

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL



Bogotá D.C., octubre de 2025

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS	PÁGINA: 2 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	3
2. ANTECEDENTES Y DESCRIPCIÓN DE LA SITUACION ACTUAL	3
2.1. Plan Estratégico de Seguridad Vial	3
2.2. Accidente in itinere	4
2.3. Accidentes en misión	5
3. CONTEXTO NORMATIVO	5
4. METODOLOGÍA	6
4.1 Aplicación de la encuesta	6
5. RESULTADOS	7
5.1. Cálculo de la muestra	7
5.2. Datos generales.....	8
6. ANÁLISIS DE RESULTADOS	11
6.1. Experiencia de conducción.....	11
6.2. Desplazamientos in itinere	12
6.3. Desplazamientos en misión	14
6.4. Accidentes e incidentes viales.....	16
6.5. Factores de riesgo	17
7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	19
8. OBJETIVO GENERAL	20
9. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	20
10. METAS	21
11. INDICADORES.....	21
12. ANÁLISIS DE RIESGOS.....	23
13. BIBLIOGRAFÍA	25
14. ANEXOS.....	26
15. PARTICIPANTES EN LA ELABORACIÓN	26
16. CONTROL DE CAMBIOS	26

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS		PÁGINA: 3 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO		CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL		VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

1. INTRODUCCIÓN

Teniendo en cuenta que la Ley 1503 de 2011 define lineamientos en responsabilidad social empresarial en relación con la política de seguridad vial del país, corresponde a las organizaciones promover en sus funcionarios, funcionarias y contratistas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, independientemente del rol que asuman como actor vial (peatón, pasajero, ciclista, motociclista o conductor), para ello el Plan Estratégico de Seguridad Vial (en adelante, PESV) representa una herramienta de gestión del riesgo en seguridad vial para las organizaciones y su comunidad.

En este documento se describe el diagnóstico y evaluación inicial del PESV de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS**, que se establece a partir de los resultados de la aplicación de una encuesta a los funcionarios, funcionarias y contratistas de la Unidad, en donde se tienen en cuenta aspectos como: datos generales (edad, género, grupo de trabajo) y aspectos asociados al componente vial (desplazamientos en misión, desplazamientos in itinere, experiencia en la conducción, medios de desplazamiento). Lo anterior con el fin de que la Unidad conozca el escenario de partida por medio de la definición de la línea base o primera medición del estado actual de la seguridad vial.

2. ANTECEDENTES Y DESCRIPCIÓN DE LA SITUACION ACTUAL

La construcción de este marco teórico fundamenta las bases y conceptos necesarios para abordar el diagnóstico realizado a partir de una encuesta estructurada, en este sentido se definen los siguientes conceptos:

2.1. Plan Estratégico de Seguridad Vial

El Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), es una herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben aportar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de conformidad con el Art. 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos. Art. 1° del Decreto 1252 de 2021.

Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo –SGSST”. Art. 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el Art. 110 del Decreto Ley 2106 de 2019 (Secretaría de movilidad, 2022)

En este marco, se requiere:

- Realizar un análisis sobre las actividades, el desplazamiento del personal y los medios

MC-MO-02
V.4

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS	PÁGINA: 4 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

utilizados para movilizarse tanto en jornadas laborales, como in itinere, de acuerdo con lo establecido por la Resolución 40595 de 2022, fase 1, paso 5. Lo anterior, a través de la aplicación de la encuesta de seguridad vial.

- Identificar los medios de transporte utilizados por los funcionarios, funcionarias y contratistas para llevar a cabo sus funciones.
- Identificar, analizar y caracterizar los desplazamientos y riesgos viales de la población trabajadora de la Unidad.
- Identificar los grupos representativos para enfocar las acciones.

2.2. Accidente in itinere

El accidente in itinere se define como la “responsabilidad del empleador por los accidentes que ocurran a sus empleados en el trayecto de ida y vuelta entre su domicilio y el trabajo”, en las normas sobre seguridad social de países como Colombia, España, Argentina y Chile su interpretación varía según el país, los cuales exigen requisitos específicos para que se configure el accidente de trayecto.

El accidente in itinere hace parte de los riesgos profesionales y se estudia en el área de derecho de la seguridad social de cada país según su legislación, lo que permite hacer un análisis comparado entre las normas y la jurisprudencia que lo aborda en el sistema de seguridad social de países como Colombia.

En Colombia estaba definido según el Decreto Ley 1295 de 1984 como “*el que se produzca durante el traslado de los trabajadores desde su residencia a los lugares de trabajo o viceversa cuando el transporte lo suministre el empleador.*”³ Luego este artículo fue declarado inexecutable por la Corte constitucional, en la sentencia C-858 del 18 de octubre de 2006; al desaparecer esta norma, para el análisis de esta figura como accidente de trabajo y debido a que el proyecto de Ley 256 de 2007, por el cual se dictan disposiciones relacionadas con el Sistema General de Riesgos Profesionales y se dictan otras disposiciones, no fue aprobado.

El Ministerio de la Protección Social mediante un comunicado de prensa, informó a todos los actores del Sistema de Riesgos Profesionales; que para definir accidente de trabajo, se adoptaría la definición contenida en el literal n del artículo 1 de la de la Decisión 584 de 2004, del Instrumento Andino de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad Andina de Naciones (CAN): “*Es accidente de trabajo todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo, y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional, una invalidez o la muerte. Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aun fuera del lugar y horas de trabajo...*”⁴

Según Gerardo Arenas Monsalve,⁵ no quedó expresamente incluido el accidente in itinere o de trayecto, en la anterior definición, como específicamente laboral y debido a que el punto quedó deferido en la norma internacional, a la definición que cada legislación le dé, y en Colombia no

MC-MO-02
V.4

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS	PÁGINA: 5 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

había definición legal vigente, Gerardo Arenas, realizó la siguiente interpretación *“el accidente de trayecto puede identificarse como riesgo laboral si resulta claramente identificable el hecho de encontrarse el trabajador en ejecución de órdenes laborales o en labor bajo su autoridad independientemente del sujeto que haya suministrado el transporte”* (Bedoya)

2.3. Accidentes en misión

Los accidentes en misión agrupan aquellos accidentes que no ocurren ni en el centro de trabajo ni al ir o volver del lugar de trabajo (in itinere), pero suceden en el cumplimiento del trabajo o de las tareas encomendadas al trabajador por el empresario, en el ejercicio de sus facultades de dirección. Ante la disparidad de resoluciones de situaciones similares, la Jurisprudencia está especificando que no durante todo el desarrollo de la misión, el trabajador se encuentra en el tiempo y el lugar del trabajo.

