

PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

2026

Proceso Gestión de Talento Humano



Año **2026**

CÓDIGO SG/MIPG

127-XXXXXX-
XX

VIGENCIA DESDE

XX/XX/XXXX

VERSIÓN



ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
**DEFENSORÍA DEL
ESPACIO PÚBLICO**



Tabla de Contenido

1. INTRODUCCIÓN	5
2. Elementos Estratégicos	6
2.1 Misión	6
2.2 Visión	6
2.3 Valores	6
2.4 Objetivos Estratégicos.....	6
2.5 Estrategias	7
2.6 Políticas del Sistema de Gestión.....	8
2.7 Estructura Funcional	9
2.8 Mapa de Procesos.....	10
2.9 Procesos y procedimientos	11
3. FASES DEL PESV	15
3.1. Fase 1 Planificación del PESV	15
3.1.1. Paso 1: Líder del Diseño e Implementación del PESV	15
3.1.2. Paso 2: Comité de Seguridad Vial.	16
3.1.3. Paso 3: Política de Seguridad Vial de la Organización.	16
3.1.4. Paso 4: Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo.	17
3.1.5. Paso 5: Diagnostico	17
3.1.6. Paso 6: Caracterización, evaluación y control de riesgos	18
3.1.6.1. Encuesta / Instrumento para determinar el riesgo vial	19
Consolidación y análisis de la encuesta.....	19
3.1.7. Paso 7: Objetivos y Metas del PESV	42
3.1.7.1. Objetivo General	42
3.1.7.2. Objetivos Específicos	42
3.1.8. Paso 8: Programas de Gestión de Riesgos Críticos y Factores de Desempeño.	42
3.2 Fase 2: Implementación y Ejecución del PESV	43
PROGRAMACION.....	47



4. TEMA	47
3.2.3 Paso 11. Plan de Preparación y Respuesta ante Emergencias Viales	48
3.2.4 Paso 12. Vías Seguras Administradas por la Organización	48
Vías internas de circulación de los vehículos	49
Parqueaderos internos	50
3.2.5 paso 13. Planificación de Desplazamientos Laborales	52
3.2.6 paso 14. Inspección de Vehículos y Equipos	52
3.2.6.1. Chequeo preoperacional	52
3.2.6.2 paso 15. Mantenimiento y Control de Vehículos Seguros Equipos	53
3.3 FASE 3: Seguimiento de la Organización	53
3.3.1 paso 16. Indicadores y Reporte de Autogestión PESV	53
3.3.2 Paso 17. Auditoria Anual	56
3.4 FASE 4. MEJORA CONTINUA DEL PESV.	56
3.4.1 paso 18 Mejora Continua	56
3.4.2 paso 19. Mecanismos de Comunicación y Participación	57
4 Normatividad	57

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Articulación con el contexto estratégico	Error! Bookmark not defined.
Tabla 2. Políticas del Sistema de Gestión	Error! Bookmark not defined.
Tabla 3. Mapa de procesos	Error! Bookmark not defined.
Tabla 4. Procesos y procedimientos	Error! Bookmark not defined.
Tabla 5. Integrantes del comité de seguridad vial	16
Tabla 6. Lista de sedes y servicios	18
Tabla 7. Vehículos propios	18
Tabla 8. Desplazamientos	Error! Bookmark not defined.
Tabla 9. Ficha técnica de la encuesta	19
Tabla 10. Medio de transporte	Error! Bookmark not defined.
Tabla 11. Plan Anual de Trabajo.....	Error! Bookmark not defined.
Tabla 12. Líder del PESV.....	46
Tabla 13. Comité de Seguridad Vial.....	46
Tabla 14. Capacitador en Seguridad Vial	46
Tabla 15. Planificador de ruta	46
Tabla 16. Coordinador o técnico de mantenimiento	46
Tabla 17. Auditor en Seguridad Vial	47
Tabla 18. Brigadista Vial	47
Tabla 19. Conductor	47
Tabla 20. Plan de formación	48
Tabla 21. Ubicación en parqueadero	49
Tabla 22. Indicadores	56
Tabla 23. Marco normativo	58



INDICE DE FIGURAS

Ilustración 3. Cálculo de la muestra	19
Ilustración 17. Ubicación DADEP.....	50
Ilustración 18. Parqueadero Sub- sotano	50
Ilustración 19. Parqueadero Sótano.....	51
Ilustración 20. Foto parqueadero.....	51
Ilustración 21. Foto parqueadero.....	52
Ilustración 22. Código QR	53

1. INTRODUCCIÓN

El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP, como Entidad Pública Distrital, tiene dentro de sus funciones misionales la gestión, defensa y protección del espacio público, lo que implica el desplazamiento frecuente de servidores públicos y contratistas para el cumplimiento de actividades administrativas, técnicas, operativas y de campo. Dichos desplazamientos, ya sea en vehículos institucionales propios o contratados, en transporte particular, público o a pie, exponen a los colaboradores a diversos riesgos viales que requieren medidas preventivas y correctivas orientadas a salvaguardar la vida, la salud y la integridad de todos los actores viales.

En este contexto, el DADEP ya realizó la implementación de su Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV, atendiendo a lo establecido en la Resolución 40595 de 2022. Actualmente, la entidad continúa reforzando, ajustando y fortaleciendo este plan con el fin de dar cumplimiento a la normativa vigente, garantizar la mejora continua asegurando la continuidad de una baja siniestralidad vial, las lesiones y los impactos asociados a la movilidad institucional y personal.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV del DADEP se constituye en una herramienta de gestión que integra las políticas nacionales y distritales de movilidad segura, promueve una cultura de prevención y autocuidado y establece acciones concretas para la identificación de peligros, la evaluación de riesgos y la definición de estrategias de control. De esta forma, se busca proteger la vida de servidores públicos, contratistas, actores viales y ciudadanía en general promoviendo el uso de diferentes medios de transporte no contaminantes con el fin de mitigar los efectos negativos sobre el medio ambiente.

Así mismo, este plan articula los objetivos institucionales con los del Estado colombiano en materia de seguridad vial y con el Plan Nacional de Seguridad Vial, garantizando la continuidad de sus procesos misionales y contribuyendo al orden, la seguridad en el espacio público y fortaleciendo la capacidad de respuesta del DADEP en los temas viales.

El presente documento recoge los lineamientos, estrategias y programas que orientan la gestión institucional en materia de seguridad vial, definiendo responsables, recursos y mecanismos de seguimiento, con el fin de consolidar un sistema preventivo, proactivo y sostenible en el tiempo.

2. Elementos Estratégicos

2.1 Misión

Contribuir al mejoramiento de la calidad de vida en Bogotá, por medio de una eficaz defensa del espacio público, de una óptima administración del patrimonio inmobiliario de la ciudad y de la construcción de una nueva cultura del espacio público, que garantice su uso y disfrute colectivo y estimule la participación comunitaria.

2.2 Visión

En 2030, la entidad será líder en la gestión integral del Espacio Público a nivel distrital, contribuyendo a que la ciudadanía disfrute de espacios públicos seguros e inclusivos. Además, seremos referentes en la gestión del patrimonio inmobiliario distrital, la generación de conocimiento urbanístico, la creación de alianzas estratégicas y el fomento de la participación y cultura ciudadana.

2.3 Valores

El Departamento Administrativo de la defensoría del Espacio Público – DADEP, vela por el desarrollo de su gestión en el marco de principios y valores establecidos, los cuales son divulgados e interiorizados por todo el personal vinculado. Quedando establecidos los siguientes valores

- Respeto
- Honestidad
- Compromiso
- Diligencia
- Justicia

Es así como mediante Resolución No. 154, se adoptó el código de integridad del Servidor Público Distrital en la entidad, documento orientador de las conductas imprescindibles que cada uno de los integrantes del equipo de la Defensoría del Espacio Público, debe aportar en el ejercicio continuo de sus funciones y con la Resolución No. 246 del 2022, se actualizó el grupo de Gestores de integridad.

2.4 Objetivos Estratégicos

Objetivos Específicos del Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV DADEP

- Prevenir la ocurrencia de siniestros viales asociados a las actividades laborales mediante la identificación, evaluación y control de los riesgos viales.

- Promover una cultura institucional de seguridad vial basada en el autocuidado, la corresponsabilidad y el cumplimiento de la normatividad vigente.
- Garantizar la formación y sensibilización permanente de servidores, contratistas, pasantes y conductores en temas de movilidad segura.
- Implementar controles efectivos para evitar la conducción bajo los efectos del alcohol, sustancias psicoactivas o condiciones de fatiga.
- Proteger a los actores viales vulnerables vinculados a las actividades de la Entidad.
- Asegurar el adecuado estado técnico y mecánico de los vehículos institucionales mediante programas de mantenimiento preventivo y correctivo.
- Fortalecer la gestión de la velocidad segura, la prevención de la distracción y el respeto por las normas de tránsito.
- Establecer mecanismos de seguimiento, medición y evaluación de los indicadores del PESV para garantizar la mejora continua.
- Cumplir oportunamente con los reportes, evaluaciones y entregas exigidas por la Superintendencia de Transporte.
- Integrar el PESV a los demás sistemas de gestión institucional, fortaleciendo la articulación con el SG-SST y el Plan de Bienestar.

2.5 Estrategias

1. Alianzas público, privada y comunitaria

Reglamentar y promover los instrumentos para la administración del patrimonio inmobiliario distrital y la sostenibilidad del espacio público, en cooperación con actores gubernamentales, privados y sociales.

2. Oferta y acceso al espacio público

Incrementar el espacio público y la oferta de bienes fiscales y de uso público a partir del saneamiento, titulación e incorporación de éstos en el patrimonio distrital y propender porque su acceso sea equitativo

3. Coordinación Interinstitucional e Intersectorial

Liderar la ejecución armónica y coordinada de las competencias y responsabilidades de las entidades públicas en la administración del espacio público.

4. Confianza en lo público

Generar acciones para el fortalecimiento de la gestión institucional, basadas en la legalidad, la eficiencia, la innovación tecnológica, la transformación digital, la transparencia y el control social.

5. Cultura Ciudadana

Fomentar la auto y mutua regulación de la ciudadanía en el uso y disfrute del espacio público, a partir del reconocimiento de los derechos y deberes de cada actor y del respeto a la diferencia y la diversidad de cada uno de ellos, a través del aprovechamiento de la gestión del conocimiento y la innovación.

ARTICULACIÓN CON EL CONTEXTO ESTRATÉGICO	
Objetivo estratégico al que aporta	Fortalecer la capacidad institucional en el marco de un Modelo Integrado de Planeación y Gestión eficiente, que propenda por una gestión pública inteligente, transparente y ágil en la respuesta a los requerimientos de la ciudadanía, promoviendo la participación y el control social.
Gestión y Desempeño Institucional – MIPG	El presente plan aporta a las siguientes políticas del Modelo Integrado de Planeación y Gestión MIPG: <ul style="list-style-type: none"> • Política de Gestión Estratégica del Talento Humano. • Política de Integridad.

2.6 Políticas del Sistema de Gestión

El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público trabajando por la satisfacción de sus usuarios y partes interesadas y cumpliendo los requisitos legales y organizacionales aplica las 19 políticas del Modelo Integrado de Planeación y Gestión MIPG, las cuales se presentan a continuación:

Dimensión MIPG	No.	Políticas de Gestión y Desempeño Institucional	Dependencia líder de la implementación de la Política
1. Talento Humano	1	Gestión Estratégica Del Talento Humano	Subdirección de Gestión Corporativa
	2	Integridad	Subdirección de Gestión Corporativa
2. Direccionamiento Estratégico y Planeación	3	Planeación Institucional	Oficina Asesora de Planeación
	4	Compras y Contratación Pública	Oficina Jurídica
	5	Gestión Presupuestal y Eficiencia del Gasto Público	Subdirección de Gestión Corporativa
3. Gestión con Valores para Resultados	6	Fortalecimiento Organizacional y Simplificación de Procesos	Oficina Asesora de Planeación y Subdirección de Gestión Corporativa
	7	Gobierno Digital	Oficina de Tecnología de la Información y las Comunicaciones
	8	Seguridad Digital	Oficina de Tecnología de la Información y las Comunicaciones

Dimensión MIPG	No.	Políticas de Gestión y Desempeño Institucional	Dependencia líder de la implementación de la Política
	9	Defensa Jurídica	Oficina Jurídica
	10	Mejora Normativa	Oficina Jurídica
	11	Servicio al Ciudadano	Subdirección de Gestión Corporativa
	12	Racionalización de Trámites	Subdirección de Gestión Corporativa
	13	Participación Ciudadana en la Gestión Pública	Oficina Asesora de Planeación y Subdirección de Gestión Corporativa
	Componente	Gestión Ambiental (Componente)	Subdirección de Gestión Corporativa
4. Evaluación de Resultados	14	Seguimiento y Evaluación del Desempeño Institucional	Oficina Asesora de Planeación
5. Información y Comunicación	15	Gestión Documental (Política de Archivos y Gestión Documental)	Subdirección de Gestión Corporativa
	16	Transparencia, Acceso a la Información Pública y Lucha Contra la Corrupción	Oficina Asesora de Planeación y Subdirección de Gestión Corporativa
	17	Gestión de la información estadística	Oficina de Sistemas
6. Gestión del Conocimiento y la Innovación	18	Gestión del Conocimiento y la Innovación	Oficina Asesora de Planeación y Subdirección de Gestión Corporativa
7. Control Interno	19	Control Interno	Oficina Asesora de Planeación

