancia de transporte asistencial básico (TAB):** Unidad móvil destinada al transporte y/o asistencia de pacientes cuyo estado real o potencial no precisan cuidado asistencial médico durante la atención y el transporte.

**b) Ambulancias de transporte asistencial medicalizado (TAM):** Unidad móvil destinada al transporte y/o asistencia de pacientes cuyo estado potencial y/o real es de riesgo y requieren equipamiento, material y personal médico durante la atención y el transporte. (ICONTEC)


- Exigencia en formación, educación y experiencia (debe ser soportado en la hoja de vida).

#### **Identificación de datos personales:**

- Nombres y apellidos
- Número de documento de identificación
- Edad.

#### **Datos relacionados con experiencia y el vehículo.**

- Años de experiencia en la conducción, inscripción ante el RUNT,

 <b>Universidad<sup>®</sup> Católica de Manizales</b> <small>1952</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	34 de 52

- Tipo de licencia de conducción.
- Vigencia de la licencia de conducción.
- Reporte de comparendos.

### Resultado de Pruebas.

- Certificado médico de aptitud.
- Exámenes Psicosenométricos
- Pruebas psicotécnicas
- Prueba teórica
- Prueba práctica
- Certificado de Capacitaciones.

### Pruebas de ingreso de conductores

Exámenes médicos:

Los exámenes médicos son gestionados por recursos humanos y la gestión de seguridad y salud en el trabajo, por medio de profesionales idóneos contratados por la entidad, los exámenes, son definidos según el cargo que se va a desempeñar.


Exámenes psicosenométricos:

Este tipo de pruebas comenzaron a desarrollarse en Colombia a partir de la expedición de la **ley 769 el 6 de agosto de 2002**. Estas pruebas **son requisitos esenciales** para una persona que desee sacar su licencia ya sea por primera vez, recategorización y/o refrendación<sup>24</sup>.

Las pruebas se realizan en un centro de reconocimiento del Conductor por personal idóneo y competente ya sea oftalmología, fonoaudiología, psicólogos, médicos generales, con el fin de que

---

<sup>24</sup> Ley 769 de 2002

 <b>Universidad Católica</b> de Manizales <small>UNIVERSIDAD CATÓLICA DE MANIZALES</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	35 de 52

la persona que se presentó al cargo cumpla las condiciones y requisitos necesarios para el ingreso, solo se le realiza a un conductor, la entidad que la realiza se llama Asotraescal de la ciudad de Manizales.

Prueba teórica y práctica:

Estas pruebas se realizan con el fin de determinar el conocimiento acerca del proceso en seguridad vial, para conocer cómo se desempeña la persona en su cargo como conductor, si respeta y cumple con las normas, de igual forma observar habilidades y determinar la experiencia al conducir, estas pruebas las realiza un centro de reconocimiento de conductores.


Los exámenes de control preventivo se realizan anualmente de la misma manera que se realizan para el ingreso a la institución.

Idoneidad de las personas que aplican los exámenes y las pruebas.

<b>TIPO DE PRUEBA</b>	<b>ENTIDAD / PERSONA</b>
Médica	ARL
Psicosensometrico	ARL
Teórica	Profesional de Talento Humano
Práctica	Apoyo Técnico.

**Programa de capacitación en seguridad vial:** Se debe implementar un programa de capacitación, el cual se debe documentar y evidenciar su ejecución. Este debe incluir mínimamente:

- Tipo de vehículos
- Normativa vigente
- Mantenimiento correctivo, preventivo y defensivo
- Que hacer en caso de accidente
- Divulgación de política de seguridad vial

 <b>Universidad<sup>®</sup> Católica de Manizales</b> <small>UNIVERSIDAD DE MANIZALES</small>	<b>INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO</b>	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	36 de 52

- Código nacional de tránsito
- Normatividad vigente y de la institución en transporte sanitario
- Vías y riesgos

### **Control de documentación de conductores**

La empresa tiene registro de forma virtual y/o física de las hojas de vida de los conductores (propios y terceros) como mínimo se tiene la siguiente información:


La documentación de los conductores que se presentan a la convocatoria la custodia recursos humanos y tienen un protocolo específico de gestión documental, para lo cual se tiene una persona encargada la cual tiene conocimiento y es técnica o tecnóloga en gestión documental.