Por lo tanto, hay que tener en cuenta:

- El tiempo de trabajo: es el tiempo durante el cual se está en el lugar de trabajo, a disposición del empresario en el ejercicio de las tareas normales, realizando funciones complementarias o en períodos de espera de carga o descarga.
- El tiempo de disponibilidad: es el tiempo en el que no se permanece en el lugar de trabajo, pero se está disponible para responder a posibles instrucciones que ordenen emprender o reanudar la conducción.
- El tiempo de descanso, en oposición a «los períodos de disponibilidad», es el tiempo en el que el trabajador no está realizando su labor, aunque por exigencias del tipo de trabajo ocurra fuera del ámbito privado del empleado. Si la lesión se ha producido durante el tiempo de descanso, no se ha de confundir con el tiempo de trabajo en ninguna de sus acepciones y queda excluido de la presunción de accidente de la Ley General de Seguridad Social.

Estos accidentes deben ser considerados riesgos laborales y el empresario debe tratarlos como tales, informando a los trabajadores/as de los riesgos y de sus medidas preventivas.

3.CONTEXTO NORMATIVO

- Ley 769 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre.
- Ley 1383 de 2010, por la cual se modifica la Ley 769 de 2002.
- Ley 1503 de 2011, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
- Decreto 2851 de 2013, que reglamenta la Ley 1503 de 2011.
- Ley 1702 de 2013, por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial, máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial.
- Decreto 1906 de 2015 del Ministerio de Transporte, por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

MC-MO-02
V.4

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS	PÁGINA: 6 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

- Resolución 40595 de 2022, por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial y se dictan otras disposiciones.

4. METODOLOGÍA

Se ha desarrollado un modelo de encuesta alineado a lo establecido en la Resolución 40595 de 2022, que permite identificar las dinámicas desde el lugar de residencia hacia al trabajo, así como para llevar a cabo sus labores diarias. Identificando su rol dentro de la Unidad y su rol en la vía (conductor, peatón, pasajero, etc.)

Las etapas para realizar la caracterización son:

- Cálculo de la muestra
- Aplicación de la encuesta
- Consolidación y análisis de resultados

4.1 Aplicación de la encuesta

Para la aplicación de las encuestas de riesgo vial, la Unidad definió la siguiente ficha técnica, correspondiente a información básica de la misma:

Tabla 1. Ficha técnica de la encuesta

Población objetivo	Personal de la Unidad directo y contratistas
Objetivo General	Realizar un diagnóstico general de la Unidad en seguridad vial para identificar las necesidades puntuales para abordar.
Tamaño de la población trabajadora	1221
Metodología	Encuestas realizadas virtualmente mediante el aplicativo Microsoft forms Google
Periodo de ejecución de la encuesta	Julio a septiembre de 2025
Margen de error	Menor al 5%
Nivel de confianza	Mayor al 95%
Total, de preguntas formuladas	39

Fuente: elaboración propia

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS	PÁGINA: 7 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

5. RESULTADOS

La encuesta aplicada se encuentra constituida por una total de 39 preguntas, a las cuales los funcionarios, funcionarias y contratistas de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS** dieron respuesta, en este apartado se describe el tamaño de la muestra definida y los resultados de los datos generales de la encuesta:

5.1. Cálculo de la muestra

El tipo de muestreo definido es probabilístico teniendo en cuenta que este proceso brinda a todos los trabajadores de la entidad la misma oportunidad de ser seleccionados. Para su cálculo se desarrolla la siguiente formula, la cual se aplica porque se conoce con precisión el tamaño de la población:

Tabla 2. Cálculo de la muestra

Margen de error	5,0%				
Tamaño población	1221*				
Nivel de confianza	95,0% **				
Valores z (valor del nivel de confianza)	90%	95%	97%	98%	99%
Varianza (valor para reemplazar la fórmula)	1,645	1,960	2,170	2,326	2,576

Nota:
* ingresar tamaño de la población - Universo
** Valor fijo para auditoría

Tamaño de la muestra =

$$\frac{N * (\alpha_c * 0,5)^2}{1 + (e^2 * (N - 1))}$$

Donde:

α_c = Valor del nivel de confianza (varianza)

Nivel de confianza: es el riesgo que aceptamos de equivocarnos al presentar nuestros resultados (también se puede llamar grado o nivel de seguridad), el nivel habitual de confianza es el 95%.

e = Margen de error

Margen de error: es el error que estamos dispuestos a aceptar de equivocarnos al seleccionar nuestra muestra; este margen de error suele ponerse en un 5%.

MC-MO-02
V.4

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS	PÁGINA: 8 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

N = Tamaño Población (universo)

5.2. Datos generales

La encuesta fue diligenciada por un total de 1.221 funcionarios, funcionarias y contratistas que se distribuyen según su género, edad y grupo de trabajo como se muestra a continuación:

5.2.1. Género

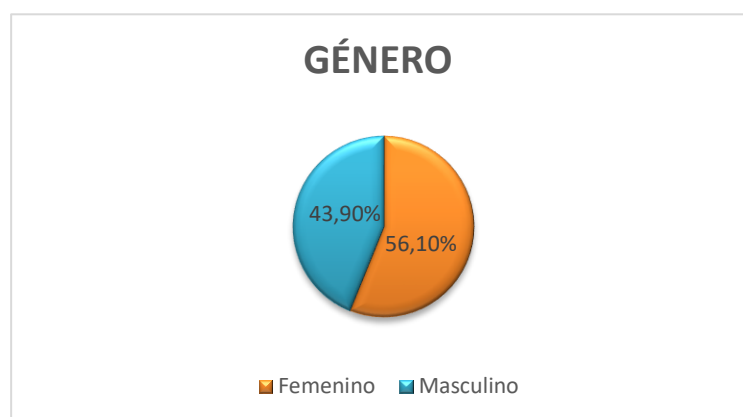
A continuación, se presenta la tabla de clasificación del personal por género:

Tabla 3. Clasificación por género

Género	Cantidad	Porcentaje
Femenino	685	56,1%
Masculino	536	43,9%
TOTAL	1221	100%

Fuente: elaboración propia

Gráfica 1. Porcentaje de participación por género



Fuente: elaboración propia

Según las cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, por cada 4,5 hombres con lesiones fatales se registra una (1) mujer con este mismo tipo de lesión.