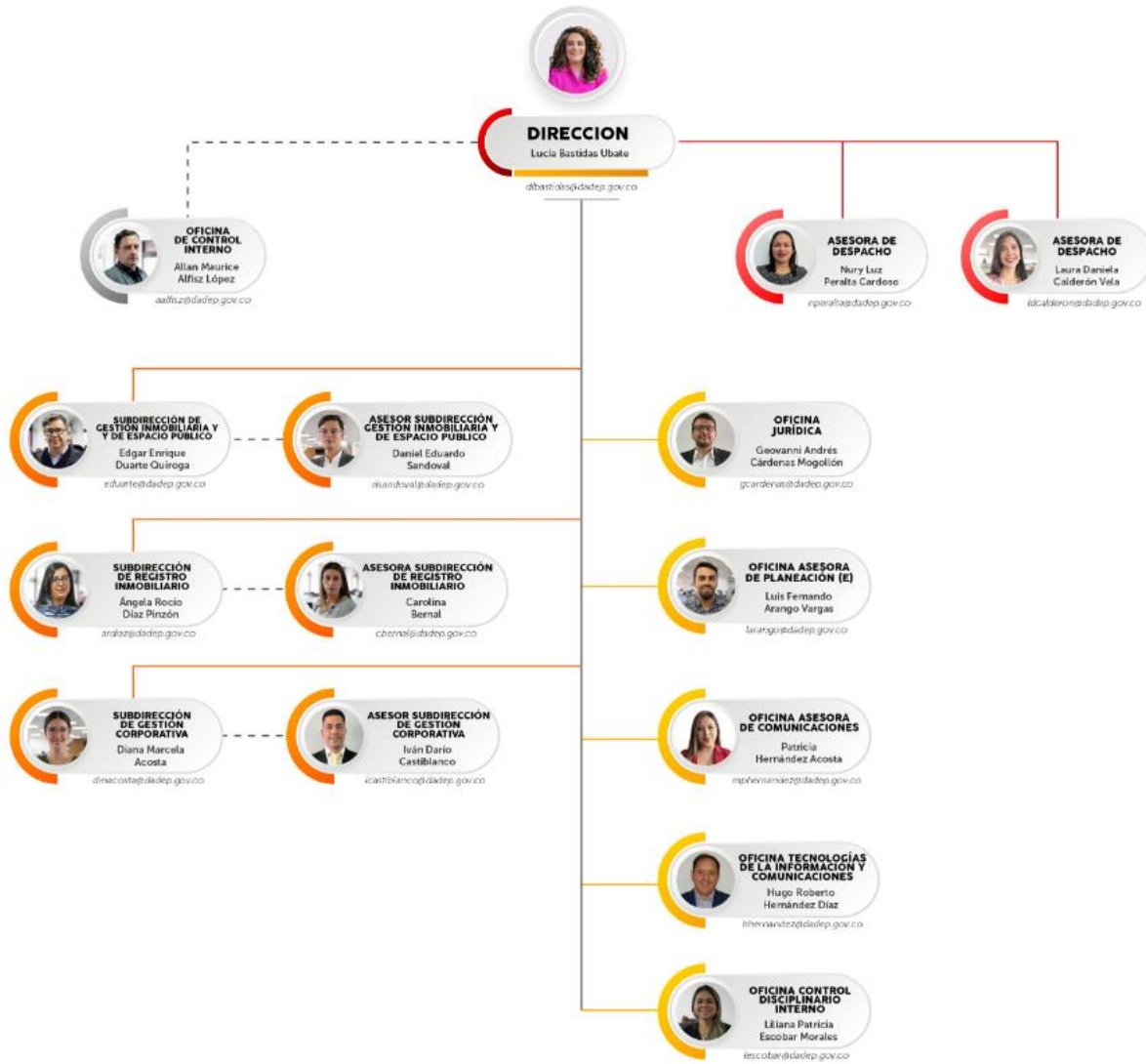
2.7 Estructura Funcional

Para el desarrollo de la misionalidad de la Entidad y el cumplimiento de sus competencias, mediante Decreto Número 138 del 22 de abril de 2002 se modificó la estructura organizacional del DADEP; posteriormente modificado parcialmente por los Decretos Distritales 092 de 2006, y el Decreto 369 de 2008.

En el 2022, consecuente con el estudio técnico de rediseño institucional, se modificó la estructura organizacional con el fin de actualizar y optimizar el desarrollo de las funciones a cargo de las diferentes dependencias que integran el DADEP, así como para dar cumplimiento a la ley 1952 de 2019 modificada por la ley 2094 de 2021, respecto a la creación de la Oficina de Control Disciplinario Interno.

Es así, como el DADEP cuenta con una estructura organizacional y funciones, fundamentada en criterios que persiguen la integridad de los procesos a cargo de la Entidad, a través de una estructura plana y flexible, con un enfoque gerencial y coordinado como se observa en el siguiente organigrama:

ORGANIGRAMA



2.8 Mapa de Procesos

otra parte, el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, cuenta con 14 procesos para el logro de sus objetivos misionales, inventario que se presenta en la siguiente tabla:

Procesos institucionales			
Estratégicos	3	Direccionamiento Estratégico.	Procesos relativos al establecimiento de políticas y estrategias, objetivos, provisión de comunicación, aseguramiento de la disponibilidad de recursos necesarios y revisión por la Dirección.
		Atención a la Ciudadanía	

Procesos institucionales			
		Administración y Gestión del Observatorio y la Política de Espacio Público de Bogotá	
Misionales	3	Inventario General del Espacio Público y Bienes Fiscales.	Procesos que proporcionan el resultado previsto por la Entidad en cumplimiento de su objeto social.
		Administración del Patrimonio Inmobiliario Distrital.	
		Defensa del Patrimonio Inmobiliario Distrital.	
Soporte	5	Gestión de la Tecnología y la Información	Procesos para la provisión de los recursos necesarios en los procesos, estratégicos, misionales, de medición, análisis y mejora.
		Gestión Jurídica.	
		Gestión Documental.	
		Gestión de Recursos.	
		Gestión del Talento Humano.	
Verificación y Mejora	3	Control Interno Disciplinario	Procesos para la verificación y mejora continua de la organización.
		Verificación y Mejoramiento Continuo.	
		Evaluación y Control.	

El diagrama del mapa de procesos es el siguiente:



2.9 Procesos y procedimientos

Al interior de la Entidad, se desarrollan las actividades requeridas para el cumplimiento de sus objetivos, tomando como enfoque y prioridad fundamental, al ciudadano como el eje fundamental de la gestión, ejecutando los procedimientos que se indican a continuación:

Caracterización del Proceso		OBJETO DEL PROCESO:			
<p>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p> <p>Proceso Estratégico</p>		<p>Direccionar la planificación y coordinar de manera integral la gestión de la entidad, garantizando el logro de compromisos distritales e institucionales.</p>			
<p>Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.</p> <p>Proceso Estratégico</p>		<p>Código: 127-PRODE-01</p>	<p>Versión: 5</p>	<p>Vigente desde: 30/05/2023</p>	
CONTROL DE CAMBIOS					
VERSION	FECHA	DESCRIPCION DE LA MODIFICACION			
5	30/05/2023	Se actualiza de acuerdo al Decreto 478 del 25 de Octubre de 2022			
ALCANCE DEL PROCESO					
Inicia con el ejercicio de coherencia institucional de la entidad determinando la plataforma y plan estratégico de la entidad y finaliza con la evaluación a la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos. Aplica a todos los procesos de la Entidad.					
RESPONSABLE DEL PROCESO					
Director(a)					
SECUENCIA E INTERACCION					
PROVEEDORES	ENTRADAS (Insumos)	ACTIVIDADES	SALIDAS (Productos / Servicios)	USUARIOS	
<ul style="list-style-type: none"> Entidades Nacionales y/o Distritales competentes en la ejecución de normatividad relacionada con el proceso. Entidades Públicas y privadas. Entes de control. Todos los procesos. Usuarios Internos y Externos. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan de Desarrollo Distrital, normatividad, manuales y herramientas relacionadas con el proceso. Planes, programas y proyectos de la entidad línea de base. Necesidades y requisitos de los clientes y/o usuarios. Productos y servicios de la Entidad. Solicitudes internas y externas. Diagnósticos y análisis DOFA. Modelo Integrado de Planeación y Gestión - MIPG 	<p>P</p> <ul style="list-style-type: none"> Realizar el ejercicio de coherencia institucional determinando la plataforma y plan estratégico de la entidad. Diseñar y definir los planes, programas y proyectos a desarrollar. Proponer el anteproyecto de presupuesto de inversión para el desarrollo del objeto institucional de la entidad. 	<ul style="list-style-type: none"> Políticas, estrategias, planes, programas y proyectos. Plan de Acción Institucional por Procesos Plataforma Estratégica y Plan Estratégico de la Entidad. Documentación del Sistema de Gestión Vigente Plan estratégico de comunicaciones Informes de seguimiento de Políticas, estrategias, planes, programas y proyectos; informes de gestión. Modelo Integrado de Planeación y Gestión - MIPG Cooperación y Alianzas Estratégicas. 	<ul style="list-style-type: none"> Entidades Nacionales y/o Distritales, públicas o privadas. Entes de control. Comité Directivo. Todos los procesos. Usuarios Internos y Externos. 	
		<p>H</p> <ul style="list-style-type: none"> Realizar ejercicios de divulgación, socialización e interiorización de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos institucionales. Generar los herramientas necesarias para la planeación y control a la gestión de la entidad. Gestionar la ejecución de los planes, programas y proyectos institucionales. Diseñar e implementar estrategias y actividades de comunicación para la entidad. Diseñar e implementar estrategias y actividades de Cooperación y Alianzas Estratégicas. 			
		<p>V</p> <ul style="list-style-type: none"> Efectuar seguimiento a la aplicación de políticas, planes, programas y proyectos institucionales. Realizar el seguimiento a la gestión de la entidad. Revisar y presentar los indicadores de la gestión. Monitorear los controles y las actividades del mapa de riesgos. Revisar que se mantenga actualizado el Mapa de Cumplimiento Legal (Normograma). Seguimiento a las acciones de mejora del proceso. 			<ul style="list-style-type: none"> Monitoreo de Políticas, Planes, Programas y Proyectos Institucionales. Mapa de riesgos del proceso. Reporte de Indicadores. Mapa de riesgos del Proceso. Normograma actualizado. Reporte de acciones de mejoramiento.
		<p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> Gestionar las mejoras al proceso, resultado de las acciones de verificación. Implementar el plan de contingencia para la materialización de riesgos. Ajadar a la información documentada del proceso. 			<ul style="list-style-type: none"> Acciones correctivas, preventivas y de mejora. Mapa de riesgos actualizado y plan de contingencia. Documentación interna del proceso actualizada.
POLÍTICAS DE OPERACIÓN					

Proceso	Procedimiento
Direccionamiento Estratégico	Procedimiento Comunicaciones Externas
	Procedimiento Comunicaciones Internas
	Procedimiento Redes sociales
	Procedimiento Planeación y Gestión Institucional
	Procedimiento Control de documentos
	Procedimiento Identificación y evaluación de requisitos legales
	Procedimiento Planificación Operativa del SIG
	Procedimiento Participación Ciudadana – Rendición de cuentas
	Procedimiento gestión del conocimiento y la innovación
Atención a la ciudadanía	Procedimiento Atención a la ciudadanía
Administración y gestión observatorio y política del espacio público de Bogotá	Procedimiento Investigación, gestión, desarrollo tecnológico e innovación
	Procedimiento Divulgación e intercambio de información
	Procedimiento Gestión de la política distrital de espacio público
Inventario General del Espacio Público y Bienes Fiscales.	Procedimiento cambio de uso de las zonas o bienes de uso público
	Procedimiento consolidación del inventario general de espacio
	Procedimiento Consolidación del Inventario General de Espacio Público y Bienes Fiscales
	Procedimiento Incorporación Entrega Anticipada de Zonas de Cesión
	Procedimiento Incorporación Entrega de Zonas de Cesión y Entrega Parcial
	Procedimiento Incorporación Entrega Simplificada de Zonas de Cesión
	Procedimiento Toma de Posesión de Áreas con Vocación de Uso Público
	Procedimiento Toma de Posesión de Zonas de Cesión
	Procedimiento Toma de Posesión de Zonas destinadas a uso público señaladas en los actos administrativos resultantes de procesos de Legalización, Regularización Urbanística y Formalización
	Procedimiento Toma de Posesión por Sector Antiguo y Consolidado
Administración del Patrimonio Inmobiliario Distrital.	Procedimiento acciones administrativas de contribución por valorización
	Procedimiento Administración de Bienes Públicos y Fiscales del Nivel Central
	Procedimiento Administración Directa
	Procedimiento concepto previo de la conveniencia técnica y jurídica de la aceptación de bienes inmuebles ofrecidos a título de dación de pago
	Procedimiento conformación, funcionamiento y control de los distritos especiales de mejoramiento y organización sectorial – DEMOS proceso administración del patrimonio distrital
	Procedimiento control administrativo del inventario general de espacio público y bienes fiscales
	Procedimiento de saneamiento de documentos de entrega
	Procedimiento exención y/o exclusión del impuesto predial
	Procedimiento Trámite de asociaciones público-privadas – APP
	Procedimiento enajenación de Bienes Fiscales

Proceso	Procedimiento
Defensa del Patrimonio Inmobiliario Distrital.	Procedimiento Defensa Preventiva y Persuasiva
	Procedimiento Defensa Administrativa
	Procedimiento Espacio Público Resiliente
	Procedimiento Pedagogía del Espacio Público
Gestión de la Información y la Tecnología.	Procedimiento Mantenimiento y Soporte de la Infraestructura Tecnológica
	Procedimiento de activos de información
	Procedimiento Creación de usuarios
	Procedimiento Seguridad de la Información
	Procedimiento Sistemas de Información
	Procedimiento gestionar los acuerdos de servicio
	Procedimiento Gestionar la identificación y construcción de soluciones
	Procedimiento Gestionar proyectos
	Procedimiento Asegurar el establecimiento y mantenimiento del marco de referencia de gobierno
	Procedimiento Gestionar la aceptación del cambio
	Procedimiento Gestionar los activos
	Procedimiento gestionar la configuración
	Procedimiento gestionar Incidentes de Seguridad de la Información
	Procedimiento Gestionar el Entorno
	Procedimiento revisar la infraestructura TI
	Procedimiento Gestionar la operación de servicios externos de TI
	Procedimiento Ejecución de las Actividades Operativas Servicios TI
	Procedimiento Gestionar Operaciones
	Procedimiento Gestionar Problemas
	Procedimiento Asegurar el establecimiento y mantenimiento del marco de referencia de gobierno
	Procedimiento Asegurar la entrega de beneficios
	Procedimiento Asegurar la optimización del riesgo
	Procedimiento Asegurar la optimización de recursos
	Procedimiento asegurar el compromiso de los interesados
	Procedimiento Definir la política de continuidad del negocio, sus objetivos y alcance
	Procedimiento Gestionar la continuidad
Procedimiento Mantener una estrategia de continuidad	
Procedimiento Revisar, mantener y mejorar el Plan de Continuidad	
Gestión Jurídica	Procedimiento Actos Administrativos
	Procedimiento Comité de Conciliación
	Procedimiento Defensa Judicial
	Procedimiento Emisión de Conceptos
	Procedimiento Segunda instancia de los procesos policivos
Gestión de los Recursos.	Procedimiento Adquisición y Administración de Bienes y Servicios.
	Procedimiento cobro persuasivo

Proceso	Procedimiento
	Procedimiento cumplimiento de providencias judiciales y de acuerdos derivados de la aplicación de un mecanismo alternativo de solución de conflictos – MASC
	Procedimiento reconocimiento contable de las cuentas por cobrar y deterioro de cartera
	Procedimiento reconocimiento contable del patrimonio inmobiliario distrital en aplicación del marco normativo contable para entidades de gobierno
	Procedimiento Control Operacional Seguimiento y Medición.
Gestión Documental	Procedimiento Archivo de Documentos
	Procedimiento Control de Registros
Gestión del Talento Humano	Procedimiento Vinculación y Administración del Servidor Público.
	Procedimiento evaluaciones médicas ocupacionales
	Procedimiento Gestión de Actos y Condiciones Inseguras
	Procedimiento gestión del cambio
	Procedimiento Inspecciones Planeadas
	Procedimiento Investigación de Incidentes y Accidentes de Trabajo.
	Procedimiento registros y estadísticas SST
	Procedimiento Teletrabajo
Verificación y Mejoramiento Continuo	Procedimiento planes de mejora
	Procedimiento administración de los riesgos
Evaluación y Control	Procedimiento Auditorías Internas
	Procedimiento plan de mejora auditoria
	Procedimiento planeación, elaboración y seguimiento del plan anual de auditoria
Control Disciplinario Interno	Procedimiento de Control Disciplinario Interno

3. FASES DEL PESV

3.1. Fase 1 Planificación del PESV

Se encuentra integrado por cuatro fases y diecinueve pasos consecutivos que deben seguirse de una manera sistemática bajo el ciclo PHVA (planear, hacer, verificar y actuar) para lograr resultados en mejora de la seguridad vial.