- Hoja de vida con soportes (tener en cuenta las exigencias realizadas en el perfil de cargos).
- Contrato
- Inscripción ante el RUNT (pantallazo)
- Copia de la licencia de conducción.
- Reporte de comparendos
- Reporte de incidentes y accidentes
- Acciones de seguridad vial realizada (exámenes, pruebas, capacitaciones).

#### **Reporte de comparendos**

Se realizará la verificación de manera trimestral de comparendos de los conductores a través de los sitios web del SIMIT y el RUNT, el responsable de esta verificación es el comité de seguridad vial, al consultar toma el pantallazo y si se encuentra una novedad al momento de la consulta de le informa al responsable con el fin de organizar la situación y tendrá una semana para cumplir con lo estipulado del pago.

### **Políticas de regulación de la empresa**

 <b>Universidad<sup>®</sup> Católica de Manizales</b> <small>UNIVERSIDAD DE MANIZALES</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	37 de 52

Las políticas de regulación son diseñadas para cumplirlas a cabalidad y firmadas por la gestión de seguridad y salud en el trabajo en acuerdo con recursos humanos y el comité de seguridad vial.

*Políticas de control de alcohol y drogas:*


Este se basa en un marco legal como el Código Nacional de Tránsito Terrestre, la normativa vigente acerca del uso de sustancias psicoactivas y alcohol Ley 769/2002 Ley 1696 de diciembre 19 de 2013 “Por medio de la cual se dictan disposiciones Penales y Administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras, el reglamento interno del ESE hospital San Antonio.

Por lo cual es hospital deberá definir como serán los protocolos que lleven un control frente a este tema, la responsabilidad de la regulación la tiene gestión de seguridad y salud en el trabajo en articulación con el comité de seguridad vial.

Es así como el hospital para cumplir con la norma de seguridad vial y salud pública, realizará un control y estipulará un modo de control de consumo de alcohol y sustancias psicoactivas, al igual que aplicar medidas preventivas, correctivas, disciplinarias y sancionatorias y de esta manera prevenir accidentes de tránsito.

En este sentido se tiene se tendrán en cuenta las siguientes normas:

- No presentarse a laborar en estado de alicoramiento, alucinamiento o embriaguez.
- No consumir en horas laborales bebidas alcohólicas y sustancias psicoactivas
- El personal no debe conducir en estado de alicoramiento, alucinamiento o embriaguez, al desplazarse hacia su casa o trabajo.
- Asistencia obligatoria de todo el personal a las capacitaciones campañas de prevención de sustancias psicoactivas y alcohol.
- El personal debe de realizar sin ninguna excusa el control de prueba de alcohol y sustancia psicoactiva.

 <b>Universidad<sup>®</sup> Católica</b> de Manizales <small>INSTITUCIÓN DE EDUCACIÓN SUPERIOR</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	38 de 52

En la definición de los protocolos se debe tener claro que al interior de la E.S.E se debe realizar un control preventivo, pruebas y/o exámenes que se realicen o practiquen a todas las personas que tengan el cargo o conduzcan y sean idóneos para tal fin.

Los criterios de selección del personal para realizar los controles, pruebas y/o exámenes serán:

- Generales: a todo el personal
- Planificados: según cronograma establecido
- Periódicos: semanal, mensual o trimestral
- Aleatorios: por selección de personas en el puesto de trabajo
- Por Jornada Laboral: Al ingreso, durante, o a la salida de la jornada laboral
- Esporádicos: Antes o después de conducir un vehículo o prestar un servicio
- De seguimiento: casos detectados al interior de la entidad
- Por sospecha de intoxicación aguda
- Con ocasión de incidente o accidente laboral o de tránsito

Se tendrá presente que estas pruebas se realizan según los siguientes parámetros:

Por solicitud del trabajador

Por requerimiento de la entidad


Por solicitud medica

Por controles preventivos

Por solicitud de la autoridad competente

Como evidencia de un incidente, accidente, inicio de una investigación o medida disciplinaria.