 UNIDAD DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS	PÁGINA: 9 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

La encuesta arroja una tendencia del género femenino y según las estadísticas nacionales este grupo presenta un menor riesgo de sufrir un accidente vial. Sin embargo, la gestión en seguridad vial se debe implementar de manera general a todos los actores viales. Priorizando intervenciones específicas para hombres, enfocadas en conductas de riesgo y autocuidado, manteniendo acciones de sensibilización para mujeres, ya que su participación en la movilidad también es relevante.

5.2.1 Edad

A continuación, se presenta la tabla de clasificación del personal por edad:

Tabla 4. Clasificación por edad

Rango de edad	Cantidad	Porcentaje
Entre 15 y 19	2	0,2%
Entre 20 y 29	117	9,6%
Entre 30 y 39	459	37,7%
Entre 40 y 49	439	35,9%
Entre 50 y 59	159	13%
Entre 60 y 69	45	3,7%
Total	1221	100%

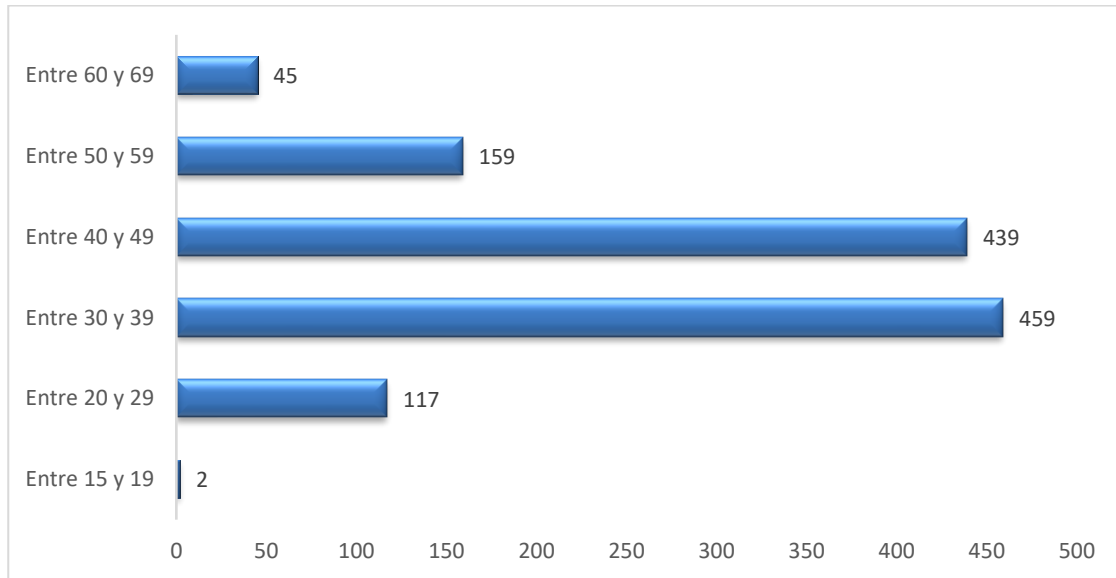
Fuente: elaboración propia

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS	PÁGINA: 10 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

Gráfica 2. Clasificación por edad



Fuente: elaboración propia

La población más representativa según la encuesta es la que se encuentra entre el rango de edad de 30 a 39 años con un 37,7% total de la población, según las cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en este rango de edad se presentaron aproximadamente 1.537 fallecidos debido a accidentes viales, en el año 2024. Esto implica que las estrategias de seguridad vial deberían priorizar la formación y prevención en los grupos de 20 a 49 años, sin descuidar la protección de los mayores.

5.2.2 Grupo de trabajo

Tabla 5. Clasificación por grupo de trabajo

Grupo de trabajo	Cantidad	Porcentaje
Administrativo	597	48,9%
Misional	624	51,1%
Total	1221	100%

Fuente: elaboración propia

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS	PÁGINA: 11 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

Gráfica 3. Porcentaje de participación por grupo de trabajo



Fuente: elaboración propia

El grupo de trabajo más representativo está conformado por personal misional, con un porcentaje de participación del 51,1%. Con 597 personas (casi 49%), el grupo administrativo también tiene un peso considerable. Esto muestra que las tareas de gestión, apoyo y coordinación son altamente relevantes dentro de la estructura laboral

6. ANÁLISIS DE RESULTADOS

6.1. Experiencia de conducción

Tabla 6. Categoría licencia de conducción

Categoría de la licencia	Cantidad	Porcentaje
A1	49	4%
A2	174	14,3%
B1	398	32,6%
B2	67	5,5%
C1	45	3,7%
C2	21	1,7%
C3	6	0,5%
No tiene	461	37,8%
Total	1221	100%

Fuente: elaboración propia

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS	PÁGINA: 12 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

De la totalidad de los encuestados: 760 personas (62%) tienen licencia de conducción. El grupo más grande es el de personas que no tienen licencia (37.8%). Esto refleja que más de 1 de cada 3 integrantes de la población no está habilitado formalmente para conducir.

La licencia B1 (32.6%) es la segunda categoría más representativa, casi equivalente al grupo que no tiene licencia. Indica una fuerte presencia de conductores de vehículos particulares en la población. A2 (14.3%) y A1 (4.0%) suman cerca de 18.3%, mostrando que casi 1 de cada 5 personas tiene licencia para conducir motocicleta.

6.2. Desplazamientos in itinere

Los desplazamientos in itinere son aquellos que se presentan durante el traslado de los trabajadores desde su sitio de residencia hasta su lugar habitual de trabajo; a continuación, se da un panorama general de como los funcionarios, funcionarias y contratistas de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS** llevan a cabo los desplazamientos in itinere:

6.2.1 Medio de desplazamiento

De la población encuestada: El 35% (428) de la población se desplaza en transporte público, reflejando que más de 1 de cada 3 personas depende de él. La moto (24.6%) y el vehículo particular (22.7%) juntos suman casi la mitad (47.3%), mostrando un peso muy alto de la movilidad motorizada individual.