3.1.1. Paso 1: Líder del Diseño e Implementación del PESV.

Estará a cargo de la Subdirección de Gestión Corporativa, quien será la responsable de velar por que se cumplan las etapas de planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, también es el responsable de diligenciar el reporte de autogestión anual y los resultados de la medición de los indicadores del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

3.1.2. Paso 2: Comité de Seguridad Vial.

El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP, cuenta con un Comité de Seguridad Vial, el cual busca apoyar al líder del diseño e implementación en el planteamiento, diseño y medición de las acciones que permitan generar conciencia entre los servidores públicos y contratistas para lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la Entidad y la vida cotidiana de sus integrantes. Sin embargo, el DADEP por tener un nivel de diseño e implementación básico no está obligado a mantener este comité, pero se continuo con el mismo puesto que ha contribuido con la buena implementación del PESV.

Por otro lado, la frecuencia con la que se realizaran reuniones para temas relacionados con el PESV será semestral.

No.	Dependencia	Nombre	Cargo	Correo y Teléfono
1	SGC- COPASST	Diana Marcela Acosta Albarracín / o quien desempeñe el cargo.	Subdirector de Gestión Corporativa – Líder y secretaria del PESV	dmacosta@dadep.gov.co (601) 3822510 Ext 1015
2	SGC- COPASST	Iván Darío Castiblanco Molano / o quien desempeñe el cargo	Asesor de la Subdirección de Gestión Corporativa - presidente del PESV	icastiblanco@dadep.gov.co (601) 3822510 Ext 1055
3	OAP	Luis Fernando Arango Vargas / o quien desempeñe el cargo.	Jefe Oficina Asesora de Planeación	larango@dadep.gov.co (601) 3822510 Ext 1022
4	OAC	Patricia Hernández Acosta / o quien desempeñe el cargo.	Jefe Oficina Asesora de Comunicaciones	mphernandez@dadep.gov.co (601) 3822510
5	SGIEP	Daniel Eduardo Sandoval Casallas / o quien desempeñe el cargo.	Asesor de la Subdirección Administración Inmobiliaria y del Espacio Público	dsandoval@dadep.gov.co (601) 3822510 Ext 1160
6	SGC	Julieth Alexandra Bermúdez / o quien desempeñe el cargo	Profesional del SG-SST	jbermudez@dadep.gov.co (601) 3822510 Ext 1088
7	SGC	Edwin Jair Plazas / o quien desempeñe el cargo	Conductor	eplazas@dadep.gov.co (601) 3822510 Ext 1089
8.	COPASST	Jorge Alexander Torres Celeita	Secretario del Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo.	jatorres@dadep.gov.co (601) 3822510 Ext 1088

Tabla 1. Integrantes del comité de seguridad vial

3.1.3. Paso 3: Política de Seguridad Vial de la Organización.

El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, se compromete a implementar medidas que promueven una cultura encaminada a “continuar en cero la accidentalidad vial” en la entidad, mediante el cumplimiento de las normas y demás políticas de regulación vial.

3.1.4. Paso 4: Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo.

- Por otro lado, la alta dirección se compromete a:
- Promover en la organización la formación y aplicación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
- Suministrar recursos financieros, técnicos y humanos requeridos para el diseño, implementación, verificación y mejora del PESV.
- Adquirir y contratar vehículos, equipos, repuestos y servicios que cumplan especificaciones de seguridad, de acuerdo con la normatividad vigente en la materia.
- Realizar el seguimiento para que los contratistas, afiliados, asociados terceros y la comunidad de la organización cumplan los requisitos de seguridad vial que establezca la organización.
- Velar por el cumplimiento de las acciones y estrategias definidas en el plan de trabajo anual del PESV.
- Prestar la atención oportuna de la solicitud de información por parte de las entidades verificadoras, la participación en la reunión de apertura y reunión de cierre y la gestión de los hallazgos resultantes de las visitas de verificación que realicen el Ministerio de Trabajo, la Superintendencia de Transporte o los Organismos de Tránsito según corresponda de acuerdo con la función de verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020 y las disposiciones que lo reglamenten.
- Realizar reunión del comité de seguridad vial por lo menos (1) al año para revisar los resultados de la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV.

3.1.5. Paso 5: Diagnostico

El diagnóstico realizado por el DADEP, se realizó con base en la normativa vigente según la Resolución 40595 de 2022, donde se tiene como requisito el desarrollo en las listas que se mencionan a continuación:

- Lista de sedes y servicios:

Sedes y Servicios que presta la Entidad	
Cantidad de sedes	2
Servicios	Administrar los espacios públicos

Tabla 2. Lista de sedes y servicios

- Lista de contratistas (ocasionales o permanentes): En la actualidad no tenemos contratistas que realicen desplazamientos laborales en vehículos de la Entidad.
- Lista de colaboradores de la organización: Esta información corresponde a los insumos del año 2023, no obstante, para cada vigencia se realiza la actualización del personal vinculado con la Entidad.
- Vehículo Automotor de propiedad de la entidad:

VEHICULO PROPIO										
Marca	Línea	Modelo	Placa	Cilindraje en c/c	Número vin	Número de motor	Fecha Fabricación	Vigencia SOAT	Vigencia revisión técnico mecánica	Kilometraje
CHEVROLET	TRACKER	2018	OLN 294	1795	3GNCJBEE3JL904336	CJL904336	2017	6/06/2026	29/05/2026	91.335 25/06/25

Tabla 3. Vehículo propio

En relación con los vehículos automotores de propiedad del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP, se informa que actualmente la entidad cuenta con un vehículo institucional.

El vehículo operativo es una Chevrolet Tracker de placas OLN 294, para desplazamientos y recorridos cortos para cubrir los requerimientos de la entidad.

Por otra parte, es importante anotar que el plan de emergencias viales se adoptó desde la vigencia 2023 y los conductores se encuentran capacitados en el curso de primer respondiente.

3.1.6. Paso 6: Caracterización, evaluación y control de riesgos

Los riesgos viales se identifican, analizan y valoran según la información recogida dentro de la encuesta que se muestra a continuación:

3.1.6.1. Encuesta / Instrumento para determinar el riesgo vial

Con la aplicación de esta encuesta se busca:
Conocer, identificar, corregir, reducir y/o mitigar los riesgos viales evidenciados en los resultados obtenidos a través de ésta y promover una movilidad segura.

Aplicación de la encuesta

El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público determina el uso de herramientas informáticas para el levantamiento y consolidación de la información de la encuesta de movilidad, permitiendo así el análisis de los resultados obtenidos.

Ficha técnica para la aplicación de la encuesta

Ficha técnica para la Aplicación de la Encuesta	
Solicitada por:	Movilidad
Realizada por:	Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público
Fecha de aplicación:	1 de diciembre al 20 de diciembre de 2025
Fecha de terminación:	Diciembre 20 de 2025
Universo:	Personal vinculado con la Entidad
Tamaño de la muestra:	210 encuestas realizadas
Total, de preguntas formuladas:	40 preguntas

Tabla 4. Ficha técnica de la encuesta

Cálculo de la muestra:

Población	386
Tamaño de muestra	210

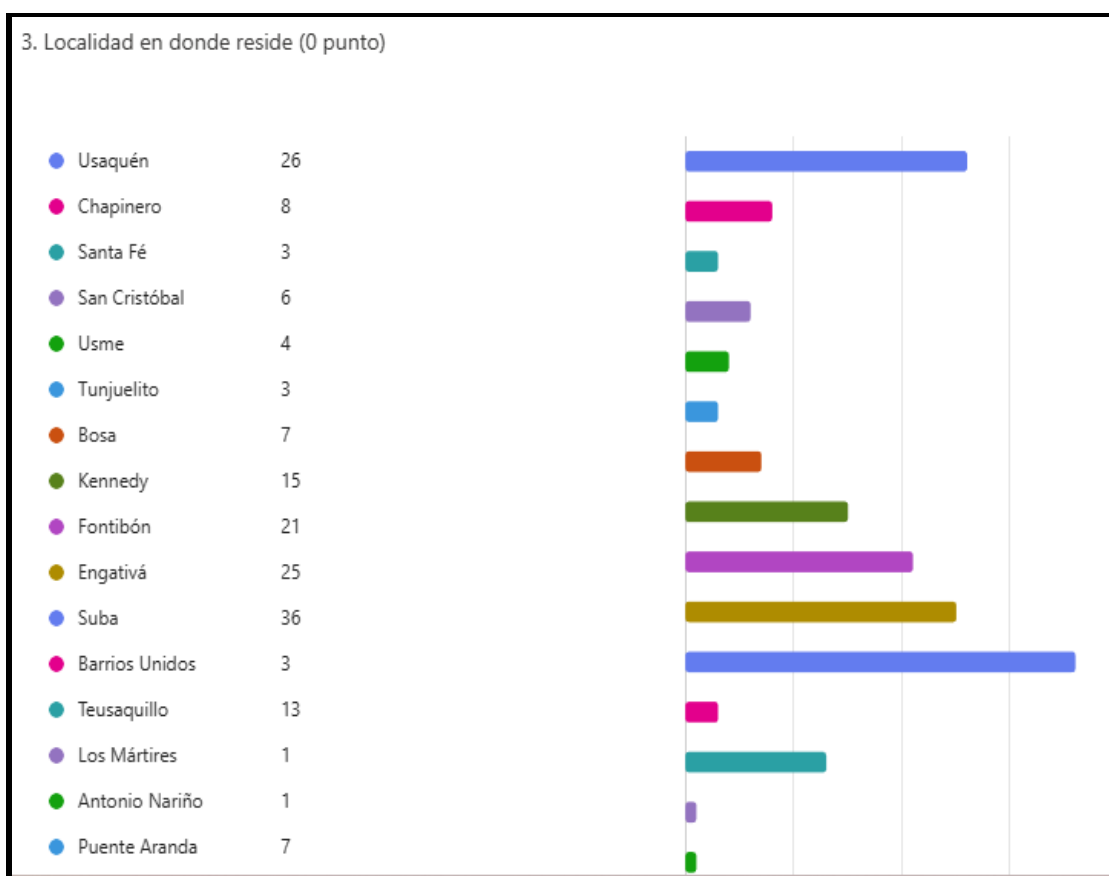
Ilustración 1. Cálculo de la muestra

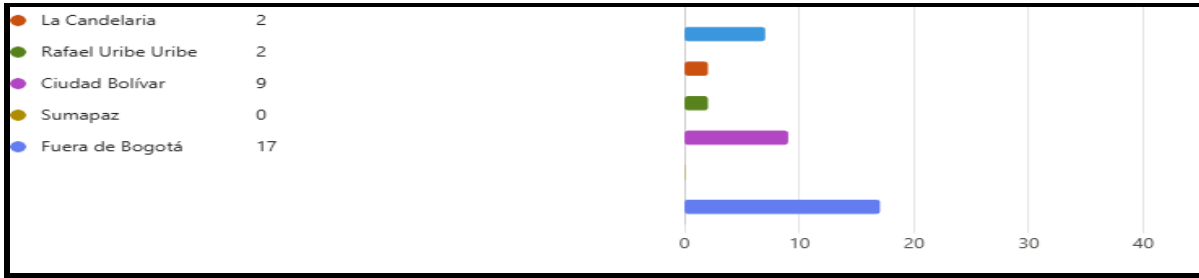
Consolidación y análisis de la encuesta

ENCUESTA PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL - PESV -

OBJETIVO: La seguridad vial es compromiso de todos. En cumplimiento a la resolución 40595 del 2022 "Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial", las respuesta de la siguiente encuesta se puede contar con información actualizada para fortalecer el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) y para dar continuidad a la cultura de prevención y movilidad segura por parte de todos los actores viales del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público.

3 LOCALIDAD EN DONDE RESIDE





Esta pregunta permite identificar la distribución territorial de los servidores, contratistas y pasantes del DADEP, incluyendo localidades urbanas y la opción “Fuera de Bogotá”. La información es fundamental para reconocer los contextos de movilidad a los que se enfrentan los actores viales de la entidad, considerando que cada localidad presenta condiciones distintas de infraestructura vial, niveles de congestión, seguridad ciudadana y oferta de transporte público. Este insumo es clave para el análisis de exposición al riesgo vial y para la focalización de acciones preventivas del PESV, especialmente en rutas con alta siniestralidad o largos tiempos de desplazamiento.

4. BARRIO DE RESIDENCIA



Análisis:

El detalle del barrio complementa la información territorial de la pregunta anterior y permite una caracterización más precisa del entorno inmediato de movilidad de los encuestados. Esta variable contribuye a identificar zonas con posibles problemáticas asociadas a inseguridad vial, deficiencias en señalización, estado de las vías o acceso limitado a transporte seguro. Su análisis apoya la formulación de estrategias diferenciales y refuerza el enfoque preventivo del PESV desde el origen del desplazamiento.