Por lo tanto, si se encuentra que el personal no cumplió el resultado de las pruebas se tienen medidas que se deben cumplir a cabalidad las cuales son:

 <b>Universidad Católica</b> de Manizales <small>INSTITUCIÓN DE EDUCACIÓN SUPERIOR</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	39 de 52

- Tomar medidas sancionatorias en caso de pruebas positivas de conformidad con lo establecido en el reglamento interno de trabajo.
- Realizar un plan de mejora continua de seguridad y salud en el trabajo para brindar orientación y acompañamiento en casos detectados y tener un seguimiento adecuado.
- Si la prueba sale positiva se debe realizar un informe y presentarlo a la gerencia
- Tomar medidas correctivas y definitivas según sea el caso.
- Las medidas preventivas y correctivas deben ser incluidas en el reglamento interno.


#### Regulación de horas de conducción y descanso:

Debe existir una política de limitación de las horas máximas de conducción ya que es un solo conductor para la entidad, con el fin de prevenir, reducir o evitar accidentes de tránsito al interior de la entidad o afectar a terceros por dicha causa.

Por lo tanto, es importante que el conductor tenga definido un cronograma de descanso y disponibilidad de horas laborales, y garantizar un adecuado manejo del mismo con el fin de:

- Planeación adecuada y desempeño seguro en horas de conducción
- Tener tiempos claros de reposo y descanso
- implementar desde seguridad y salud en el trabajo un programa de pausas activas que tengan que ver con estiramiento cada dos horas por espacios de 10.
- Dentro de la capacitación deben de estar temas como hábitos saludables de sueño, alimentación sana, consecuencias de la conducción por efectos de la fatiga, cansancio, estrés y distracciones, entre otros.
- Establecer 15 minutos de descanso por cada 4 horas continuas de conducción en los casos que lo ameriten.
- Realizar un seguimiento, monitoreo y evaluación de los incidentes o accidentes de tránsito por causa de cansancio o fatiga.
- Controlar las horas de conducción dentro y fuera de la jornada laboral.
- Cumplir con las 8 horas laborales del personal.



	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	40 de 52

Regulación de la velocidad:

El personal a cargo de la conducción de los vehículos de la entidad debe tener una conducta adecuada con el fin de no poner en riesgo su vida y la de ninguna otra persona, además de cumplir estrictamente con las normas de tránsito según los siguientes artículos del código nacional de tránsito y leyes.

Comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito. ART. 55 CNT.

Cumplir los límites de velocidad establecidos en los Artículos 106 y 107 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002 o la norma que lo derogue o modifique.

Cumplir la distancia de separación entre vehículos de que trata el Artículo 108 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002 o la norma que lo derogue o modifique.

Cumplir lo dispuesto en el Artículo 109. CNT. De la Obligatoriedad. Todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito<sup>25</sup>.


El conductor de la entidad, no podrán exceder los 80 km/h en carreteras nacionales de zona urbana o rural, ni exceder los 60 km/h en las vías urbanas, ni exceder los 30 km/h en zonas escolares y zonas residenciales; así mismo, la velocidad máxima permitida para circular en las zonas internas de las instalaciones o parqueaderos a los que la entidad tiene acceso, no podrá exceder los 10 km/h.

Política del uso de cinturón de seguridad:

En este sentido la E.S.E hospital San Antonio tendrá el compromiso legal y con su personal de instalar en sus vehículos el cinturón de seguridad, al igual de que sus funcionarios lo usen todo el tiempo y de la manera correcta con el fin de evitar accidentes, así mismo se realiza un seguimiento y control del uso del cinturón.

---

<sup>25</sup> Ley 769 de 2002

 <b>Universidad<sup>®</sup> Católica de Manizales</b> <small>INSTITUCIÓN DE EDUCACIÓN SUPERIOR</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	41 de 52

### Política de uso de elementos de protección personal

El personal de la E.S.E San Antonio deberá cumplir con unos estándares de seguridad vial específicos donde se tenga en cuenta el autocuidado y cuidado mutuo, y no solo es para el conductor de la entidad, se establece la norma para todas las personas incluyendo peatones y es en cuanto al uso del teléfono celular y los distractores en la vía.

### Política de uso de equipos bidireccionales

La entidad es consciente de los riesgos y peligros que existen en la vía por lo cual implementará una política de no uso de equipos bidireccionales como los siguientes:

- No uso de teléfono celular y manos libres al momento de conducir y estar en rutas laborales.
- Se prohíbe enviar mensajes de texto o chat y revisar redes sociales durante las horas laborales.
- No se permite el uso de tecnología y uso de la misma durante las horas laborales, ni Tablet, portátiles, equipos electrónicos.
- No se permite el uso de distractores como ipad, mp4 o mp5, cualquier reproductor de música y audífonos.
- Para todas las políticas, en el momento de realizar la socialización se debe dejar registro de esta, tales como asistencia, registro fotográfico, videos, etc.

