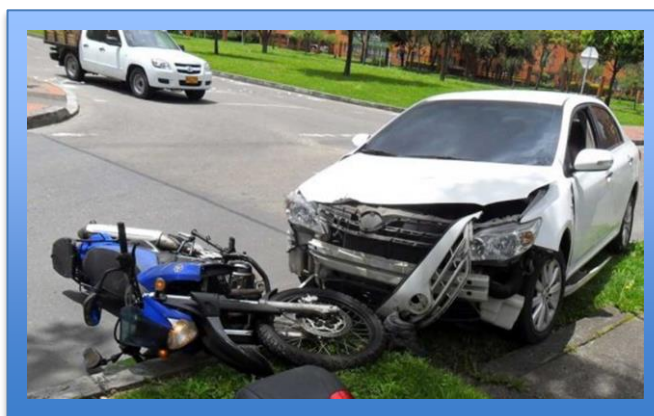


Localidad Engativá	Caracterización General de Escenarios de Riesgo por Tránsito de Vehículos
--------------------	---

1.2. Caracterización General del Escenario de Riesgo por Tránsito de Vehículos



Formulario 1. DESCRIPCIÓN DE SITUACIONES DE DESASTRE O EMERGENCIA ANTECEDENTES		
SITUACIÓN No. 1	<p>Carrera 91ª con calle 75 (esquina) Accidente de tránsito de un vehículo particular con un motociclista en el barrio Santa Rosita donde falleció el motociclista.</p> <p>La moto transitaba por la calle 75 que es de doble sentido y tiene señal de PARE y el otro vehículo se desplazaba por la carrera 91ª vía de un solo sentido que contaba también con señal de PARE de manera que la coalición del vehículo y la moto ocurrió en la esquina de la carrera 91 con calle 75.</p>	
1.1. Fecha: 21 de julio del 2017	<p>1.2. Fenómeno(s) asociado con la situación: (mención del o los eventos en concreto, inundación, incendio, otros).</p> <p>El accidente se presentó por imprudencia del conductor al hacer caso omiso de la señal de tránsito, al chocar se generó fuga de gasolina, pero la ciudadanía acudió rápidamente para mitigar la problemática y se logró prevenir un incendio.</p>	
1.3. Factores que favorecieron la ocurrencia del fenómeno:		
Irrespeto de las señales de tránsito, adicionalmente la vía presenta ausencia de reductores de velocidad.		
1.4. Actores involucrados en las causas del fenómeno:		
Conductores de Motocicleta y Vehículo.		
1.5. Daños y pérdidas presentadas:	En las personas:	
	El conductor de la moto falleció y el conductor del vehículo se lesionó.	
	En bienes materiales particulares:	
Fecha de elaboración: Septiembre	Fecha de actualización: Noviembre	Consolidado por: Jimena Vergara Garnica

Localidad Engativá	Caracterización General de Escenarios de Riesgo por Tránsito de Vehículos
--------------------	---

<i>(describir de manera cuantitativa o cualitativa)</i>	Pérdida total de la moto y del vehículo colisionado.
	En bienes materiales colectivos: Ninguna
	En bienes de producción: Ninguna
	En bienes ambientales: Ninguna
1.6. Factores que en este caso favorecieron la ocurrencia de los daños:	
Exceso de velocidad por parte de los actores viales.	
1.7. Crisis social ocurrida:	
Requerimiento de información por parte de la población circundante, también llegó la policía de tránsito para realizar las diligencias correspondientes en cuanto al accidente y posteriormente llega la ambulancia para atender la emergencia.	
1.8. Desempeño institucional en la respuesta:	
El llamado al 123 por parte de la comunidad permite que diferentes entidades asistan al evento para esta oportunidad, asistió el Secretario Distrital de Salud con servicio de ambulancia, Tránsito, con una unidad motorizada, PONAL, con una unidad motorizada, Defensa Civil, Bomberos, Criminalística de PONAL.	
Desde el Centro Local de Movilidad se realizaron acciones para identificar la necesidad de señalización complementaria, así mismo se realizaron jornadas informativas indicando el respeto por las señales de tránsito y el respeto por la vida.	
1.9. Impacto cultural derivado:	
Se implementaron jornadas informativas como parte del plan de acción de la SDM con el objetivo mitigar la accidentalidad en el sector.	