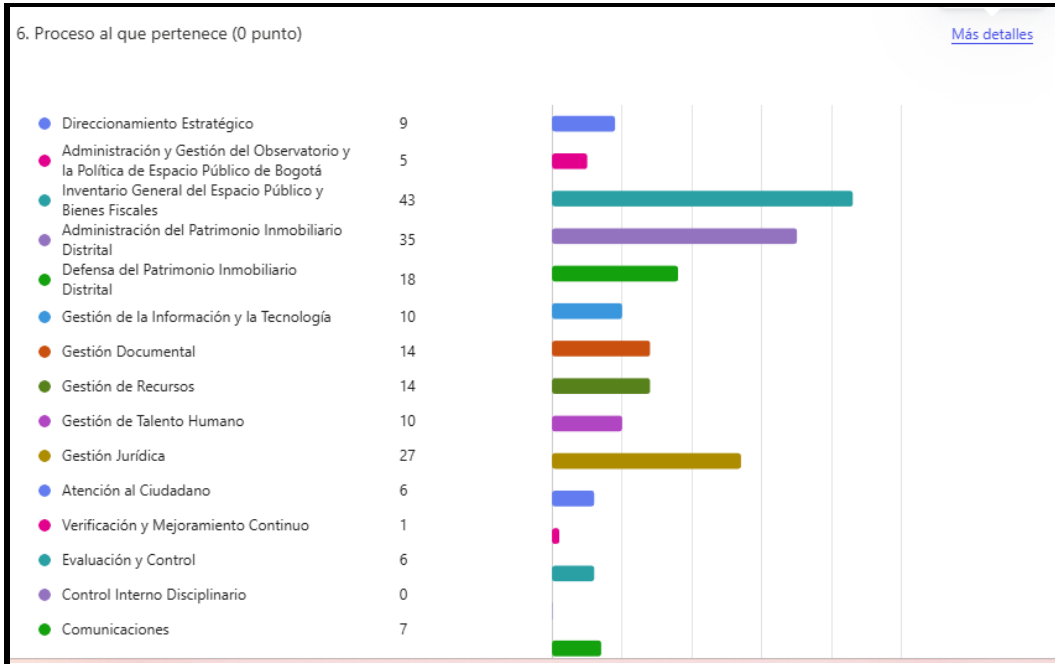
5. UPZ



Análisis:

La identificación de la Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) fortalece el análisis geográfico del riesgo vial, alineándolo con instrumentos de planeación territorial del Distrito. Esta información permite cruzar datos con estadísticas externas de siniestralidad vial y facilita la articulación del PESV con políticas distritales de movilidad segura, lo cual fortalece la gestión institucional del riesgo y la toma de decisiones basadas en evidencia

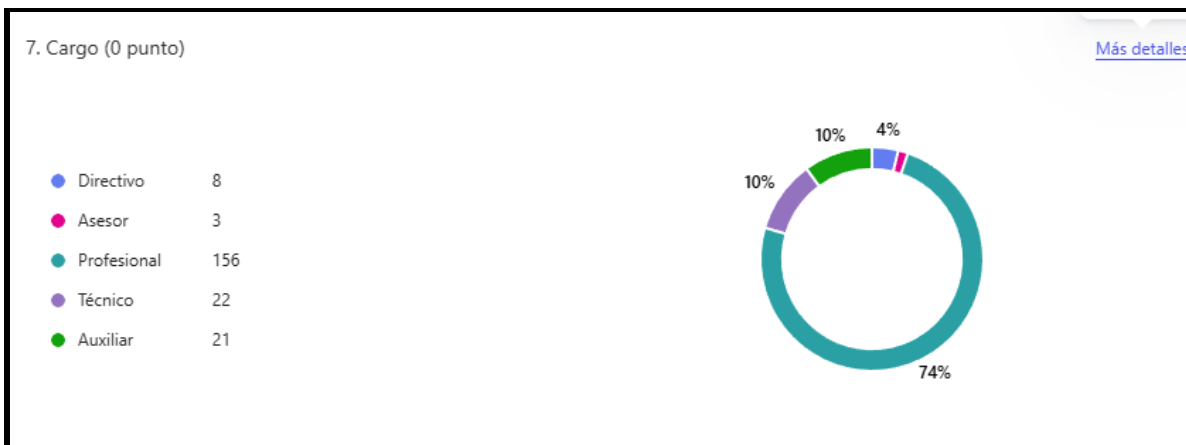
6. PROCESO AL QUE PERTENECE



Análisis:

Esta pregunta permite identificar la distribución del personal por procesos institucionales, lo que resulta clave para reconocer diferencias en niveles de exposición al riesgo vial. Algunos procesos pueden implicar mayor movilidad externa o desplazamientos frecuentes, lo cual incrementa la probabilidad de siniestros viales. El análisis de esta variable facilita la priorización de acciones del PESV y la asignación de medidas preventivas específicas según la naturaleza de cada proceso.

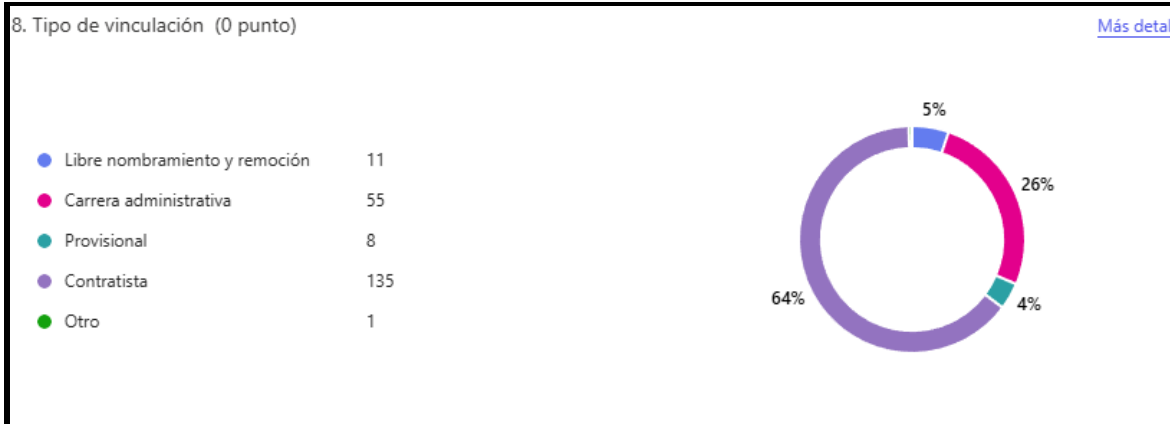
7. CARGO



Análisis:

El cargo ocupado por los encuestados incide directamente en la responsabilidad, frecuencia y tipo de desplazamientos que realizan. La identificación de cargos directivos, asesores, profesionales, técnicos y auxiliares permite evaluar el nivel de exposición al riesgo vial y orientar estrategias de sensibilización y capacitación acordes con el rol desempeñado dentro de la entidad, fortaleciendo la corresponsabilidad en seguridad vial.

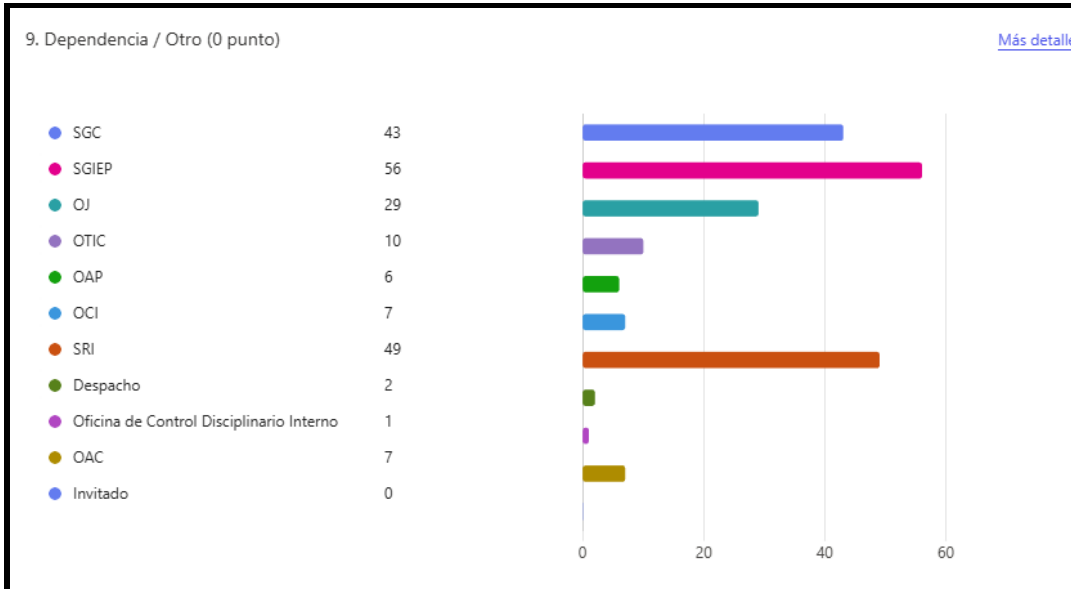
8. TIPO DE VINCULACIÓN



Análisis:

El tipo de vinculación (planta, contratista u otro) permite asegurar que las acciones del PESV tengan un enfoque incluyente, garantizando que tanto servidores públicos como contratistas reciban información, capacitación y seguimiento en seguridad vial. Esta pregunta evidencia el compromiso institucional con la cobertura integral del PESV, conforme a la Resolución 40595 de 2022.

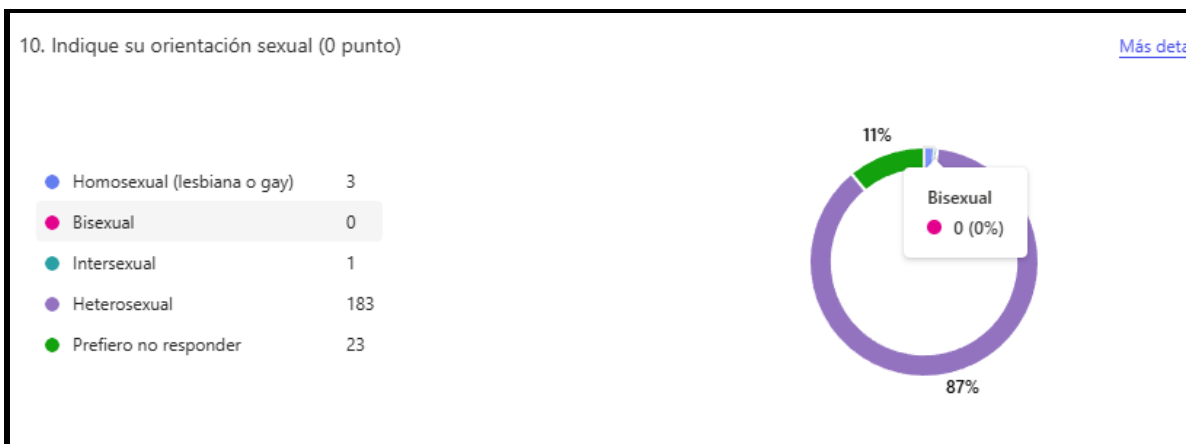
9. DEPENDENCIA



Análisis:

La identificación de la dependencia permite analizar la distribución organizacional de los encuestados y relacionarla con los riesgos viales asociados a las funciones de cada área. Esta información es útil para diseñar estrategias focalizadas por dependencia y para fortalecer la articulación del PESV con los procesos misionales y de apoyo de la entidad.

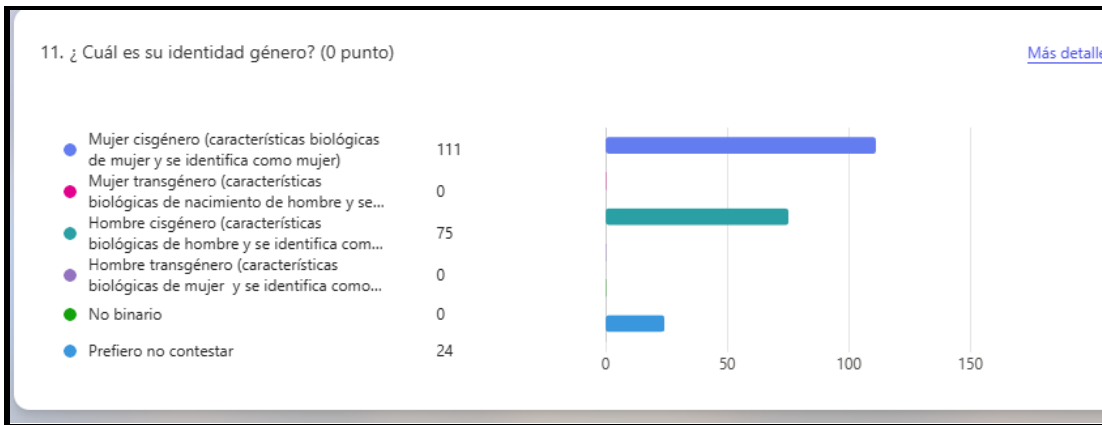
10. INDIQUE SU ORIENTACIÓN SEXUAL



Análisis:

Esta pregunta responde al enfoque de inclusión y diversidad, permitiendo caracterizar a la población encuestada desde una perspectiva diferencial. Aunque no incide directamente en el riesgo vial, fortalece el enfoque integral del PESV, garantizando que las estrategias de comunicación y sensibilización sean respetuosas de la diversidad y promuevan una cultura institucional incluyente.

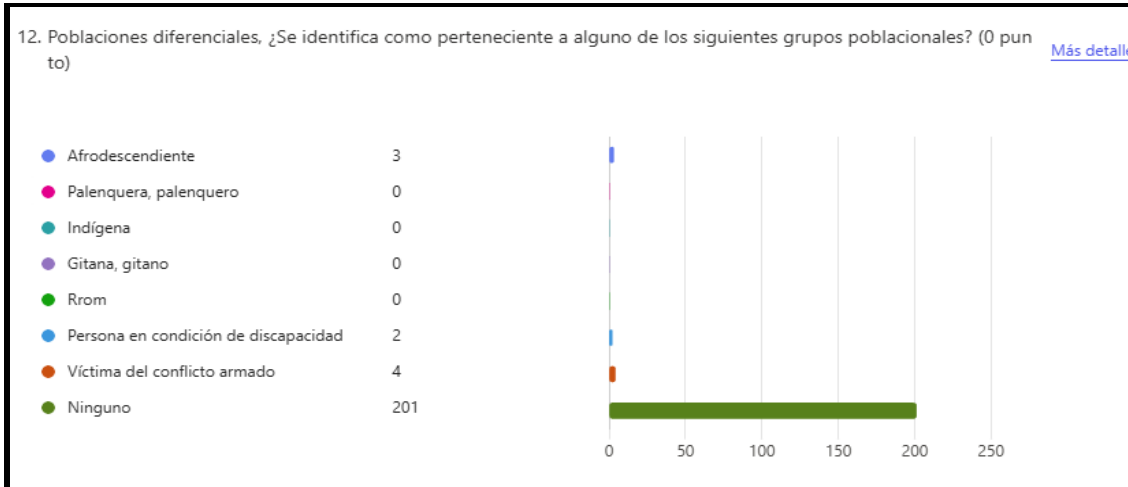
11. CUAL ES SU IDENTIDAD DE GÉNERO



Análisis:

La identificación de la identidad de género permite integrar el enfoque de género dentro del PESV, alineado con las políticas de equidad y no discriminación. Este enfoque contribuye a diseñar acciones de prevención y comunicación que reconozcan las particularidades y necesidades de todos los actores viales de la entidad.

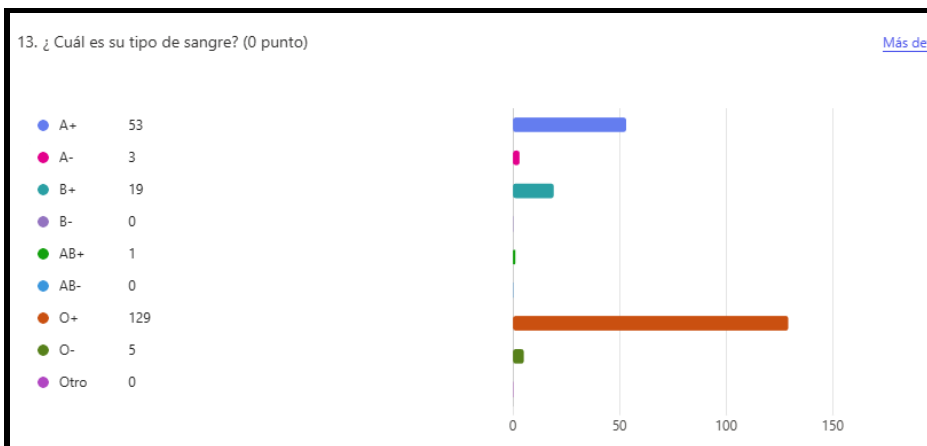
12. POBLACIONES DIFERENCIALES



Análisis:

Esta pregunta permite identificar la presencia de poblaciones diferenciales, incluidas personas con discapacidad o víctimas del conflicto armado. La información es clave para ajustar las estrategias del PESV, garantizando accesibilidad, inclusión y medidas preventivas específicas para actores viales con mayor vulnerabilidad.