### **Vehículos seguros**


#### Mantenimiento preventivo

El hospital en la parte administrativa y en gestión documental deberá contar con las hojas de vida de los vehículos de la empresa (físico o virtual), tanto propios como tercerizados, teniendo en cuenta la siguiente información:

- Licencia de tránsito



- Placas de vehículo
- Número de motor
- Kilometraje - fecha
- especificaciones técnicas del vehículo
- datos del propietario
- datos de la empresa afiliada
- Soat vigente
- Seguros
- Revisión técnico mecánica
- Reporte de incidentes y accidentes
- Recomendaciones técnicas de operaciones de mantenimiento (manual)
- El hospital cuenta con una programación de las intervenciones a realizar a los vehículos propios (mantenimiento preventivo), especificando las actividades a realizarle al vehículo teniendo en cuenta las recomendaciones técnicas del fabricante.
- Se evaluarán los requerimientos y la oferta disponible, frente a proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos
- Se diseña el plan preventivo teniendo en cuenta la normatividad presente y establecida.
- Se debe tener en cuenta si el vehículo es nuevo la garantía y el respaldo en cuanto a los repuestos y el personal de taller calificado, todo debe ser acorde al tipo de vehículo en cuanto al rendimiento, las llantas, frenos, sistema de suspensión, gasto de combustible, al igual que debe contar con los elementos básicos de seguridad como cinturones de seguridad, protector de cabeza, bolsa de aire, seguro en las puertas, luces y espejos adecuados y que no se distorsione la imagen.
- Si el vehículo es usado se debe tener en cuenta donde se tiene matriculado, prevenir problemas de embargo, pignoraciones, la historia judicial, estado del motor, caja de transmisión, sistema de suspensión, estado de la carrocería.

 <b>Universidad<sup>®</sup> Católica de Manizales</b> <small>1952</small>	<b>INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO</b>	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	43 de 52

### MANTENIMIENTO CORRECTIVO

- Se evaluarán los requerimientos y la oferta disponible, frente a proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos
- Realizarlo a través de un formato de inspecciones diarias para que sean intervenidos de manera inmediata, minimizando el potencial de accidentes de tránsito.
- Dejar evidencia en las hojas de vida de los vehículos.
- Contar con los documentos requeridos para comprobar la idoneidad del proveedor de taller.


### CHEQUEO PREOPERACIONAL

El conductor deberá contar con los formatos preoperacionales (Checklist) para que sean diligenciados diariamente, en el momento de encontrarse alguna novedad el conductor comunicará al Coordinador en Seguridad y Salud en el Trabajo, integrante del Comité de Seguridad Vial y tomarán las medidas necesarias.

Se recomienda la medición de los siguientes indicadores para evaluar la implementación del plan estratégico de seguridad vial de la ESE Hospital San Antonio de Marmato:

<b>Indicador</b>	<b>Formulación</b>	<b>Fuente de información</b>	<b>periodicidad</b>	<b>Meta</b>	<b>Responsable</b>

Números de personas capacitadas en seguridad vial	Personal <u>capacitado</u> <u>x 100</u>  Total de personal a capacitar	Plan de capacitación	Semestral	100% del personal capacitado	Coordinador de SST y comité de seguridad vial
Números de siniestros viales - LEVES	<u># de accidentes</u> <u>x100</u>  # de personal expuesto	Investigación de accidentes	Semestral	0% de siniestros leves	Coordinador de SST y comité de seguridad vial
Números de siniestros viales – MODERADOS	<u># de accidentes</u> <u>x100</u>  # de personal expuesto	Investigación de accidentes	Semestral	0% de siniestros moderados	Coordinador de SST y comité de seguridad vial
Números de siniestros viales - GRAVES	<u># de accidentes</u> <u>x100</u>  # de personal expuesto	Investigación de accidentes	Semestral	0% de siniestros graves	Coordinador de SST y comité de seguridad vial