Fecha de elaboración: Septiembre	Fecha de actualización: Noviembre	Consolidado por: Jimena Vergara Garnica
-------------------------------------	--------------------------------------	--

Localidad Engativá	Caracterización General de Escenarios de Riesgo por Tránsito de Vehículos
--------------------	---

Formulario 2. DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO POR “TRÁNSITO DE VEHÍCULOS”

2.1. CONDICIÓN DE AMENAZA

2.1.1. Descripción del fenómeno amenazante:

El accidente de tránsito es un suceso espontáneo que genera daños físicos (en las personas, vehículos de transporte o bienes de infraestructura) o incluso psicológicos, que en la mayoría de los casos se puede prevenir. Los accidentes de tránsito en el año 2016 y en el primer semestre del 2017 fue el evento de emergencia con mayor ocurrencia dentro de la tipología de las emergencias.

Los estudios indican que el 90% de los siniestros en las vías obedecen a factores humanos, sin embargo, otro factor que puede agudizar el riesgo de accidente de tránsito es la topografía de la misma vía.

En la localidad de Engativá se tienen identificadas las siguientes vías con mayor número de accidentes, donde las víctimas principales son los peatones y bici-usuarios:

- a) Accidentes de tránsito en Av. Boyacá con Cl 80,
- b) Av. Boyacá con calle 76,
- c) Av. Boyacá con calle 72,
- d) Av. Boyacá con calle 63,
- e) Av. Ciudad de Cali con Cl 26
- f) Av. Ciudad de Cali con Cl 52a,
- g) Av. Ciudad de Cali con Cl 72,
- h) Calle 80 con Kr 114.
- i) Transversal 93 con avenida calle 63,
- j) Carrera 114 con calle 80

2.1.2. Identificación de causas del fenómeno amenazante:

La principal causa es el comportamiento humano ya que no hay respeto a las señales de tránsito, se presenta falta de pericia e imprudencia de algunos conductores, motociclistas, ciclistas y peatones al igual que la falta de cultura vial en los diferentes actores.

El exceso de velocidad hace que el conductor no logre reaccionar correctamente ante un imprevisto que lo ponga en riesgo a él y a los demás agentes de la vía (como frenadas bruscas del vehículo que lo precede, daños en la vía, cruce inesperado de peatones etc.)

El consumo de alcohol o drogas: Aunque muchas personas no parecen notarlo, conducir un vehículo bajo los efectos de estas sustancias altera los sentidos, lentifica la capacidad de reacción, disminuye la coordinación, afecta la capacidad de tomar decisiones, entre otras reacciones, lo que genera accidentes muy importantes en la vía.

El exceso de confianza: Confiar excesivamente en sí mismo, en el auto o en la vía produce más accidentes de tránsito de los que se piensa, pues esto induce al conductor a manejar más rápido o distraerse con el celular u otros dispositivos electrónicos.

No mantener la distancia de frenado: A la hora de conducir un vehículo, es fundamental mantener una distancia prudente con los vehículos que transitan alrededor para asegurar que, al frenar, se eviten accidentes y colisiones, dado que frenar un vehículo no es un proceso automático. Una persona se demora en detener totalmente cualquier tipo de vehículo aproximadamente 1.2 segundos.

Fallas mecánicas: Unas llantas en mal estado, unos frenos en su máximo desgaste, y en general, un vehículo que no presenta las condiciones mínimas de seguridad tiene un alto riesgo de accidentalidad.