Tabla 7. Medio de desplazamiento in itinere

Medio de desplazamiento	Cantidad	Porcentaje
Peatón	178	14,6%
Transporte Público	428	35%
Bicicleta	30	2,5%
Bicicleta Eléctrica	3	0,2%
Monopatín Eléctrico	5	0,4%
Moto	300	24,6%
Vehículo	277	22,7%
Total	1221	100%

Fuente: elaboración propia

Según las cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, sobre el medio de desplazamiento usado para transportarse, se obtiene que los actores viales más afectados por accidentes de transporte en el 2024 son los usuarios de motocicleta concentrando el 61,6% de las muertes.

En la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS** la población que se desplaza en moto representa el 24,6%, esto implica

MC-MO-02
V.4

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS	PÁGINA: 13 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

que, en términos de gestión de la seguridad vial institucional, los motociclistas deben considerarse un grupo de alto riesgo y recibir acciones diferenciadas de capacitación, sensibilización y control preventivo, incluso si no son mayoría dentro de la población. De igual manera se deben validar y garantizar procesos de prevención para los conductores de bicicleta y con una amplia participación, los pasajeros.

Tabla 8. Muertes por accidentes de transporte según medio de desplazamiento, Año 2024

	UsuarioVia	2024
	Peatón	1.875
	Sin Información	6
	Usuario de bicicleta	415
	Usuario de moto	5.194
	Usuario de otros	22
	Usuario de V.Individual	615
	Usuario T.Carga	179
	Usuario T.Pasajeros	127

6.2.2 kilómetros recorridos en desplazamientos in itinere

De la población encuestada: La mayoría de la población (63.1%) recorre entre 2 y 10 km, lo que indica una movilidad principalmente local o de cercanías. El 20.2% recorre entre 11 a 20 km mostrando que una quinta parte de la población hace traslados más largos, probablemente hacia otras zonas urbanas y el 16,7% de la población viajan más de 20 km, lo que significa que una minoría se expone a traslados más extensos y, en consecuencia, a mayores riesgos de siniestralidad vial.

Tabla 9. kilómetros recorridos en desplazamientos in itinere

Kilómetros recorridos	Cantidad	Porcentaje
De 2 a 5 kilómetros	437	35,8%
De 6 a 10 kilómetros	333	27,3%
De 11 a 20 kilómetros	247	20,2%
De 21 a 30 kilómetros	87	7,1%
Mas de 31 kilómetros	117	9,6%
Total	1221	100%

Fuente: elaboración propia

MC-MO-02
V.4

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS	PÁGINA: 14 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

6.2.3 Tiempo que tarda en llegar un funcionario, funcionaria o contratista de su casa al trabajo o viceversa

De la población encuestada: Más de la mitad de la población (56.7%) tarda menos de 30 minutos en sus desplazamientos diarios, lo que indica un patrón de movilidad local. En los traslados de mediana duración (30 min-60 min) representan casi una cuarta parte (24.9%), reflejando un grupo que se desplaza distancias intermedias. Un 18.5% tarda más de una hora en sus desplazamientos, este grupo, aunque minoritario, enfrenta mayor exposición al tráfico, posibles problemas de fatiga y un riesgo más alto de estar involucrado en un siniestro vial.

Tabla 10. Horas de recorrido casa- trabajo y trabajo -casa

Horas de recorrido	Cantidad	Porcentaje
De 0 a 30 minutos	692	56,7%
De 30 a 60 minutos	304	24,9%
De 60 a 90 minutos	127	10,4%
De 90 a 120 minutos	47	3,9%
Mas de 120 minutos	51	4,2%
Total	1221	100%

Fuente: elaboración propia

6.3. Desplazamientos en misión

Los desplazamientos en misión son aquellos en los cuales el trabajador debe movilizarse para realizar una actividad específica encomendada por la Unidad. (Ejemplo: comisiones, conferencias, reuniones, etc.)

6.3.1 Frecuencia de desplazamientos en misión

Tabla 11. Desplazamientos en misión

Frecuencia de los desplazamientos en misión	Cantidad	Porcentaje
Diario	36	2,9%
Semanal	91	7,5%
Mensual	367	30%
Anual	90	7,4%
Nunca	637	52,2%
Total	1221	100%

Fuente: elaboración propia

MC-MO-02
V.4

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS	PÁGINA: 15 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

Más de la mitad de la población (52.2%) no realiza desplazamientos en misión. Esto indica que las labores misionales de campo no forman parte de la rutina para la mayoría. El 30% realiza desplazamientos en misión una vez al mes, lo que refleja un grupo significativo de funcionarios, funcionarias y contratistas con actividades periódicas fuera de la sede. Solo el 10.4% (36 diario + 91 semanal) se desplaza con alta frecuencia en misión, teniendo mayor exposición al riesgo vial, ya que pasa más tiempo en carretera.

Del total de la población, existe un grupo relevante (30%) que se moviliza mensualmente, y un 10% que lo hace semanal o diariamente, constituyendo el núcleo más vulnerable frente a la seguridad vial institucional que realiza desplazamientos en misión, lo que se debe tener en cuenta en las acciones de prevención de la Unidad.

6.3.2 Medio de desplazamiento en misión

A continuación, se muestra la cantidad de personas que se desplaza caminando, en bicicleta, en moto o ciclomotor, transporte público, vehículo de la empresa o vehículo propio para hacer sus desplazamientos en misión.

Tabla 12. Medio de desplazamiento

Medio de desplazamientos en misión	Cantidad	Porcentaje
Como peatón	18	1,5%
Usando transporte público	278	22,8%
En moto	20	1,6%
En camioneta	186	15,2%
En monopatín eléctrico	1	0,1%
En carro	86	7,0%
No realizo desplazamientos en misión	632	51,8%
Total	1221	100%

Fuente: elaboración propia

Más de la mitad de la población (51.8%) no realiza desplazamiento en misiones. El transporte público (22.8%), es el medio más utilizado por quienes sí realizan desplazamientos en misión, esto implica dependencia de sistemas colectivos, con riesgos asociados a la infraestructura vial y la seguridad de los viajes compartidos.

El 15.2% usa camioneta y el 7.0% carro, sumando 22.2%, lo que refleja una parte importante de la población movilizándose en medios automotores.

MC-MO-02
V.4

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS	PÁGINA: 16 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

Moto y peatón, aunque son porcentajes bajos (1.6% moto, 1.5% peatón), son grupos con alta exposición al riesgo vial, por lo que requieren atención especial en capacitación y medidas preventivas. Solo una persona (0.1%) reporta el uso de monopatín eléctrico, lo que muestra escasa adopción de este medio.