	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	45 de 52


Mantenimiento preventivo	# <u>de mantenimientos realizados x 100</u>	Programa de mantenimiento preventivo y correctivo	Semestral	100% de vehículos con mantenimiento	Coordinador de SST y comité de seguridad vial
	# de mantenimientos programados				

**6.3. Resultados objetivo establecer las acciones de implementación del plan estratégico de seguridad vial para la ESE Hospital Departamental San Antonio de Marmato**

A continuación, se presenta el plan de acción para la implementación del plan estratégico de seguridad vial de la ESE Hospital Departamental San Antonio de Marmato

Pilar	Actividad	Responsable	Recursos	Tiempo de ejecución
<b>Gestión Institucional</b>	Diagnosticar, diseñar, divulgar e implementar la política de seguridad vial de la institución.	Comité de seguridad vial	Humanos Financieros Materiales Técnicos	3 meses
	Auditorias y rendición de cuentas	Comité de seguridad vial y control interno	Humanos Financieros Materiales Técnicos	Anual


<b>Comportamiento humano</b>	Procesos de selección para conductores	Recursos Humanos	Humanos Financieros Materiales Técnicos	Cuando sea necesario
	Sensibilización y capacitaciones al personal sobre seguridad vial y normativa	Recursos Humanos y Comité de seguridad vial	Humanos Financieros Materiales Técnicos	Mensual
	Capacitación e implementación de buenas prácticas, control y conductas en la vía.	Recursos Humanos y Comité de seguridad vial	Humanos Financieros Materiales Técnicos	Mensual
<b>Vehículos seguros</b>	Mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos	Comité de seguridad vial y conductores	Humanos Técnicos Financieros	Según la norma
	Documentación según normatividad vigente y	Conductores y funcionarios con licencia	Humanos Técnicos Financieros	Según la norma
<b>Rutas Seguras</b>	Rutas seguras, conocidas y confiables	Comité de seguridad vial y conductores	Humanos Financieros	Permanente

 <b>Universidad Católica</b> de Manizales <small>1942</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	47 de 52

			Materiales Técnicos	
	Articulación interinstitucional con	Dirección, Recursos Humanos y comité de seguridad vial	Humanos Financieros Materiales Técnicos	Permanente
<b>Atención a Víctimas</b>	Plan de atención de accidentes capacitación para todo el personal “conocimiento del protocolo”	Comité de seguridad vial	Humanos Financieros Materiales Técnicos	Permanente
	Prevención de riesgos laborales, distribución de roles y actividades	Recursos Humanos Comité de seguridad vial Copasst – coordinador de SST	Humanos Financieros Materiales Técnicos	Permanente

En cuanto al tercer objetivo se buscó establecer las acciones de implementación del plan estratégico de seguridad vial para la ESE Hospital Departamental San Antonio de Marmato, este resultado comienza con la divulgación de la política del plan estratégico de seguridad vial, el plan de acción propuesto y la socialización con el personal acerca de la temática.



 <b>Universidad<sup>®</sup> Católica de Manizales</b> <small>1952</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	48 de 52

Es una herramienta que debe ser implementada de manera oportuna con el fin de que tenga un impacto positivo en la reducción de accidentes y todo lo que ellos implican para el hospital departamental San Antonio de Marmato-Caldas, además genera un espacio para la creación de una cultura de Seguridad vial con el personal, y que este aprendizaje se extienda a sus familias y comunidad que utiliza el servicio.

Por lo cual se puede decir que este objetivo al igual que los anteriores se cumplió, partiendo de la realidad y la construcción colectiva, la implementación del plan es una guía que debe ser desarrollada paso a paso teniendo en cuenta el cronograma.

## ***7. Conclusiones***


A través del plan estratégico se crea cultura de seguridad vial pero también se regula los factores de riesgo a los que están asociados los funcionarios que desempeñan labores que tiene que ver con el desplazamiento como los conductores de las ambulancias o personal que se desplaza hacia el trabajo en vehículo.

Se instauraron recomendación para la implementación del plan estratégico de seguridad vial de la ESE y así mismo se estableció el plan de acción de implementación a la luz de la normatividad legal vigente.

## ***8. Recomendaciones***

Cumplir con lo establecido en el plan estratégico de seguridad vial con el fin de obtener un impacto positivo en la implementación y de esta manera garantizar mejores resultados en los comportamientos del personal del Hospital San Antonio de Marmato-Caldas.