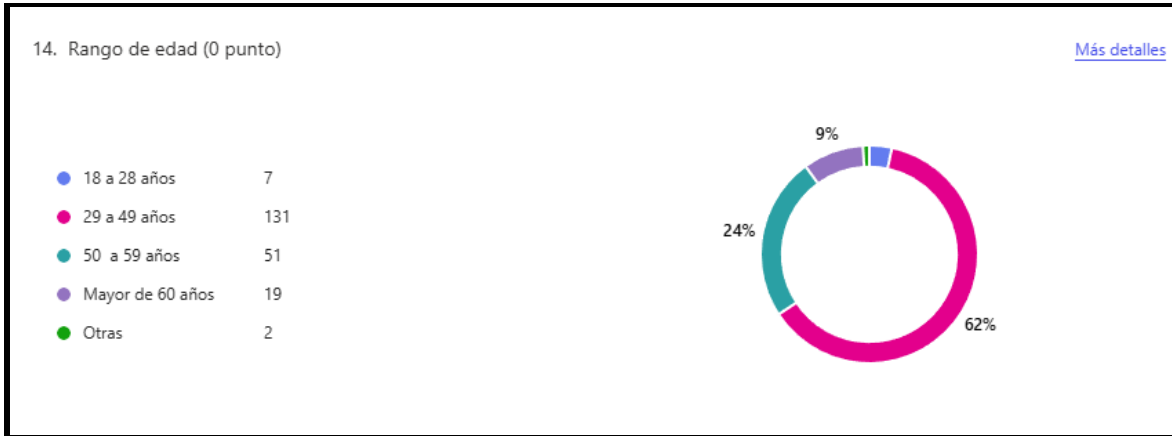
13. ¿CUAL ES SU TIPO DE SANGRE?



Análisis:

El registro del tipo de sangre constituye un insumo relevante para la atención oportuna en caso de emergencias viales. Aunque su finalidad es preventiva y de respuesta, refuerza la preparación institucional frente a siniestros viales y se articula con los planes de emergencia y contingencia del PESV.

14. Rango de Edad



Total, de personas que respondieron: 210

Resultados obtenidos

- 18 a 28 años: 7 personas (3 %)
- 29 a 49 años: 131 personas (62 %)
- 50 a 59 años: 51 personas (24 %)
- Mayor de 60 años: 19 personas (9 %)
- Otras: 2 personas (1 %)

Análisis e interpretación

Los resultados evidencian que la mayor concentración del personal se encuentra en el rango de edad entre 29 y 49 años, con 131 respuestas, lo que representa el 62 % del total de encuestados. Este grupo etario corresponde a población laboralmente activa, con alta frecuencia de desplazamientos diarios y, en muchos casos, responsabilidades familiares y laborales que pueden incidir en la exposición al riesgo vial, especialmente en contextos de congestión, presión de tiempo y múltiples trayectos diarios.

En segundo lugar, se ubica el grupo de 50 a 59 años, con 51 personas (24 %). Este segmento suele presentar una experiencia consolidada en la movilidad, pero puede verse afectado por factores como fatiga, disminución de reflejos o condiciones de salud propias de la edad, aspectos que deben ser considerados dentro de las estrategias preventivas del PESV.

El grupo de personas mayores de 60 años, con 19 respuestas (9 %), aunque minoritario, representa un grupo de especial atención, dado que puede presentar mayor vulnerabilidad frente a siniestros viales, especialmente como peatones o usuarios del transporte público.

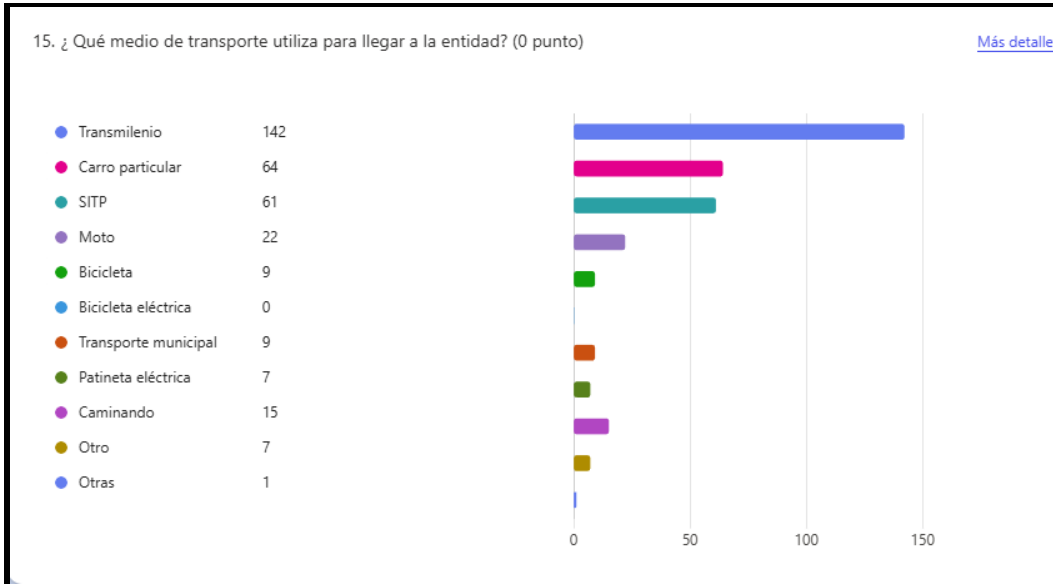
El rango de 18 a 28 años, con 7 personas (3 %), es el menos representativo. No obstante, este grupo suele estar asociado, a nivel general, con mayores conductas de riesgo vial, como exceso de velocidad o distracción, por lo cual no debe ser excluido de las acciones preventivas.

La categoría “Otras” (1 %) corresponde a casos atípicos o no clasificados, sin impacto significativo en el análisis global.

Conclusiones

- La entidad cuenta principalmente con un personal adulto en edad laboral activa, lo que implica alta exposición recurrente al riesgo vial.
- Las estrategias del PESV deben diseñarse considerando un enfoque diferencial por edad, incorporando:
- Acciones de prevención de la fatiga y la distracción para el grupo de 29 a 49 años.
- Medidas de protección y sensibilización específicas para personas mayores de 50 años.
- Este resultado permite ajustar los mensajes pedagógicos y campañas de sensibilización, alineándolos con las características demográficas reales del personal.
- La información constituye una línea base demográfica clave para el diagnóstico del PESV 2026

15. ¿QUÉ MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZA PARA LLEGAR A LA ENTIDAD?



(Pregunta de selección múltiple, por lo cual una persona puede haber seleccionado más de una vía)

- Transmilenio: 142 personas
- Carro particular: 64 personas
- SITP: 61 personas
- Moto: 22 personas
- Caminando: 15 personas
- Bicicleta: 9 personas
- Transporte municipal: 9 personas
- Patineta eléctrica: 7 personas
- Otro: 7 personas
- Otras: 1 persona
- Bicicleta eléctrica: 0 personas

Análisis

Los resultados evidencian que el principal medio de desplazamiento hacia la entidad es el transporte público masivo, siendo Transmilenio la opción más utilizada, con 142 respuestas, lo que representa aproximadamente el 42 % de los encuestados. Este dato confirma una alta dependencia del sistema de

transporte público, lo cual expone a una proporción significativa del personal a riesgos viales asociados a peatones, cruces viales, estaciones congestionadas y tiempos prolongados de desplazamiento.

En segundo y tercer lugar se ubican el carro particular (64 respuestas) y el SITP (61 respuestas), lo que indica que cerca de un 37 % del personal se moviliza en vehículos particulares o buses zonales. Este grupo está expuesto a riesgos relacionados con congestión vehicular, distracción, exceso de velocidad, fatiga y condiciones climáticas adversas, aspectos relevantes para la gestión del riesgo vial institucional.

El uso de motocicleta (22 respuestas), aunque menor en proporción, resulta especialmente relevante desde el enfoque del PESV, dado que los motociclistas son considerados actores viales vulnerables, con mayor probabilidad de lesiones graves o fatales en caso de siniestro vial. Este resultado justifica el fortalecimiento de acciones específicas de sensibilización y prevención dirigidas a este grupo.

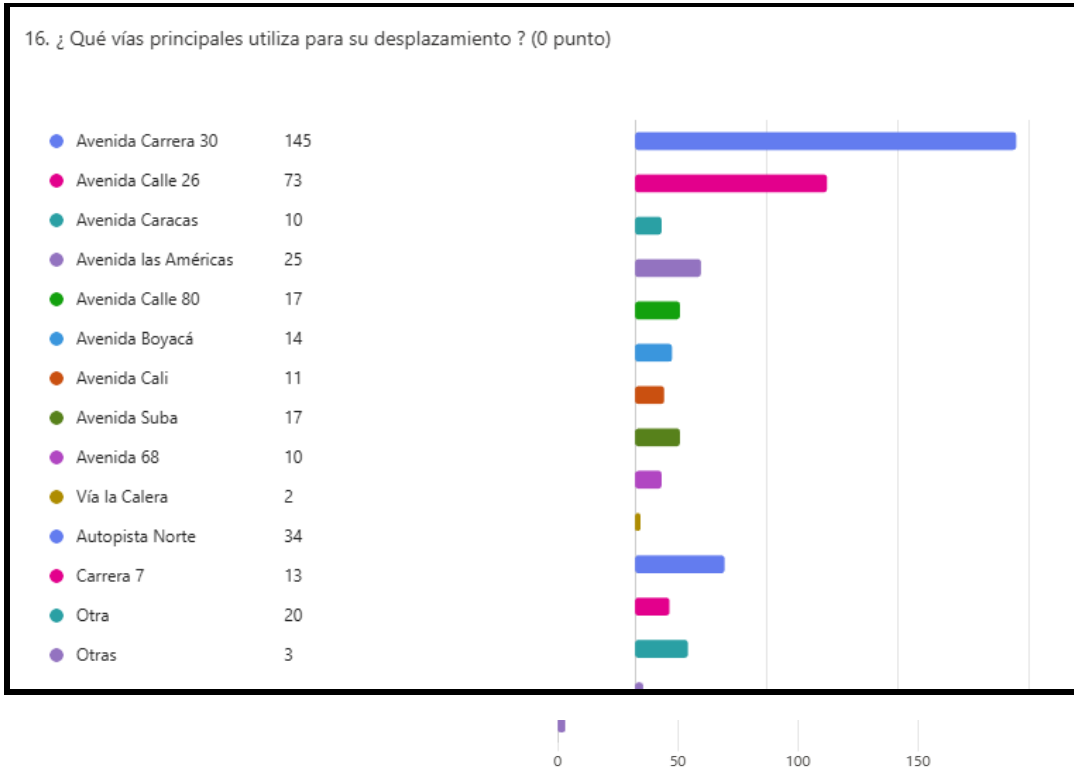
Se destaca también la presencia de actores viales vulnerables no motorizados, como quienes se desplazan caminando (15 personas), en bicicleta (9 personas) o en patineta eléctrica (7 personas). Aunque numéricamente representan un porcentaje menor, su nivel de exposición al riesgo es alto, especialmente en cruces viales, interacciones con vehículos motorizados y condiciones de infraestructura urbana.

Llama la atención que ningún encuestado reportó el uso de bicicleta eléctrica, lo cual sugiere que este modo de transporte aún no tiene una adopción significativa entre el personal de la entidad.

Conclusiones

- La entidad presenta una alta exposición al riesgo vial asociada al transporte público, principalmente como peatones y usuarios de sistemas masivos.
- Existe una proporción relevante de usuarios de vehículo particular, lo que refuerza la necesidad de trabajar en programas de velocidad segura, prevención de la distracción y manejo defensivo.
- La presencia de motociclistas y actores viales vulnerables sustenta la priorización del Programa de Protección de Actores Viales Vulnerables, conforme a la Resolución 40595 de 2022.
- Los resultados sirven como línea base para la formulación de estrategias de movilidad segura, promoción de comportamientos seguros y campañas de sensibilización diferenciadas según el medio de transporte.

16. ¿QUÉ VÍAS PRINCIPALES UTILIZA PARA SU DESPLAZAMIENTO?



(Pregunta de selección múltiple, por lo cual una persona puede haber seleccionado más de una vía)

Resultados obtenidos

- Avenida Carrera 30: 145
- Avenida Calle 26: 73
- Autopista Norte: 34
- Avenida Las Américas: 25
- Otra: 20
- Avenida Calle 80: 17
- Avenida Suba: 17
- Avenida Boyacá: 14
- Carrera 7: 13
- Avenida Cali: 11
- Avenida Caracas: 10

- Avenida 68: 10
- Otras: 3
- Vía La Calera: 2

Análisis

Los resultados evidencian que la Avenida Carrera 30 es la vía más utilizada por el personal de la entidad para su desplazamiento, con 145 selecciones, lo que la posiciona como el principal corredor vial asociado a los trayectos laborales. Esta vía es reconocida por su alto flujo vehicular, presencia de transporte pesado, múltiples intersecciones semaforizadas y alta siniestralidad, factores que incrementan el nivel de exposición al riesgo vial.

En segundo lugar, se encuentra la Avenida Calle 26, con 73 respuestas, un corredor estratégico de la ciudad que conecta el centro con el occidente y el aeropuerto. Esta vía presenta altas velocidades operativas, tramos con circulación mixta (vehículos particulares, transporte público y bicicletas) y condiciones que requieren especial atención desde el enfoque de velocidad segura y convivencia vial.

La Autopista Norte, con 34 respuestas, y la Avenida Las Américas, con 25 respuestas, también se destacan como corredores relevantes. Ambas vías se caracterizan por tramos de alta velocidad, congestión en horas pico y frecuentes eventos de tránsito, lo cual representa un riesgo significativo tanto para conductores como para peatones y motociclistas.

Un grupo importante de respuestas se distribuye entre vías como la Avenida Calle 80, Avenida Suba, Avenida Boyacá, Carrera 7 y Avenida Cali, las cuales concentran un flujo considerable de transporte público y particular. Estas vías suelen presentar conflictos entre diferentes actores viales, especialmente peatones, ciclistas y motociclistas, incrementando la probabilidad de incidentes viales.

Las respuestas clasificadas como “Otra” y “Otras” (23 en total) reflejan la diversidad de trayectos utilizados por el personal, lo que implica que la gestión del riesgo vial institucional no puede limitarse a un solo corredor, sino que debe contemplar estrategias transversales aplicables a distintos entornos viales.