6.4. Accidentes e incidentes viales

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), 1.300.000 personas fallecen al año en el mundo por accidentes de tránsito, lo cual equivale a 3.500 personas por día. A pesar de que hay otras causas de muerte más comunes, la mortalidad por incidentes en la vía sigue ocupando los primeros lugares.

6.4.1 Ocurrencia de accidentes de tránsito

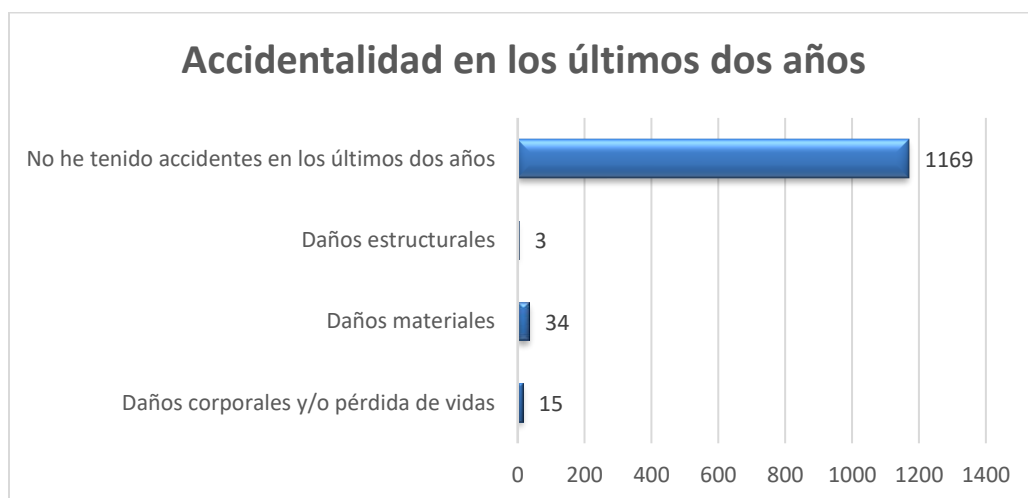
A continuación, se muestran los resultados obtenidos luego de preguntar a la población encuestada si durante los últimos dos años se ha visto involucrada en accidentes de tránsito:

Tabla 13. Porcentaje de ocurrencia de accidentes de tránsito

Accidentalidad en los últimos dos años	Cantidad	Porcentaje
Daños corporales y/o pérdida de vidas	15	1,2%
Daños materiales	34	2,8%
Daños estructurales	3	0,2%
No he tenido accidentes en los últimos dos años	1169	95,8%
Total	1221	100%

Fuente: elaboración propia

Gráfica 4. Porcentaje de ocurrencia de accidentes de tránsito



Fuente: elaboración propia

MC-MO-02
V.4

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS	PÁGINA: 17 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

El 95,8% del personal de la Unidad no ha estado involucrado en accidentes de tránsito, lo cual representa un indicador positivo en materia de seguridad vial. No obstante, el 4,2% restante sí ha reportado haber estado implicado en este tipo de incidentes. Aunque se trata de una minoría, este porcentaje resulta significativo y evidencia la necesidad de implementar acciones concretas dentro del marco del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), con el objetivo de reducir la ocurrencia de accidentes y fortalecer la cultura de prevención entre los funcionarios, funcionarias y contratistas.

Con la implementación del PESV, se impacta de manera positiva en la disminución de las cifras de accidentalidad, tomando acciones en cada una de las cuatro fases que lo conforman.

- Verificación de los pasos del PESV de preparación, asignación de responsabilidad, autoridad, recursos, diagnóstico, caracterización y evaluación de riesgos, objetivos y metas y programas de gestión de riesgos críticos.
- Planificación de las actividades necesarias para mejorar la seguridad vial en la organización, así como para generar hábitos y comportamientos seguros por parte de toda la organización y controlar los riesgos, con el fin de reducir los siniestros viales.
- Seguimiento de las actividades propias de la organización para controlar, monitorear y validar la ejecución del PESV, así como el análisis y evaluación de las estadísticas, los resultados de la medición de los indicadores y las auditorías.
- Acciones para la mejora del PESV a través de la implementación de los planes de acción para lograr altos estándares de seguridad vial.

6.5. Factores de riesgo

A continuación, se muestran los factores de riesgo que el personal encuestado considera más relevantes, tanto en los trayectos ida y vuelta del domicilio al trabajo, como en los desplazamientos en misión:

6.5.1 Factores de riesgo- Factor humano

Tabla 14. Factores de comportamiento humano que motivan el riesgo

Factores de riesgo	Cantidad	Porcentaje
Condiciones climatológicas	32	2,6%
Condiciones de las vías	225	18,4%
Embriaguez	18	1,5%
Velocidad	266	21,8%

MC-MO-02
V.4

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS	PÁGINA: 18 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	VERSIÓN: 2

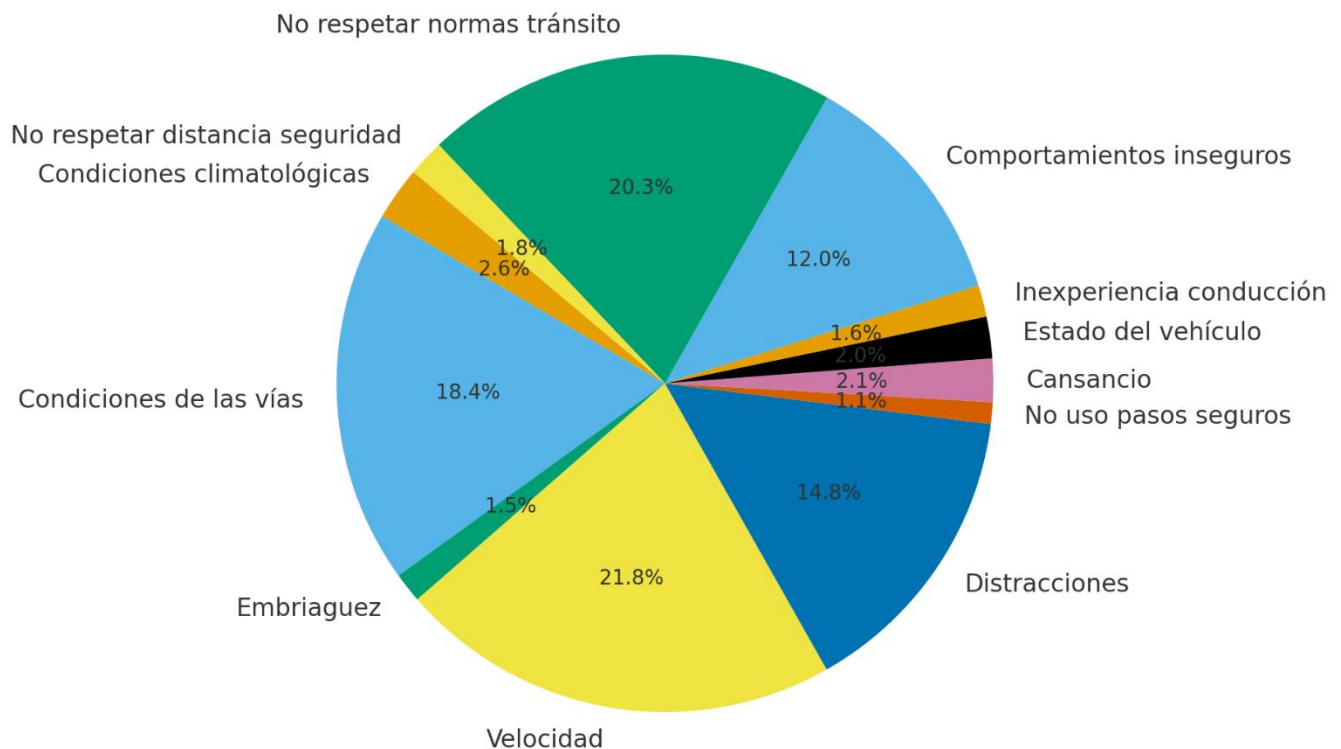
Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