Realizar articulación con la ARL con el fin de realizar un trabajo conjunto en las auditorias y cumplimiento de protocolos establecidos en el plan estratégico de seguridad vial.

 <b>Universidad<sup>®</sup> Católica</b> de Manizales <small>UNIVERSIDAD DE MANIZALES</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	49 de 52

Realizar un seguimiento, monitoreo y evaluación permanente con el fin de cualificar el tanto el plan de acción y el plan estratégico según los hallazgos encontrados en las auditorias, y de esta manera crear las acciones de mejora necesarias.

Socializar los resultados de las auditorias con el personal, al igual que las acciones de mejora con el fin de lograr el alcance y cumplimiento de las medidas adoptadas a través del plan.

### **9. Bibliografía y referencias**


Agudelo, J. F., Perdomo, M. A., & Rondón, G. (2014). Diseño e Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Empresa Alfa X. Bogotá: Fundación Universitaria Agraria de Colombia. Obtenido de <https://issuu.com/maosabo/docs/tesis0508shg>

Angulo Escrucería, D., & Ruiz Trujillo, M. (s.f.). GUIA METODOLOGICA PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACION DE PLANES DE SEGURIDAD VIAL. Obtenido de GUIA METODOLOGICA PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACION DE PLANES DE 55 SEGURIDAD VIAL: <https://repositorio.escuelaing.edu.co/bitstream/001/458/1/EC-Trabajos%20de%20Grado%20Especializaci%C3%B3n%20en%20Gesti%C3%B3n%20Integrada%20QHSE-80200836.pdf>

Arango, Laura. (2019). Análisis para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial en la Empresa Social del Estado Hospital el Carmen Amalfi, tesis de grado para optar por el título de profesional en seguridad y salud en el trabajo de la universidad uniminuto, recuperado de. [https://repository.uniminuto.edu/bitstream/10656/11940/1/UVDTSO\\_ArangoAlbanesLaura\\_2019.pdf](https://repository.uniminuto.edu/bitstream/10656/11940/1/UVDTSO_ArangoAlbanesLaura_2019.pdf)

Arias, A & Ruíz, C. (2017) Plan estratégico de seguridad vial bajo requisitos legales aplicables para la empresa Cootransmundial ltda, con el fin de mejorar su calidad y reducir el índice de accidentalidad. Universidad Libre, Bogotá D.C. 2017. Recuperado de: <https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/10595/PROYECTO%20FINAL%205.0.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Buitrago, G & Quiroga, J. (2016). Elaboración del plan estratégico de seguridad vial (PESV) para la empresa vigía servicio especial S.A.S. (Tesis Posgrado), facultad de Ingeniería, Universidad Francisco José de Caldas, Bogotá, Colombia.

	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	50 de 52

Cabrera A., Gustavo; Velásquez O., Natalia; Valladares G., Mónica Seguridad vial, un desafío de salud pública en la Colombia del siglo XXI Revista Facultad Nacional de Salud Pública, vol. 27, núm. 2, mayo-agosto, 2009, pp. 218-225 Universidad de Antioquia .png, Colombia

Código Nacional de Tránsito. (2002). MANUAL PARA EL DILIGENCIAMIENTO DEL FORMATO DEL INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRANSITO. Obtenido de MANUAL PARA EL DILIGENCIAMIENTO DEL FORMATO DEL INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRANSITO: file:///D:/Users/Stefannia/Downloads/Anexos\_Resolucion\_006020\_2006.pdf

COLOMBIA. MINISTERIO DE TRANSPORTE. Resolución 0001565 (06, junio, 2014). Por la cual se expide la Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. 2014


Colombia. Congreso de la Republica. Ley 1503 de 2011 Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones., Diario Oficial, 48.298 (Dic 30 2011).