2.1.3. Identificación de factores que favorecen la condición de amenaza:

Otros factores que puede agudizar el riesgo de accidente de tránsito son fenómenos naturales como caída de árboles en vías, fallas mecánicas o la topografía o mal estado de las vías que a continuación se relacionan:

Fecha de elaboración: Septiembre	Fecha de actualización: Noviembre	Consolidado por: Jimena Vergara Garnica
-------------------------------------	--------------------------------------	--

Localidad Engativá	Caracterización General de Escenarios de Riesgo por Tránsito de Vehículos
--------------------	---

- a) Av Boyacá con CL 72: Intersección elevada de dos (2) vías de la malla vial arterial, con un alto índice de accidentalidad. El IDU realiza mantenimiento periódico sobre estas arterias, pero por el alto tráfico la carpeta asfáltica presenta constante deterioro, siendo el estado de la vía uno de los mayores causantes de accidentalidad, tanto para vehículos, como motociclistas. Sobre la AC 72, paso el mayor número de rutas de buses urbanos del SITP y del SITP provisional, el alto tráfico todo el tiempo es un gran detonante para esta accidentalidad reportada. Sobre la Av. Boyacá con AC 72 sentido N-S/S-N, existe un puente peatonal, el cual el peatón no siempre lo uso, siendo este cruce sobre la Boyacá un punto de alta accidentalidad.
- b) Av Boyacá con calle 63, Intersección a nivel de vías de la malla vial arterial (Av. Boyacá) y AC 63 (Desde la Av Boyacá – Hacia el Occidente) y vía intermedia desde la Av. Boyacá – hacia el oriente. Cuenta con intersección semafórica vehicular y peatonal, dando el mayor tiempo a la Av. Boyacá. Intersección que está siendo intervenida por el IDU para convertirse en paso elevado W-E/E-W y disminuir los tiempos de recorrido. Actualmente presenta dificultad en la movilidad por su misma geometría, razón por la cual está siendo intervenida.
- c) Av. Ciudad de Cali con CI 52^a: Intersección de la vía de la malla vial arterial (Av. Cali), con una vía local (CI 52^a), no existe un paso seguro sobre la Av Cali, encontrándose paradero de los buses del SITP al costado oriental y costado occidental, invitando al usuario a ubicarse en estos puntos. Zona con una alta densidad de trabajadores por las empresas del sector como: La Renault de Casa Toro, Word Bussiness Centre y la Superintendencia nacional de Salud entre otros. No existe paso seguro alguna entre la AC 26 y AC 63, estando estos puntos muy distantes para que el usuario se desplace hasta allí para poder cruzar la Av. Cali sentido W-E/E-W.
- d) Av. Ciudad de Cali con CI 72: Intersección semaforizada vehicular y peatonal, de dos vías arteriales a nivel. Es de las intersecciones que se deben de priorizar para que se construya paso elevado. Alto nivel de accidentalidad, los tiempos son insuficientes para cada uno de los giros. Adicionalmente tiene cruce de ciclistas Sobre la Ac 72 por el costado Oriental de la Av. Cali, sentido S-N/N-S.

2.1.4. Identificación de actores significativos en la condición de amenaza:

Peatones, motociclistas, ciclistas y conductores de vehículos privados o de transporte urbano.

2.2. ELEMENTOS EXPUESTOS y SU VULNERABILIDAD

2.2.1. Identificación general:

a) Incidencia de la localización:

Las vías que están ubicadas sobre los corredores de la malla vial intermedias y arteriales, con tránsito de rutas de transporte público y con atractivos como colegios, empresas, entidades distritales (alcaldías, hospitales), son puntos identificados como puntos de alto riesgo, sobre los cuales se deben de implementar medidas de pacificación.

b) Incidencia de la resistencia:

La incidencia es mayor para el motociclista ya que son escasos los cascos de protección que cumplen las normas de seguridad reconocida y es importante para asegurar que puedan reducir eficazmente el impacto de un golpe en la cabeza en caso de accidente, comparado con el conductor del vehículo puesto que lleva menor exposición.