El uso de elementos que generen distracciones	181	14,8%
No uso de los pasos seguros	13	1,1%
Cansancio	26	2,1%
Estado del vehículo	25	2%
Inexperiencia en la conducción (recordemos que la bicicleta es un vehículo)	19	1,6%
Comportamientos inseguros en las vías como maniobras peligrosas o frenadas bruscas	146	12%
No respetar las señales y normas de tránsito	248	20,3%
No respetar la distancia de seguridad	22	1,8%
Total	1221	100%

Fuente: elaboración propia

Gráfica 5. Factores de comportamiento humano en la vía



Los principales riesgos reportados son velocidad (21.8%), no respetar normas de tránsito (20.3%) y condiciones de las vías (18.4%). Juntos suman más del 60% de los factores, lo que evidencia que la conducta del conductor y la infraestructura vial son los elementos más críticos.

MC-MO-02
V.4

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS	PÁGINA: 19 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

Distracciones (14.8%) y maniobras peligrosas (12.0%) también tienen un peso considerable, reforzando la necesidad de campañas educativas y de autocontrol. Embriaguez (1.5%), cansancio (2.1%), estado del vehículo (2.0%), inexperiencia (1.6%) y no uso de pasos seguros (1.1%) aparecen en baja proporción. Aunque porcentualmente bajos, son factores de alto impacto en la severidad de los accidentes.

Las condiciones de las vías (18.4%) y climatológicas (2.6%) muestran que el entorno también influye en la accidentalidad, aunque en menor medida que las conductas humanas.

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- Existe un equilibrio en la distribución por género, con ligera mayoría femenina (56.1%), aunque los hombres presentan 4,5 veces mayor riesgo de fatalidad en la siniestralidad vial a nivel nacional.
- La población encuestada se concentra principalmente en el rango de 30 a 49 años (73.5%), coincidiendo con las edades productivas y de mayor exposición a riesgos de tránsito.
- El transporte público (35%), la moto (24.6%) y el vehículo particular (22.7%) son los medios de desplazamiento más frecuentes.
- Aunque solo una cuarta parte de la población se moviliza en moto, a nivel nacional este grupo concentra el 61.6% de las muertes, confirmando su alta vulnerabilidad.
- La mayoría realiza recorridos cortos (2–10 km y < 1 hora), lo que refleja movilidad principalmente local; sin embargo, un 18.5% tarda más de 60 minutos, lo que aumenta el riesgo por exposición prolongada.
- Entre los que realizan desplazamientos en misión, el 22.8% utiliza transporte público y el 22.2% vehículos institucionales (carro/camioneta).
- El grupo que más se desplaza (10.4% semanal o diario) es el que está más expuesto al riesgo vial.
- La mayoría (95.8%) no ha tenido accidentes en los últimos dos años, lo que refleja baja incidencia. Los casos reportados se concentran en daños materiales (2.8%), con menor frecuencia de lesiones o pérdidas de vida (1.2%).
- Los factores de riesgo más frecuentes según los encuestados son: velocidad (21.8%), no respetar normas de tránsito (20.3%) y condiciones de las vías (18.4%). Distracciones (14.8%) y maniobras peligrosas (12%) también tienen un peso importante.
- Factores como embriaguez, cansancio e inexperiencia aparecen con baja frecuencia, pero tienen alto impacto en la severidad de los accidentes.
- Es necesario definir e implementar campañas de concientización y formación en conducción segura, así como estrategias específicas para reducir el exceso de velocidad y promover el uso de elementos de protección.
- De igual manera, se requiere definir programas de capacitación periódica para el personal y protocolos claros de seguridad vial para quienes se movilizan en carro/camioneta institucional.
- La entidad debe realizar monitoreo de quienes viajan frecuentemente y capacitación en

MC-MO-02
V.4

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS	PÁGINA: 20 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

conducción defensiva, además se requiere sensibilización sobre el uso responsable del celular y otros dispositivos durante la conducción.

- De igual manera, se deben realizar recomendaciones de pausas activas para trayectos de más de 60 minutos, así como la identificación de rutas críticas con deficiencias en vías o señalización y la gestión coordinada con autoridades locales para mitigar riesgos.

8. OBJETIVO GENERAL

Establecer las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de seguridad encaminadas al desarrollo e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV, de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS**, con el fin de prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito, según los diferentes actores viales identificados en la operación, a través de la adopción de controles y acciones tendientes a crear hábitos y comportamientos seguros en la vía.

9. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Establecer un diagnóstico de seguridad vial en los escenarios en los cuales se puedan presentar los factores de riesgo.
- Planear, organizar y ejecutar acciones necesarias para controlar en forma oportuna y segura el normal desarrollo de las actividades cotidianas de los vehículos y conductores que la Unidad Administrativa Especial de Gestión de Restitución de Tierras Despojadas contrata en sus diferentes modalidades de transporte.
- Fortalecer los comportamientos seguros en las vías, por parte de los funcionarios, funcionarias y contratistas promocionando la participación en las actividades que desarrolle la Unidad a fin de disminuir la probabilidad de ocurrencia de accidentes que puedan afectar su integridad física, mental y social.
- Crear conciencia para lograr hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos y reducir la accidentalidad vial, dando cumplimiento a la normatividad vigente en Colombia.
- Llevar a cabo acciones de control, supervisión y vigilancia a vehículos que la Unidad Administrativa Especial de Gestión de Restitución de Tierras Despojadas contrata en sus diferentes modalidades de transporte en cumplimiento de las normas de tránsito y del PESV de la URT.

MC-MO-02
V.4

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS	PÁGINA: 21 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

10. METAS

Las metas propuestas para el PESV de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS se darán a través del desarrollo de los Programas de Gestión de Riesgos Críticos y Factores de Desempeño. Su cumplimiento será evaluado a través de los indicadores requeridos por la Resolución 40595 de 2022. La meta es cumplir en un 80% las actividades programadas al finalizar el año.

11. INDICADORES

No.	NOMBRE DEL INDICADOR	NIVEL DEL PESV AL QUE APLICA	FORMULA	DESCRIPCION DEL INDICADOR
1	TASA DE SINISTROS VIALES POR NIVEL DE PERDIDA: TSV(n)	TODOS LOS NIVELES	$TSV(n) = SV(tn) * K / km(t)$	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 1'000.000 de Kilómetros. Km(t): Número de kilómetros recorridos por trimestre por toda la flota de vehículos de la organización.
2	RIEGOS DE SEGURIDAD VIAL IDENTIFICADOS: RSVI	TODOS LOS NIVELES	$RSVI = RI(fa) - RI(ia)$	RI(ia): Cantidad de riesgos identificados al inicio del año (total en matriz). RI(fa): Cantidad de riesgos identificados al final del año (total en matriz).

MC-MO-02
V.4

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS	PÁGINA: 22 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

3	GESTION DE RIESGOS VIALES: GRV	TODOS LOS NIVELES	$GRV = RVA(fa) - RVA(ia)$	RVA(ia): Cantidad de riesgos con valoración alta al inicio del año. RVA(fa): Cantidad de riesgos con valoración alta al final del año.
4	CUMPLIMIENTO METAS PESV: CM PESV	TODOS LOS NIVELES	$CM\ PESV = MA(t) / TM(t) * 100$	MA(t): Número de metas alcanzadas o logradas en el PESV por trimestre TM(t): Número total de metas definidas PESV por trimestre
5	CUMPLIMIENTO DE ACTIVIDADES PLAN ANUAL PESV: Cplan PESV	TODOS LOS NIVELES	$CPlan\ PESV = AEPlan(t) / APPlan(t) * 100$	AEPlan(t): Número 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.
6	% EXCESO DE JORNADAS LABORALES CONDUCTORES: % EJLC	TODOS LOS NIVELES	$\%EJLC = \#EJD / \#SDT * 100$	#EJD: Número 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.
7	INSPECCIONES DIARIAS PREOPERACIONALES: IDP	TODOS LOS NIVELES	$IDP = \#VID / \#TV * 100$	#VID: Número de vehículos inspeccionados diariamente. #TV: Número total de

MC-MO-02
V.4

Si usted copia o imprime este documento, la UAEGRTD lo considerará como No Controlado y no se hace responsable por su consulta o uso. Si desea consultar la versión vigente y controlada, consulte el Sistema de Información Strategos

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS	PÁGINA: 23 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

				vehículos que trabajan diariamente.
8	CUMPLIMIENTO PLAN DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE VEHICULOS: CPMVH	TODOS LOS NIVELES	$CPMVh = MEVh(t) / MPVh(t) * 100$	MEVh(t) : Número de actividades de mantenimiento preventivo ejecutadas por trimestre. MPVh(t) : Número total de actividades de mantenimiento preventivo programadas por trimestre.
9	CUMPLIMIENTO PLAN DE FORMACION EN SEGURIDAD VIAL: CPF PESV	TODOS LOS NIVELES	$CPF PESV = CESV(t) / CPSV(t) * 100$	CESV(t) : Número de capacitaciones en seguridad vial ejecutadas por trimestre. CPSV(t) : Número total de capacitaciones en seguridad vial programadas por trimestre.
10	COBERTURA PLAN DE FORMACION EN SEGURIDAD VIAL: CPF PESV	TODOS LOS NIVELES	$CPF SV = CFSV(t) / CT(t) * 100$	CFSV(t) : Número de colaboradores de la organización capacitados en seguridad vial CT(t) : Número total colaboradores de la organización.

12. ANÁLISIS DE RIESGOS

De acuerdo con el mapa de riesgos del proceso de gestión del talento humano, se ha identificado un riesgo de gestión asociado con el cumplimiento del plan estratégico de seguridad vial, el cual se resume a continuación:

Tabla 15. Riesgos asociados al plan estratégico de seguridad vial (TH-RG-3)

Descripción del riesgo	Descripción del control	Acciones del plan de tratamiento
Posibilidad de pérdida	C1. El profesional especializado y los contratistas del área de Talento Humano, junto con el equipo de Seguridad y Salud en el	Realizar mesas de trabajo con las

MC-MO-02
V.4

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS		PÁGINA: 24 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO		CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL		VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