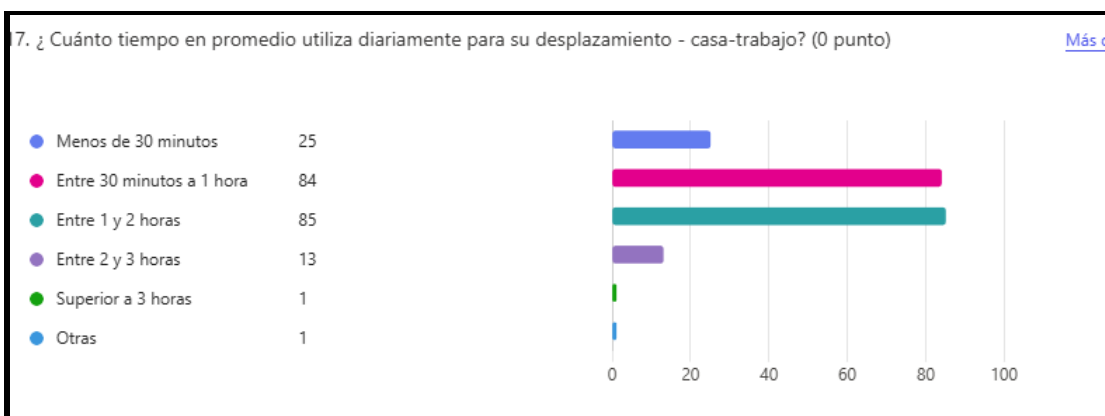
Finalmente, aunque con baja frecuencia, se identifica el uso de la Vía La Calera (2 respuestas), la cual representa un riesgo particular por tratarse de una vía con curvas, pendientes y condiciones climáticas variables, aspectos relevantes para la prevención de siniestros viales.

Conclusiones para el PESV 2026

- La mayoría de los desplazamientos del personal se concentran en corredores arteriales de alta complejidad vial, lo que incrementa la exposición al riesgo.
- Las vías identificadas requieren especial énfasis en los programas de:
- Gestión de la velocidad segura
- Prevención de la distracción

- Protección de actores viales vulnerables
- Esta información constituye un insumo clave para focalizar campañas de sensibilización, mensajes preventivos y acciones pedagógicas del PESV, alineadas con las condiciones reales de movilidad del personal.
- Los resultados permiten establecer una línea base territorial para orientar futuras intervenciones y estrategias de seguridad vial institucional.

17. ¿CUÁNTO TIEMPO EN PROMEDIO UTILIZA DIARIAMENTE PARA SU DESPLAZAMIENTO – CASA - TRABAJO?



Resultados obtenidos

De las 210 personas encuestadas, se obtuvo la siguiente distribución en los tiempos de desplazamiento diario:

- Entre 1 y 2 horas: 85 personas
- Entre 30 minutos y 1 hora: 84 personas
- Menos de 30 minutos: 25 personas
- Entre 2 y 3 horas: 13 personas
- Superior a 3 horas: 1 persona
- Otras: 1 persona

Análisis

Los resultados muestran que la mayoría del personal del DADEP emplea tiempos de desplazamiento prolongados, concentrándose principalmente entre 30 minutos y 2 horas diarias para el trayecto casa–trabajo. Este comportamiento evidencia una exposición extendida al riesgo vial, dado que, a mayor tiempo de permanencia en la vía, aumenta la probabilidad de ocurrencia de incidentes o siniestros de tránsito.

El grupo de personas que tarda entre 1 y 2 horas representa el segmento más numeroso, seguido muy de cerca por quienes emplean entre 30 minutos y 1 hora. Estos tiempos prolongados están asociados a factores como congestión vehicular, alta demanda del transporte público, recorridos largos y múltiples transbordos, lo que puede generar estrés, fatiga y distracción, elementos reconocidos como factores de riesgo en la seguridad vial.

Aunque en menor proporción, la existencia de personas que reportan desplazamientos de más de 2 horas diarias resulta relevante, ya que este grupo presenta un riesgo incrementado de fatiga física y mental, disminución de la atención y toma de decisiones tardías, especialmente en trayectos de retorno al hogar.

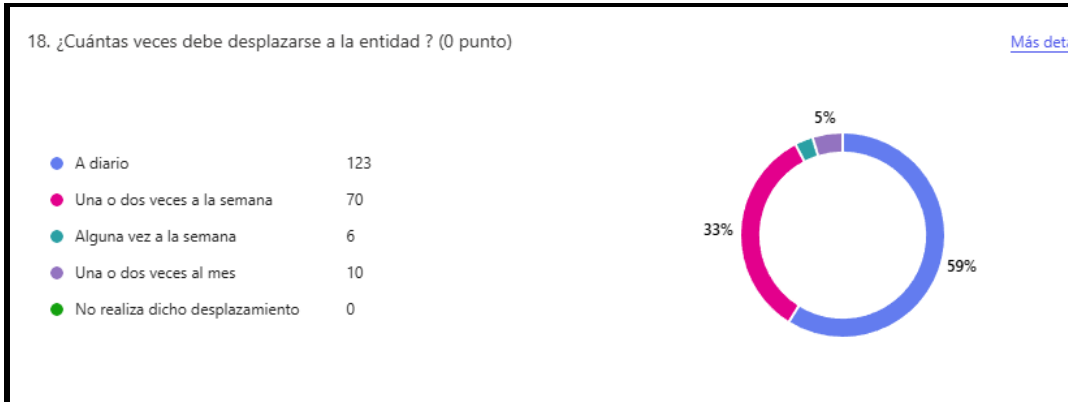
Por otro lado, el grupo que reporta tiempos de desplazamiento menores a 30 minutos presenta una exposición reducida al riesgo vial; sin embargo, no se excluye la necesidad de fortalecer comportamientos seguros, ya que la percepción de trayectos cortos puede llevar a la relajación de las medidas de prevención.

Conclusión

El análisis de esta pregunta evidencia la necesidad de reforzar dentro del PESV del DADEP acciones enfocadas en la prevención de la fatiga, la gestión del estrés y la promoción de conductas seguras durante desplazamientos prolongados, especialmente para quienes utilizan transporte público y recorren corredores viales de alta congestión.

Asimismo, esta información constituye un insumo clave para la formulación de estrategias de sensibilización y capacitación orientadas a la planificación del viaje, pausas activas, autocuidado y toma de decisiones seguras en la vía, en concordancia con la Resolución 40595 de 2022.

18. ¿CUÁNTAS VECES DEBE DESPLAZARSE A LA ENTIDAD?



Total, de personas que respondieron: 209

Resultados obtenidos

- A diario: 123 personas
- Una o dos veces a la semana: 70 personas
- Alguna vez a la semana: 6 personas
- Una o dos veces al mes: 10 personas
- No realiza dicho desplazamiento: 0 personas

Análisis

Los resultados muestran que la mayoría del personal encuestado se desplaza diariamente a la entidad, con 123 respuestas, lo que representa aproximadamente el 59 % del total. Este dato es altamente significativo para el Plan Estratégico de Seguridad Vial, ya que una frecuencia diaria de desplazamiento incrementa la exposición acumulada al riesgo vial, independientemente del medio de transporte utilizado.

En segundo lugar, 70 personas (33 %) indicaron que se desplazan una o dos veces a la semana, lo cual evidencia la presencia de esquemas de trabajo mixtos o modalidades de presencialidad parcial. Aunque la frecuencia es menor que el desplazamiento diario, este grupo continúa estando expuesto a riesgos viales de manera regular, especialmente en días específicos de alta congestión.

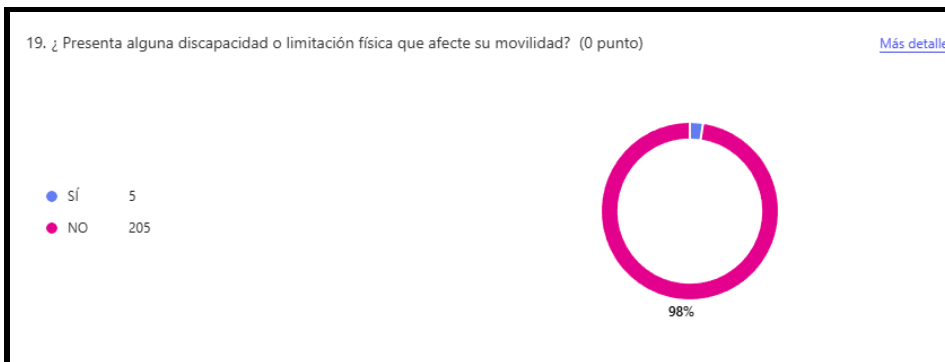
Un grupo reducido manifestó desplazarse alguna vez a la semana (6 personas) o una o dos veces al mes (10 personas). Si bien su nivel de exposición es menor, no deja de ser relevante desde el enfoque preventivo del PESV, dado que estos desplazamientos pueden coincidir con condiciones particulares de riesgo como desconocimiento de cambios viales, menor familiaridad con el trayecto o condiciones climáticas adversas.

Es importante resaltar que ninguna persona indicó no realizar desplazamientos a la entidad, lo que confirma que el 100 % de los encuestados está expuesto al riesgo vial, en mayor o menor medida, como parte de su vinculación laboral.

Conclusiones

- Existe una alta exposición recurrente al riesgo vial, dado que más de la mitad del personal se desplaza a diario a la entidad.
- La frecuencia de desplazamiento refuerza la necesidad de implementar acciones preventivas permanentes y no esporádicas, alineadas con los cinco programas del PESV.
- Este resultado sustenta la priorización de estrategias de:
- Prevención de la fatiga
- Prevención de la distracción
- Velocidad segura
- Protección de actores viales vulnerables.

19. ¿PRESENTA ALGUNA DISCAPACIDAD O LIMITACIÓN FÍSICA QUE AFECTE SU MOVILIDAD?



Total, de personas que respondieron: 210

Resultados obtenidos

- Sí: 5 personas
- No: 205 personas

Análisis

Los resultados indican que la gran mayoría de los encuestados (205 personas, equivalente al 98 %) manifestó no presentar ninguna discapacidad o limitación física que afecte su movilidad. Este resultado refleja que, en términos generales, el personal de la entidad no presenta restricciones físicas

permanentes que condicionen de manera significativa sus desplazamientos cotidianos hacia y desde la entidad.

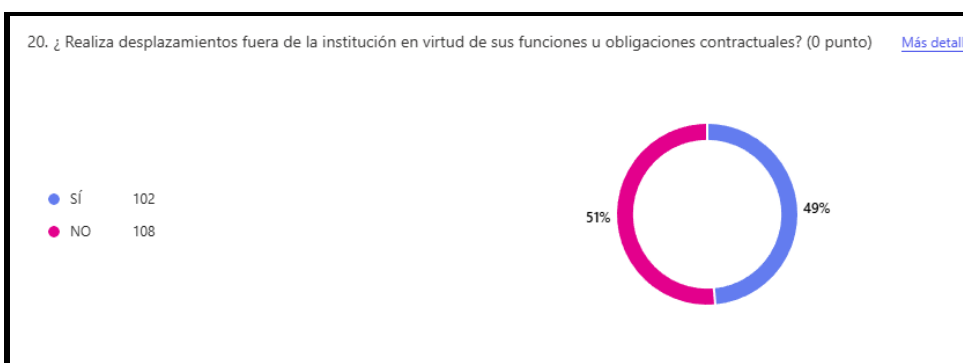
No obstante, se identifica que 5 personas (2 %) sí reportan algún tipo de discapacidad o limitación física que afecta su movilidad. Aunque el porcentaje es bajo, este grupo adquiere especial relevancia desde el enfoque del Plan Estratégico de Seguridad Vial, dado que estas personas pueden tener mayor vulnerabilidad frente a riesgos viales, especialmente como peatones o usuarios del transporte público.

Desde una perspectiva preventiva e inclusiva, este resultado resalta la necesidad de que las acciones del PESV contemplen el enfoque diferencial y de accesibilidad, considerando posibles barreras en infraestructura, tiempos de desplazamiento, condiciones del entorno vial y situaciones de emergencia durante los trayectos.

Conclusiones para el PESV 2026

- Aunque la proporción de personas con discapacidad o limitación física es reducida, su condición requiere medidas de prevención específicas, en concordancia con los principios de inclusión y protección de actores viales vulnerables.
- El PESV debe garantizar que las estrategias de sensibilización, comunicación y prevención sean accesibles e incluyentes, teniendo en cuenta las diferentes capacidades del personal.
- Este resultado respalda la incorporación de acciones dentro del Programa de Protección de Actores Viales Vulnerables, orientadas no solo a ciclistas y motociclistas, sino también a personas con movilidad reducida.
- La información constituye una línea base institucional para evaluar la pertinencia de ajustes razonables y acciones de acompañamiento en materia de movilidad segura.
- Cuando quieras, envíame la siguiente pregunta de la encuesta y continuamos con el análisis detallado, manteniendo la coherencia para el documento final.

20. ¿REALIZA DESPLAZAMIENTOS FUERA DE LA INSTITUCIÓN EN VIRTUD DE SUS FUNCIONES U OBLIGACIONES CONTRACTUALES?



Total, de personas que respondieron: 210

Resultados obtenidos

- Sí: 102 personas
- No: 108 personas

Análisis

Los resultados evidencian una distribución casi equilibrada entre el personal que sí realiza desplazamientos externos por razones laborales y aquel que no lo hace. Un total de 102 personas (49 %) manifestó que realiza desplazamientos fuera de la institución en desarrollo de sus funciones u obligaciones contractuales, mientras que 108 personas (51 %) indicó que no realiza este tipo de movilizaciones.

Este hallazgo es altamente relevante para el Plan Estratégico de Seguridad Vial, dado que cerca de la mitad del personal de la entidad se encuentra expuesto a riesgos viales adicionales, más allá del trayecto casa–trabajo–casa. Los desplazamientos laborales suelen implicar condiciones de riesgo diferenciadas, tales como mayor presión por cumplimiento de tiempos, circulación en zonas desconocidas, uso de diferentes medios de transporte y exposición prolongada al entorno vial.

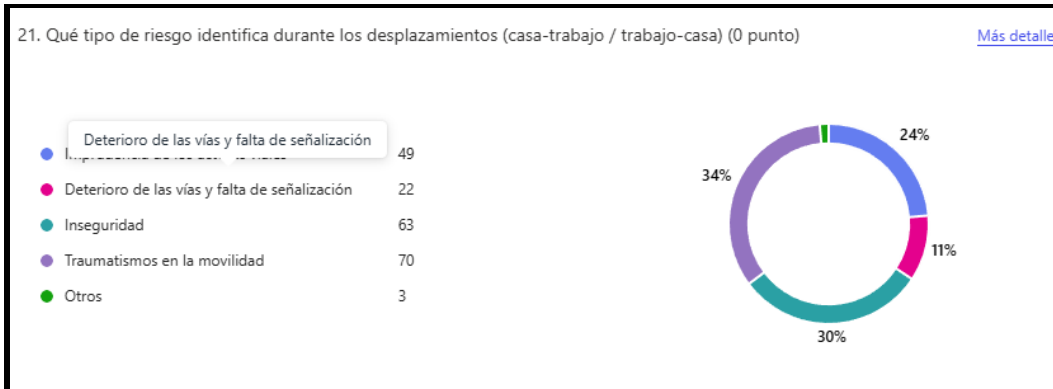
Asimismo, este grupo puede interactuar de manera más frecuente con actores viales vulnerables, enfrentar condiciones variables de infraestructura y clima, y estar expuesto a situaciones imprevistas durante la jornada laboral, lo cual incrementa la probabilidad de incidentes viales si no se cuenta con medidas preventivas adecuadas.