Decreto 1443 del 31 de julio de 2014, Disposiciones para la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST). Ministerio de Trabajo. Recuperado el 19 de junio de 2015 de: <http://www.mintrabajo.gov.co/normatividadjulio-decretos-2014/3700-decreto-1443-del-31-de-julio-de-2014.html>

Decreto Ley 019 del 10 de enero de 2012, Entre otras disposiciones se reglamenta la Revisión periódica de los vehículos. Presidente de la República de Colombia. Bogotá, Colombia. Recuperado el 19 de junio de 2015 de: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=45322>

Dangond Gibsone, Claudia; Jolly, Jean-François; Monteoliva Vilches, Alejandra; Rojas Parra, Fernando Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano Papel Político, vol. 16, núm. 2, julio-diciembre, 2011, pp. 485-514 Pontificia Universidad Javeriana Bogotá, Colombia

Hernández Sampieri, Roberto, Fernández-Collado Carlos y Baptista lucio, Pilar. (2014). Metodología de la Investigación. Ed. Mc Graw Hill 6ª ed. México páginas 40 y 41, recuperado el

	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	51 de 52

30 de noviembre de:  
[https://www.academia.edu/32697156/Hern%C3%A1ndez\\_R\\_2014\\_Metodologia\\_de\\_la\\_Investigacion](https://www.academia.edu/32697156/Hern%C3%A1ndez_R_2014_Metodologia_de_la_Investigacion)

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN -ICONTEC- . (2007). Norma Técnica Colombiana NTC OHSAS 18001. Sistema de Gestión en Seguridad y Salud Ocupacional – Requisitos. Bogotá, Colombia.

MINISTERIO DE TRANSPORTE, Resolución Número 1565 de 2014

Ministerio de transporte, plan de seguridad vial 2011-2021, recuperado el 01 de diciembre de 2021 en: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/3239/plan-nacional-de-seguridad-vial/>


Ministerio de Transporte. Decreto 2851 de 2013. Presidencia de la República de Colombia. Bogotá. Colombia. Diciembre 6 de 2013. Recuperado de <http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Decretos/2013/Documents/DICIEMBRE/06/DECRETO%202851%20DEL%2006%20DE%20DICIEMBRE%20DE%202013>

Morales, A. Rojas, L. (2019). Diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la ESE Hospital San Vicente De Paul De Barbosa, conforme a lo Establecido en la Resolución 1565 De 2019, tesis de grado para optar al título de especialistas en seguridad y salud en el trabajo, universidad de Antioquia

Ley 1562 de julio de 2012, Modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de Salud Ocupacional. Congreso de la República. Bogotá, Colombia. Recuperado el 19 de junio de 2015 de: <http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/ley156211072012.pdf>

Ley 1702 del 27 de diciembre de 2013, Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones . Congreso de la República. Bogotá, Colombia. Recuperado el 19 de junio de 2015 de: <https://comision6senado.files.wordpress.com/2014/08/ley-1702-de-20131.pdf>

Pico Merchán María Eugenia, González Pérez Rosa Elena, Noreña Aristizábal Olga Patricia. SEGURIDAD VIAL Y PEATONAL: UNA APROXIMACIÓN TEÓRICA DESDE LA

 <b>Universidad Católica</b> de Manizales <small>UNIVERSIDAD DE MANIZALES</small>	INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO	Código:	PRS-F-63
		Versión:	2
		Página:	52 de 52

POLÍTICA PÚBLICA. Hacia promoc. Salud [Internet]. 2011 Dec [cited 2021 Dec 01]; 16( 2 ): 190-204. Available from: [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0121-75772011000200014&lng=en](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-75772011000200014&lng=en).

PODER PÚBLICO RAMA LEGISLATIVA, Código Nacional de Tránsito. (2002). Código Nacional de Tránsito. Ley 769 de 2002. Bogotá, Colombia.

PODER PÚBLICO RAMA LEGISLATIVA, Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1383 de 2010).

Rodríguez, Jorge Martín; Armindo Camelo, Fredy; Chaparro, Pablo Enrique Seguridad vial en Colombia en la década de la seguridad vial: resultados parciales 2010- 2015 Revista de la Universidad Industrial de Santander. Salud, vol. 49, núm. 2, abril-junio, 2017, pp. 290-299 Universidad Industrial de Santander Bucaramanga, Colombia

SURATEP. Modelo Cero Accidentes. Versión 2, Gerencia de Prevención de Riesgos. Medellín, 2000.

TRANSPORTE, M. D. (2016). RESOLUCION 1236 DE 2016. *GUIA PARA LA EVALUACION DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL*. COLOMBIA.

Vignolio Julio; Vaccarezza Mariela; Alvarez Cecilia, Sosa Alicia, Niveles de atención, de prevención y atención primaria de la salud. Arch. Med Int vol.33 no.1 Montevideo abr. 2011

## ***10. Anexos***

No aplican