Descripción del riesgo	Descripción del control	Acciones del plan de tratamiento
reputacional y/o económica por gestionar inadecuadamente las condiciones subestándares, a raíz de la no observancia de los requisitos normativos las cuales pueden desencadenar posibles eventos de origen laboral a los colaboradores de la Unidad en el desarrollo de sus actividades y funciones	Trabajo, conforme al cronograma establecido para la vigencia, verifican las condiciones subestándares con el fin de prevenir incidentes y accidentes laborales que puedan derivar en enfermedades de origen laboral en la URT. Se realiza a través de medidas de intervención (correctivas, preventivas o de mejora) realizadas en dos momentos: una primera inspección preventiva y una segunda de seguimiento al cierre efectivo de las condiciones encontradas, adicionalmente revisando la existencia de nuevas condiciones que pongan en peligro la salud y bienestar de los colaboradores de la Unidad. Dentro de estas inspecciones se realizan: a instalaciones o locativas, Elementos de emergencia como botiquines y extintores y a elementos de protección personal. Cuando se presentan desviaciones el responsable de SST realiza comunicado al superior del área reiterando la solicitud para la implementación de acciones correctivas, lo anterior con el fin de prevenir la ocurrencia de accidentes debido a estas condiciones encontradas.	Direcciones Territoriales articuladas con el GGSOA para verificar la efectividad de las acciones preventivas, correctivas y de mejora derivadas de las inspecciones de seguridad tanto en el nivel central como territorial.
	C2. El profesional especializado, los contratistas del área de Talento Humano y el equipo de Seguridad y Salud en el Trabajo revisan anualmente los peligros y valoran los riesgos con el fin de determinar los controles adecuados para que los mismos se mantengan en grado de aceptabilidad. La identificación de peligros se realiza mediante la metodología GTC-45, se establecen controles para los riesgos identificados y se elabora el plan de trabajo anual. Esta identificación se realiza de forma anual, pero debe llevarse a cabo antes si ocurre un cambio significativo, como la implementación de un nuevo proceso, modificaciones en la infraestructura o instalaciones de la unidad, o la ocurrencia de un accidente grave o mortal. Cuando se presenta una novedad, como un cambio normativo o la notificación de un accidente de trabajo grave o mortal, el profesional certificado de SST realiza una nueva revisión de la matriz de peligros y procede a su actualización.	Realizar campañas de prevención del riesgo público en articulación con el GGPS
	C3. El profesional especializado, los contratistas de Talento Humano y el equipo de Seguridad y Salud en el Trabajo verifican anualmente el cumplimiento de la normatividad en Seguridad y Salud en el Trabajo, con el fin de salvaguardar el bienestar físico y mental de los servidores públicos, funcionarios y contratistas de la Unidad. La verificación se lleva a cabo a partir de los ejercicios de	

MC-MO-02
V.4

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS	PÁGINA: 25 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

Descripción del riesgo	Descripción del control	Acciones del plan de tratamiento
	evaluación realizados por entes internos o externos, en relación con la expedición de nueva normativa en la materia, la actualización del normograma de la entidad y la evaluación del cumplimiento de los requisitos legales por parte de un profesional experto o auditor externo. En caso de identificar incumplimientos en alguna normativa, el profesional certificado en SST ejecuta acciones correctivas y de mejora para identificar las causas y determinar los controles necesarios para su subsanación. Como evidencia del control, se generan los informes de verificación de cumplimiento de requisitos legales, emitidos por la ARL o por auditoría interna o externa.	
	C4. Verificar el cumplimiento de las actividades establecidas en el Plan Anual de Trabajo de Seguridad y Salud en el Trabajo. El Profesional Especializado, junto con los Contratistas y el equipo de Talento Humano de Seguridad y Salud en el Trabajo (SST), realiza mensualmente la verificación de la ejecución de las actividades en materia de SST para los servidores públicos funcionarios y contratistas de la UAERGTD, conforme a los requisitos legales y necesidades identificadas. Se lleva a cabo un seguimiento de las actividades programadas en el Plan Anual de Trabajo de SGSST frente a las ejecutadas durante el periodo correspondiente, generando los reportes respectivos y cargando las evidencias pertinentes en el aplicativo STRATEGOS. En caso de identificar situaciones que puedan dificultar la realización de las actividades previstas en el Plan Anual de Trabajo de SGSST o retrasos en su ejecución, se procede a solicitar la reprogramación de dichas actividades. Como parte del control y seguimiento, se genera reporte mensual del Plan Anual de SGSST en aplicativo Strategos.	

Fuente: mapa de riesgos del proceso de gestión del talento humano.

13. BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Nacional de seguridad vial (2024). Cifras y estadísticas del Observatorio nacional de seguridad vial 2021- 2024. Bogotá.
- Bedoya, S. M. (s.f.). Obtenido de <https://revistas.udea.edu.co/index.php/derypol/article/download/20579/20792134?inline=1>

MC-MO-02
V.4

Si usted copia o imprime este documento, la UAEGRTD lo considerará como No Controlado y no se hace responsable por su consulta o uso. Si desea consultar la versión vigente y controlada, consulte el Sistema de Información Strategos

	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE GESTIÓN DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS DESPOJADAS	PÁGINA: 26 DE 26
	PROCESO: GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	CODIGO: TH-ES-14
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	VERSIÓN: 2

Clasificación de la Información: Publica ☒ Reservada ☐ Clasificada ☐

Fecha de aprobación: 09/12/2025

- Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses Grupo Centro de referencia nacional Sobre Violencia. (2021). *Forensis 2021 Datos para la vida*. Bogotá.
- *Secretaría de movilidad*. (24 de 10 de 2025). Obtenido de https://www.movilidadbogota.gov.co/web/preguntas_frecuentes/en_que_consiste_el_plan_estrategico_de_seguridad_vial_pesv_quienes_deben#:~:text=El%20Plan%20Estrat%C3%A9gico%20de%20Seguridad%20Vial%20%2DPESV%2D%2C%20es%20de%20conformidad%20con%20el%20Art.

14. ANEXOS

En la segunda sesión del Comité Institucional de Gestión y Desempeño, realizada el 2 de julio de 2025, el equipo de Seguridad y Salud en el Trabajo que hace parte del Grupo de Gestión en Talento y Desarrollo Humano se presentó para aprobación la actualización del PESV (Ver acta de la sesión)

Teniendo en cuenta lo anterior, se señalan a continuación los anexos que hacen parte integral de este Plan Estratégico de Seguridad Vial:

- Anexo 1. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo con el Plan Estratégico de Seguridad Vial
- Anexo 2. Objetivos y metas del Plan Estratégico de Seguridad Vial
- Anexo 3. Acta de designación del líder del diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial

15. PARTICIPANTES EN LA ELABORACIÓN

- Estefanía Vargas Ordoñez, Profesional Especializado, Grupo de Gestión en Talento y Desarrollo Humano
- Juan Pablo Lemus Vecino, Contratista, Grupo de Gestión en Talento y Desarrollo Humano
- Diana Carolina Franco Medina, Contratista, Grupo de Gestión en Talento y Desarrollo Humano

16. CONTROL DE CAMBIOS

- Se cambió la estructura del documento.
- Se actualizó el diagnóstico del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Se incluyeron los anexos aprobados en la sesión No. 2 llevada a cabo el 2 de julio de 2025 del Comité Institucional de Gestión y Desempeño y firmados por el representante legal de la entidad.

MC-MO-02
V.4