Por su parte, el grupo que no realiza desplazamientos externos concentra su exposición principalmente en los trayectos de ingreso y salida de la entidad. No obstante, esto no implica ausencia de riesgo, sino una menor diversificación de escenarios viales.

Conclusiones

- Aproximadamente uno de cada dos servidores públicos, contratistas o pasantes realiza desplazamientos externos por motivos laborales, lo que incrementa la exposición al riesgo vial institucional.
- Este resultado justifica el fortalecimiento de acciones específicas dirigidas al riesgo vial en misión, incluyendo:
 - Planeación segura de desplazamientos
 - Sensibilización en conducción segura y comportamiento vial
 - Prevención de la fatiga y la distracción durante la jornada laboral
- La información permite segmentar estrategias del PESV, diferenciando acciones para personal con y sin desplazamientos laborales externos.
- Este dato constituye una línea base clave para la formulación de indicadores, seguimiento y control del riesgo vial asociado a actividades misionales.

21. ¿QUÉ TIPO DE RIESGO IDENTIFICA DURANTE LOS DESPLAZAMIENTOS (CASA–TRABAJO / TRABAJO–CASA)?



Total, de respuestas registradas: 207

Resultados obtenidos

- Traumatismos en la movilidad: 70 respuestas (34 %)
- Inseguridad: 63 respuestas (30 %)
- Inseguridad por siniestros / situaciones asociadas al tránsito (según categoría reportada en el formulario): 49 respuestas (24 %)
- Deterioro de las vías y falta de señalización: 22 respuestas (11 %)
- Otros: 3 respuestas (1 %)

Análisis

Los resultados evidencian que el principal riesgo percibido por el personal durante sus desplazamientos está asociado a los traumatismos en la movilidad, con 70 respuestas (34 %). Esta percepción refleja una alta preocupación por la posibilidad de sufrir lesiones derivadas de siniestros viales, caídas, atropellamientos u otros eventos durante el desplazamiento diario, especialmente en corredores de alta congestión y exposición.

En segundo lugar, se identifica la inseguridad, con 63 respuestas (30 %), entendida como riesgos asociados a robos, violencia o situaciones que afectan la integridad personal durante los trayectos. Este resultado pone de manifiesto que la percepción del riesgo vial no se limita únicamente a los accidentes de tránsito, sino que incluye factores del entorno urbano que inciden directamente en la movilidad segura.

Adicionalmente, 49 respuestas (24 %) corresponden a una categoría de inseguridad asociada a situaciones del tránsito, lo cual refuerza la idea de que una parte importante del personal percibe el

desplazamiento diario como un escenario de riesgo constante, derivado del comportamiento de otros actores viales, la congestión y la falta de cultura vial.

El deterioro de las vías y la falta de señalización, con 22 respuestas (11 %), aunque con menor proporción, sigue siendo un factor relevante, ya que este tipo de condiciones incrementa la probabilidad de incidentes, especialmente para peatones, motociclistas y ciclistas.

Las respuestas agrupadas en “Otros” (1 %) indican la existencia de riesgos adicionales puntuales, que, si bien no son representativos en términos porcentuales, deben ser considerados dentro de una gestión integral del riesgo vial.

Conclusiones

- La percepción del riesgo vial del personal es alta y diversa, destacándose los traumatismos, la inseguridad y los factores asociados al entorno vial.
- Los resultados refuerzan la necesidad de fortalecer acciones del PESV relacionadas con:
 - Protección de actores viales vulnerables
 - Prevención de siniestros viales
 - Promoción de comportamientos seguros en la vía
- Es fundamental incorporar estrategias de sensibilización y autocuidado, orientadas no solo a la conducción, sino también a la movilidad segura como peatón y usuario del transporte público.

La matriz de Riesgos se encuentra en el visor de modelo integrado de planeación y gestión pública (MIPG). Link: <https://sgc.dadep.gov.co/8/127-FORGT-57.php>

3.1.7. Paso 7: Objetivos y Metas del PESV

La ejecución del presente plan aplica para todo el personal vinculado, es decir todas las personas que hacen parte del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, contiene los siguientes objetivos (general y específicos):

3.1.7.1. Objetivo General

Prevenir que ocurran muertes, lesiones o daños derivados de los siniestros viales, que puedan afectar el medio ambiente y la integridad física, mental, social de todas las personas que intervienen en los diversos procesos misionales o de soporte de la Entidad, la comunidad en general y el medio ambiente.

3.1.7.2. Objetivos Específicos

- Garantizar el fortalecimiento de la gestión institucional, generando las condiciones y recursos necesarios para la adecuada implementación, seguimiento, control, evaluación y mejora continua del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Entidad.
- Capacitar al personal de planta y contratistas a efectos de fomentar cultura en temas de seguridad vial, y promoviendo hábitos de buen comportamiento en las vías que contribuyan en la prevención y mitigación de incidentes y/o siniestros para todos los actores viales.
- Sensibilizar a todo el personal del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público DADEP, sin distinción de su forma de vinculación respecto al Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), a través de inducciones, campañas, actividades lúdicas en temas de seguridad vial, brindando información clara acerca de los comportamientos que debemos tener como actores viales.
- Generar estrategias que permitan hacer seguimiento del alistamiento diario, mantenimiento preventivo, mantenimiento correctivo y condiciones de seguridad activa y pasiva de los vehículos propios y tercerizados.

3.1.8. Paso 8: Programas de Gestión de Riesgos Críticos y Factores de Desempeño.

Para la ejecución del presente plan y el logro de los objetivos, se tendrán en cuenta los 5 programas establecidos en la resolución 40595 de 2022.

- Programa de gestión de la velocidad segura.

- Programa de prevención de la fatiga
- Programa de prevención de la distracción
- Programa de cero tolerancias a la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas
- Programa para la protección de actores viales vulnerables.

META: Para el 2025 el DADEP tiene contemplado desarrollar los cinco programas durante la vigencia.

3.2 Fase 2: Implementación y Ejecución del PESV

En esta fase se implementan las actividades necesarias para mejorar la seguridad vial en la Entidad, así como generar hábitos y comportamientos seguros y controlar los riesgos. Los pasos que corresponden a esta fase son los siguientes:

3.2.1 Paso 9: Plan Anual de Trabajo

**PLAN DE TRABAJO
DE ACTIVIDADES PESV VIGENCIA 2026**

ACTIVIDAD	FECHA DE INICIO	FECHA DE FINALIZACIÓN	EJECUTADO		EVIDENCIAS
			SI	NO	
Actualización del documento de acuerdo con los resultados de la encuesta vigencia 2025.	01-01-2026	30-01-2026			
Revisión y actualización de la matriz de riesgos viales existentes.	07-03-2026	30-07-2026			
Elaboración y presentación del informe de autogestión 2025.	01-01-2026	30-01-2026			
Difundir Política de Seguridad Vial a todos los colaboradores de la entidad.	01-02-2026	30-08-2026			
Realizar Seguimiento a los indicadores de gestión establecidos en el PESV de acuerdo con la periodicidad.	01-03-2026	30-11-2026			
Gestionar y ejecutar asesorías para fortalecer el PESV.	01-03-2026	30-09-2026			
Realizar seguimiento Hoja de vida de vehículos de DADEP.	01-04-2026	31-11-2026			
Revisión de idoneidad de los talleres de mantenimiento.	01-04-2026	30-12-2026			
Realizar seguimiento a posibles comparendos.	01-01-2026	30-12-2026			

Ejecutar el plan de formación PESV vigencia 2026.	01-01-2026	30-11-2026			
Realizar campañas, y piezas de comunicación sobre la importancia del PESV.	01-02-2026	30-12-2026			
Ejecutar comité PESV	01-03-2026	30-12-2026			
Gestionar y ejecutar auditoria en concordancia con el SST	01-03-2026	30-11-2026			
Realizar cursos idoneidad requeridos	01-03-2026	30-11-2026			
Seguimiento Ocupacional, para conductor a través del SG – SST y de acuerdo con la necesidad	01-03-2026	30-11-2026			
Socializar simulacro vial	01-03-2026	30-11-2026			
Realizar seguimiento a la Inspección preoperacional- Basada en Inspección diaria del vehículo	01-01-2026	30-12-2026			

3.2.2 Paso 10. Competencia y Plan Anual de Formación

El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público define las competencias en Seguridad vial de los colaboradores que realizan desplazamientos laborales al servicio de la Organización. Y los perfiles:

- **Líder del PESV**

El líder del Diseño e Implementación del PESV, debe contar con la siguiente competencia:

Líder del diseño e implementación		
Educación	Formación	Experiencia
NA	Capacitación en normatividad vigente del Plan Estratégico de Seguridad Vial	Tener conocimiento sobre la normatividad que rige el PESV.

Tabla 5. Líder del PESV

- Comité de Seguridad Vial**

Cada uno de los integrantes que forman parte del Comité deben contar con la siguiente formación:

Educación	Formación	Experiencia
NA	Capacitación en normatividad vigente del Plan Estratégico de Seguridad Vial	Tener conocimiento sobre la normatividad que rige el PESV .

Tabla 6. Comité de Seguridad Vial

- Capacitador en Seguridad Vial**

Esta persona debe contar con el siguiente perfil:

Educación	Formación	Experiencia
Técnico en Seguridad Vial o que tenga estudios relacionados con tránsito, transporte o movilidad.	Capacitación en normatividad vigente del Plan Estratégico de Seguridad Vial	Con experiencia en la normatividad vigente

Tabla 7. Capacitador en Seguridad Vial

- Planificador de rutas**

Para garantizar la buena planificación de rutas, la entidad contara con una persona que organizara el equipo de conductores y sus desplazamientos.

Educación	Formación	Experiencia
Carrera relacionada con logística y conocimiento de normas de tránsito.	Capacitación en normatividad vigente del Plan Estratégico de Seguridad Vial	Experiencia en tareas relacionadas con la planificación de rutas.

Tabla 8. Planificador de ruta

- Coordinador o técnico de mantenimiento**

Debe contar con el siguiente perfil:

Educación	Formación	Experiencia
Técnico en automóvil	Capacitación mecánica de motores gasolina	1 año como técnico de automóviles

Tabla 9. Coordinador o técnico de mantenimiento

- Auditor en Seguridad Vial**

Debe contar con el siguiente perfil:

Educación	Formación	Experiencia
-----------	-----------	-------------

N/A	Auditor en ISO 39001 Técnico en Seguridad Vial (opcional no excluyente)	1 año como auditor en Seguridad Vial
-----	---	--------------------------------------

Tabla 10. Auditor en Seguridad Vial

- Brigadista Vial**

Debe contar con la siguiente competencia:

Educación	Formación	Experiencia
N/A	Capacitación en protocolos de atención a víctimas.	6 meses de experiencia desarrollando actividades relacionadas con Planes de Emergencias Viales.

Tabla 11. Brigadista Vial

- Conductor**

El perfil del conductor propio de la Entidad se encuentra establecido en el Manual de funciones Vigente para el cargo de Conductor Código 480 Grado 03 el cual se detalla a continuación:

VII. REQUISITOS DE ESTUDIO Y EXPERIENCIA	
Estudios	Experiencia
Aprobación de cuatro. (4) años de educación básica secundaria. Licencia de conducción Categoría B2	Dieciocho (18) meses de experiencia relacionada con las funciones del cargo

Tabla 12. Conductor

PLAN DE FORMACIÓN

continuación, se detallan las capacitaciones a realizar durante la vigencia 2025 con el fin de prevenir siniestros viales.

PROGRAMACION		
4. TEMA	FECHA DE INICIO	FECHA DE FINALIZACIÓN
Capacitación en cero tolerancias con la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas	01-03-2026	02-06-2026
Capacitación en la Prevención de distractores en la vía para evitar accidentes	01-03-2026	30-07-2026
Prevención en seguridad vial para todos los colaboradores del DADEP.	01-04-2026	30-08-2026

Capacitación sobre Velocidad segura	01-03-2026	30-11-2026
Estrategias preventivas para abordar la Fatiga y el cansancio en la conducción	01-03-2026	30-09-2026
Capacitaciones asociadas al PESV en prevención en seguridad vial.	01-02-2026	01-06-2026
Que hacer en caso de un siniestro vial con daños materiales.	01-02-2026	01-10-2026
Conducción defensiva	01-02-2025	01-11-2026

Tabla 13. Plan de formación

3.2.3 Paso 11. Plan de Preparación y Respuesta ante Emergencias Viales

Este Plan de Emergencias se encuentra en el link:

<https://www.dadep.gov.co/sites/default/files/planeacion/2023-01/127-pppgt-05.pdf>

Simulacro Vial: Se llevó a cabo la filmación del video el 16 de septiembre de 2025. Link: \\172.26.1.6\Talento Humano\2023\2. MIPG\SG_SST\PESV\PASOS

3.2.4 Paso 12. Vías Seguras Administradas por la Organización

El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, se encuentra sujeto a la administración del edificio Centro Administrativo Distrital – CAD quienes son los encargados de la supervisión de sus rutas internas y señalización por medio de inspecciones a las instalaciones y procesos de auditorías, garantizando que las mismas permitan definir claramente las zonas de tránsito vehicular como peatonal, la señalización de circulación, zonas de parqueo, y sentido de la vía para el tránsito que permita distinguir y orientar a conductores, trabajadores y visitantes del CAD.

La Entidad no tiene conflicto de circulación entre peatones y/o vehículos, en vista que el parqueadero de los vehículos se encuentra en el sótano del edificio Centro Administrativo Distrital CAD y el personal ingresa por los senderos peatonales de la carrera 30 y la avenida de las Américas.

Ubicación	Carro Oficial	Directivos	Movilidad Reducida	Visitantes	Funcionarios	Motos	Bicicletas
Sub-sótano	-	-	-	-	54	-	-
Sótano	72	71	10	5	-	-	77
Norte	-	-	-	-	90	-	-

Central	-	-	-	-	60	-	-
Sur	-	-	--	-	67	94	-
TOTAL	72	71	10	5	271	94	77

Tabla 14. Ubicación en parqueadero

Desplazamiento en zonas peatonales

La circulación interna del personal se realiza en los pisos 15 y 16 del edificio del Centro Administrativo Distrital CAD, lo cual no interfiere con la circulación del personal al ingreso o salida del personal, el cual se desplaza hacia la carrera 30, calle 26 o avenida de las Américas.

Vías internas de circulación de los vehículos

Todos los vehículos, motocicletas y bicicletas que ingresen a las zonas de estacionamiento del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público y/o de terceros, estarán sujetos al acatamiento de las normas vigentes sobre tránsito en territorio nacional. Además, los conductores deberán extremar las medidas de seguridad y de respeto por la integridad de la vida y los bienes, peatones y ocupantes de otros vehículos, por lo cual se han definido las siguientes reglas de uso:

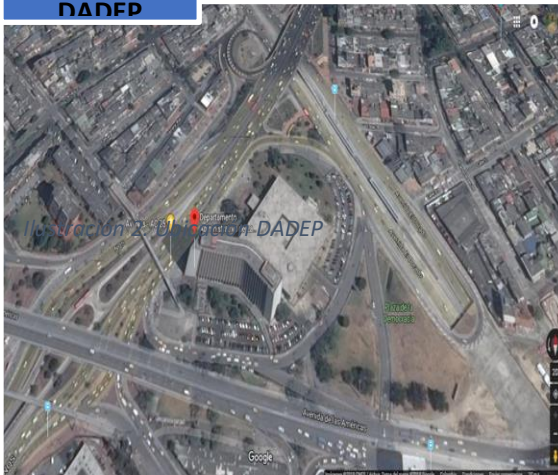
- El tránsito peatonal en las zonas de estacionamiento se debe limitar a lo estrictamente necesario, igualmente los conductores deben dar prioridad al evidenciar la circulación de peatones.
- La circulación en los parqueaderos se hará conservando siempre la derecha y a una velocidad máxima de diez (10) kilómetros por hora.
- Se prohíbe usar las zonas de estacionamiento para actividades distintas a las de su naturaleza propia, excepto aquellas que cuenten con la previa aprobación por los encargados del SST.
- Encender las luces al ingresar o salir por parqueaderos.
- Parquear en las áreas asignadas y dentro de las líneas que enmarcan la zona de parqueo.
- Los vehículos, motos y bicicletas deben parquear única y exclusivamente en el sitio destinado para ello.
- Cada conductor debe ser cuidadoso en el parqueo correcto de su vehículo y por tanto no podrá invadir zonas no autorizadas, ni espacios asignados a otros vehículos, ni zonas de circulación, ni zonas marcadas con emblemas de prohibido parquear.

Cualquier incidente o siniestro vial que se presente en las instalaciones (parqueaderos) deberá reportarse inmediatamente al jefe de la dependencia y/o a la subdirectora de la SGC, y seguir las acciones de acuerdo con el protocolo de reporte de accidentes de la Entidad.

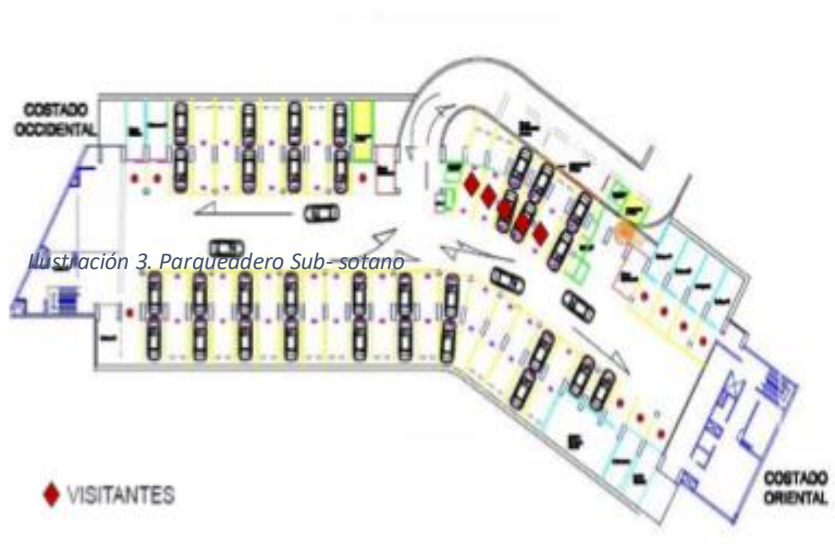
Parqueaderos internos

El Edificio del Centro Administrativo Distrital CAD cuenta con tres parqueaderos externos (Sur, Central y norte) y dos cubiertos (Sótano y sub-sótano) con la capacidad de 429 parqueaderos para carro y 94 para motos, distribuidos como se muestra a continuación:

Ubicación DADEP



Parqueadero Sub-Sótano



Parqueadero Sótano

ESPACIOS DE
ESTACIONAMIENTO

Parqueadero Norte, Sur Y

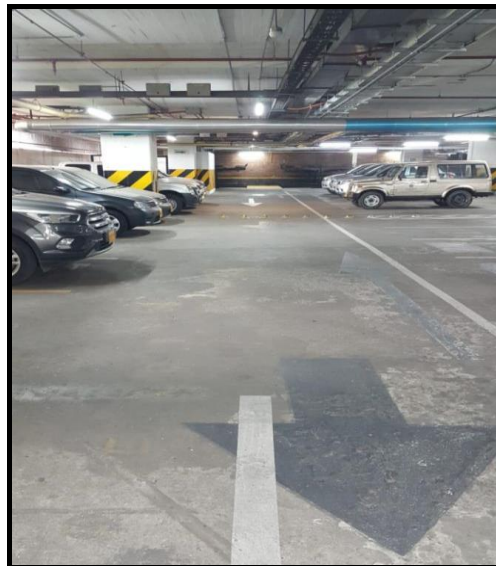


Ilustración 5. Foto parqueadero



Ilustración 6. Foto parqueadero

Adicionalmente el edificio del Centro Administrativo Distrital cuenta con dos Bici parqueaderos, uno se encuentra en el sótano de la Torre A, el cual es exclusivamente para funcionarios y contratistas y el otro se encuentra en la parte exterior de la Torre B al lado del Súper CADE y su uso es para visitantes y servidores, este parqueadero tiene restricción de seguridad por tal motivo no se tiene en cuenta dentro de las estadísticas y reportes de las entidades que pertenecen al Edificio.

3.2.5 paso 13. Planificación de Desplazamientos Laborales

Actualmente, la entidad cuenta con un solo vehículo en servicio, lo cual ha limitado la disponibilidad para la atención de desplazamientos. En consecuencia, únicamente un conductor se encuentra a cargo de los traslados, priorizando los requerimientos de la entidad. Por esta razón, no se cuenta con un procedimiento formal para la planificación de desplazamientos laborales, ya que estos se realizan conforme a las instrucciones directas de la Dirección y la Subdirección de Gestión Corporativa.

3.2.6 paso 14. Inspección de Vehículos y Equipos

3.2.6.1. Chequeo preoperacional

Esta inspección debe ser ejecutada, sin excepción alguna, por los conductores que tengan asignados vehículos de la entidad y/o que tengan que realizar algún servicio. Dicha actividad se realizará haciendo uso y diligenciamiento del Formato 124-FORGT-42, este formato debe ser diligenciado diariamente antes

de iniciar las actividades diarias. En caso de que el conductor evidencie alguna novedad en el vehículo inspeccionado, esta deberá quedar registrada en el Formato 124-FORGT-42 y se deberá realizar la correspondiente verificación y definirá si la novedad pone en riesgo la integridad del conductor y la operación del vehículo. La novedad evidenciada será atendida según criterio técnico del personal encargado garantizando su corrección en el menor tiempo posible.

Actualmente el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público con el propósito de aprovechar los beneficios de la era tecnológica y en búsqueda de aportar a la conservación del planeta implementó su chequeo preoperacional de forma digital. En virtud de lo anterior los conductores pueden realizar el diligenciamiento del chequeo preoperacional mediante formulario de Google Forms al cual pueden acceder mediante un link de acceso y también por medio de Código QR.

Link:

<https://forms.office.com/Pages/DesignPageV2.aspx?origin=shell>

https://forms.office.com/Pages/ResponsePage.aspx?id=C1gR0fi12kGphzO_RALhRfgb9idT3x5KtN4tojmsJI9UNFhBM0hZOEJPVTNCN0gwSFdQVExQSTYwUi4u



Código QR:

Ilustración 7. Código QR

3.2.6.2 paso 15. Mantenimiento y Control de Vehículos Seguros Equipos

El DADEP cuenta con archivos donde se tienen consignados la Hoja de Vida de los Vehículos propios, Informe trimestral de mantenimiento, informe técnico y la revisión técnico mecánica.

3.3 FASE 3: Seguimiento de la Organización

3.3.1 paso 16. Indicadores y Reporte de Autogestión PESV

La evaluación del Plan 2025 se realizará de acuerdo con los indicadores planteados en la resolución 40595 y en un Excel donde se hará la medición correspondiente.

	Indicador	Descripción	formula	Periodicidad			meta	Responsable
				Mensual	trimestral	Anual		
1	TSV(n): Tasa de siniestros viales por nivel de perdida	SV (tn): Número de siniestros viales por trimestre por nivel de pérdida: fatalidades, heridos graves con más de 30 días de incapacidad, heridos leves con hasta 30 días de incapacidad, choques simples. K: Constante equivalente a 1000.000 de kilómetros. KM(t): Número de kilómetros recorridos por trimestre por toda la flota de vehículos de la organización.	$TSV(n) = (SV(tn) * K) / km(t)$		X	X	0	
3	Riesgos de Seguridad Vial Identificados: RSVI	RI(e): Cantidad de riesgos identificados al inicio del año RI(fa): Cantidad de riesgos identificados al final del año	$RSVI = RI(fa) - RI(la)$					
	Gestión de Riesgos Viales: GRV	RVA (la): Cantidad de riesgos con valoración alta al inicio del año. RVA(fa): Cantidad de riesgos con valoración alta al final del año.	$GRV = RVA(fa) - RVA(la)$			X		
4	Cumplimiento Metas PESV: CM PESV	MA(t): Numero de metas alcanzadas o logradas en el PESV por trimestre TM(t): Número total de metas definidas PESV por trimestre	$CM PESV = (MA(t) / TM(t)) * 100$		X	X	100%	

	Indicador	Descripción	formula	Periodicidad			meta	Responsable
				Mensual	trimestral	Anual		
5	Cumplimiento de actividades plan anual PESV: CPTan PESV	AEPlan(t): Numero de actividades ejecutadas del plan anual de trabajo PESV por trimestre. APPlan(t) Número total de actividades programadas del plan anual de trabajo PESV por trimestre.	$CPlan PESV = (AEPlan(t) / APPlan(t)) * 100$		X	X	100%	
6	% Exceso Jornadas Laborales Conductores: %EJLC	#EJD: Numero de excesos en la jornada diaria de trabajo de los conductores (eventos en los que los conductores han superado el tiempo máximo permitido en la legislación) por mes. #SDT: Sumatoria total de días trabajados por todos los conductores que realizan desplazamientos laborales por mes.	$\%EJL = (\#EJO / \#SOT) * 100$	X		X	0	
9	Inspecciones Diarias Preoperacionales: IDP	#VID: Número de vehículos inspeccionados diariamente #TV: Número total de vehículos que trabajan diariamente.	$IDP = (\#VID / \#TV) * 100$	X		X	100%	
10	Cumplimiento plan mantenimiento preventivo de vehículos: CPMVh	MEVh(t): Numero de actividades de mantenimiento preventivo ejecutadas por trimestre. MPVh(t): Número total de actividades de mantenimiento preventivo	$CPMVh = (MEVh(t) / MPVh(t)) * 100$		X	X	100%	

	Indicador	Descripción	formula	Periodicidad			meta	Responsable
				Mensual	trimestral	Anual		
		programadas por trimestre.						
11	Cumplimiento plan de formación en seguridad vial CPF PESV	CESV(t): Numero de capacitaciones en seguridad vial ejecutadas por trimestre. CPSV(t): Número total de capacitaciones en seguridad vial programadas por trimestre.	$CPFSV = (CEPF(t) / CTPF(t)) * 100$		X	X	100%	
12	Cobertura plan de formación en seguridad vial CPF PESV	CFSV(t): Numero de colaboradores de la organización capacitados en seguridad vial CT(t): Número total colaboradores de la organización.	$CPFSV = (CFSV(t) / CT(t)) * 100$		X	X	100%	
13	No Conformidades Auditoria Cerradas: NCAC	#NCI: Numero de no conformidades identificadas y analizadas. #NCG: No conformidades gestionadas y cerradas.	$NCAN = (#NCG / #NCI) * 100$			X	0	

Tabla 15. Indicadores

3.3.2 Paso 17. Auditoria Anual

La Administradora de riesgos laborales ARL maneja una herramienta denominada RADAR, con el cual permite hacer un seguimiento detallado al SG-SST, donde se encuentra contemplado el PESV, (Plan Estratégico de Seguridad Vial) como lo establece la norma en la Resolución 0312 artículo 32.

3.4 FASE 4. MEJORA CONTINUA DEL PESV.

3.4.1 paso 18 Mejora Continua

Decreto 1072 de 2015 Arts. 2.2.4.6.33. Acciones Preventivas y Correctivas: El empleador debe garantizar que se definan e implementen las acciones preventivas y correctivas necesarias, con base en los resultados de la supervisión y medición de la eficacia del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), de las auditorías y de la revisión por la alta dirección. y Art. 2.2.4.6.33 Mejora Continua: El empleador debe dar las directrices y otorgar los recursos necesarios para la mejora continua del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), con el objetivo de mejorar la eficacia de todas sus actividades y el cumplimiento de sus propósitos.

3.4.2 paso 19. Mecanismos de Comunicación y Participación

Estos Mecanismos de comunicación y participación Se harán mediante campañas y piezas comunicativas que promuevan la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o uso de la vía pública.

4 Normatividad

El Plan 2025, se encuentra elaborado acorde con lo dispuesto por los Decretos, Leyes, Resoluciones e Instructivos que se relacionan a continuación:

Norma	Entidad	Contenido Relevante para el PESV
Ley 1503 de 2011	Congreso de la República	Establece la obligación de implementar planes estratégicos de seguridad vial en entidades públicas y privadas que tengan vehículos o contraten transporte.
Decreto 2851 de 2013	Ministerio de Transporte	Reglamenta la Ley 1503. Define los lineamientos generales del PESV y su implementación por parte de organizaciones.
Resolución 1565 de 2014 (derogada)	Ministerio de Transporte	Definía los componentes y etapas del PESV. Fue derogada y reemplazada por la Resolución 40595 de 2022.
Resolución 20223040040595 de 2022	Ministerio de Transporte	Establece los lineamientos actuales para estructurar, implementar, hacer seguimiento y evaluar el



		PESV. Define 18 acciones obligatorias.
Ley 2050 de 2020	Congreso de la República	Refuerza la seguridad vial como política pública nacional e introduce medidas de protección para usuarios vulnerables.
Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito	Congreso de la República	Contiene disposiciones sobre movilidad segura, normas de tránsito y responsabilidad de los actores viales.
Ley 1955 de 2019 – PND 2018-2022	Congreso de la República	Promueve estrategias de movilidad segura y sostenible, incluyendo la implementación del PESV.
Resoluciones del Ministerio del Trabajo	Ministerio del Trabajo	Vinculan el PESV con la gestión de la seguridad y salud en el trabajo (SG-SST), especialmente en lo relacionado con accidentes laborales viales.

Tabla 16. Marco normativo

Proyectó: Martha Esperanza Mojica Lara – Profesional Contratista - SGC

Revisó: Julio Acosta Monroy Profesional Universitario de la Subdirección de Gestión Corporativa

Julieth Alexandra Bermúdez Pulido – Profesional Contratista – SGC

Aprobó: Diana Marcela Acosta Albarracín – subdirectora de Gestión Corporativa

Código: 40013540

CONTROL DE CAMBIOS		
VERSIÓN	FECHA	DESCRIPCIÓN DE MODIFICACIÓN
2	17/01/2024	Se actualizó documento de acuerdo con la normatividad
3	30/01/2024	Se actualizó documento de acuerdo con la normatividad
4	30/06/2025	Se actualizó documento de acuerdo con la normatividad
5	6/01/2026	Se actualizó documento de acuerdo con la normatividad