c) Incidencia de las condiciones socio-económica de la población expuesta:

La incidencia es mayor en la población de bajos recursos en cuanto a la carencia de las medidas de protección necesarias como son: utilización de cascos, cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños.

d) Incidencia de las prácticas culturales:

Entre las prácticas culturales por parte de los actores viales, que aumentan el riesgo de se encuentran las siguientes: conducir con exceso de velocidad y/o bajo los efectos de sustancias psicoactivas; el adelantar por el costado izquierda cuando se trata de motociclistas; la realización de piques o apuestas con carreras en algunas vías.

2.2.2. Población y vivienda:

El índice de accidentes se incrementa en los fines de semana, sobre todo en horas de la noche y la madrugada; en las festividades como son día de la madre, día del padre, amor y amistad, entre otras. El índice de accidentalidad en época decembrina incrementa en un 20% siendo difícil estimar la afectación de los mismos, dado que dependiendo de las características estos han variado.

Fecha de elaboración: Septiembre	Fecha de actualización: Noviembre	Consolidado por: Jimena Vergara Garnica
-------------------------------------	--------------------------------------	--

2.2.3. Infraestructura y bienes económicos y de producción, públicos y privados:

Sobre las vías referidas por ser principales, hay ubicadas viviendas, establecimientos de comercio en ocasiones industria, sin embargo, es difícil calcular la afectación de estos ante un accidente de tránsito, dado que, como se ha especificado son múltiples las variables que inciden en un evento de este tipo. De los accidentes de tránsito ocurridos en las vías referidas, se han presentado afectación de viviendas un índice estadístico del 20%.

2.3. DAÑOS Y/O PÉRDIDAS QUE PUEDEN PRESENTARSE

En las personas:

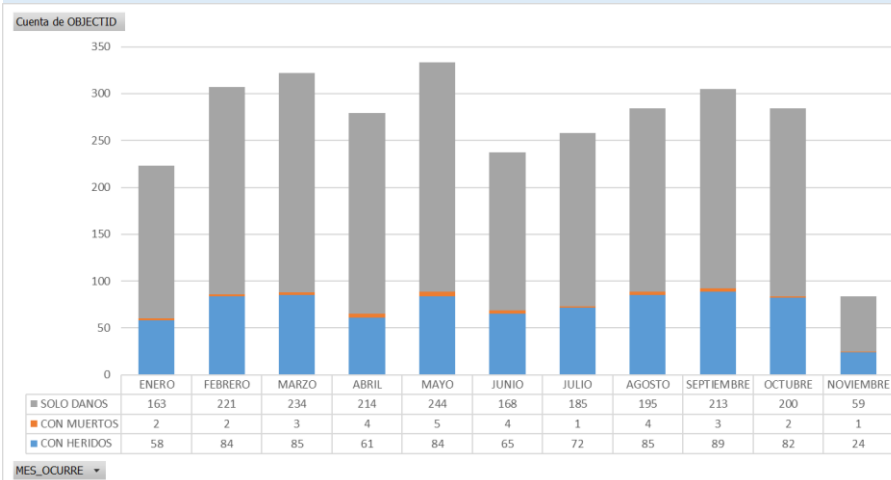
GRAVEDAD DE SINIESTROS 2017

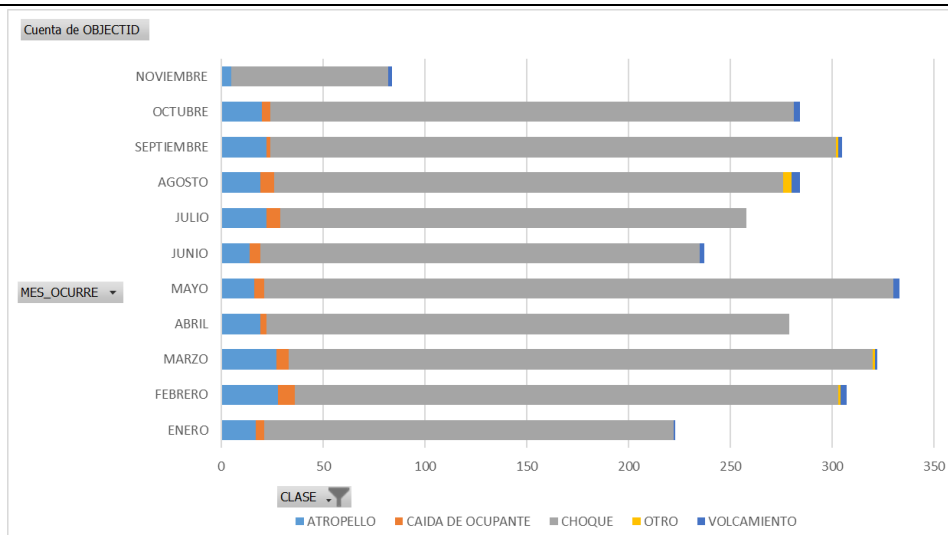
Con heridos	789
Con muertos	31
Solo daños	2096
TOTAL	2916

2.3.1. Identificación de daños y/o pérdidas:

(descripción cuantitativa o cualitativa del tipo y nivel de daños y/o pérdidas que se pueden presentar de acuerdo con las condiciones de amenaza y vulnerabilidad descritas para los elementos expuestos)

MES/CLASE	ATROPELLO	CAÍDA DE OCUPANTE	CHOQUE	OTRO	VOLCAMIENTO	Total General
ENERO	17	4	201		1	223
FEBRERO	28	8	267	1	3	307
MARZO	27	6	287	1	1	322
ABRIL	19	3	257			279
MAYO	16	5	309		3	333
JUNIO	14	5	216		2	237
JULIO	22	7	229			258
AGOSTO	19	7	250	4	4	284
SEPTIEMBRE	22	2	278	1	2	305
OCTUBRE	20	4	257		3	284
NOVIEMBRE	5		77		2	84
Total general	209	51	2628	7	21	2916





En bienes materiales particulares:

De los accidentes de tránsito en las vías referidas se han presentado afectación a las viviendas en un 15%.

En bienes materiales colectivos: Si bien no se tienen datos estadísticos de la afectación a edificaciones indispensables o de servicios públicos, es claro que pueden llegar a presentarse.

En bienes de producción:

De los accidentes de tránsito en las vías referidas se han presentado afectación a las viviendas en un 20% en los establecimientos comerciales.

En bienes ambientales: No aplica

2.3.2. Identificación de la crisis social asociada con los daños y/o pérdidas estimados:

En los accidentes de tránsito en estas vías en su mayoría de veces, si el accidentado tiene SOAT vigente se observa agilidad en proceso de atención en salud; cuando se carece de este seguro se presenta negligencia en prestación del servicio lo que genera traumatismos en la red familiar del afectado y en salud del mismo afectado.

2.3.3. Identificación de la crisis institucional asociada con crisis social:

Desde el sector de Movilidad falta presupuesto para construcción de vías y mantenimiento de las mismas puede conllevar a una crisis institucional en la medida que las intervenciones requeridas en las vías se van aplazando y con ello va aumentando la afectación de la vía y el requerimiento de recursos para su intervención.

2.4. DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS E INTERVENCIÓN ANTECEDENTES

Se realizó encuentro comunitario y recorrido técnico donde se verificó señalización existente y se solicitaron medidas pacificadoras (Reductores de velocidad y complementarias) sobre Kr 91ª CI 75 sentido norte sur para reducir la accidentalidad. Así mismo se solicitó mantenimiento de señalización escolar en el Colegio Nidia Quintero de Turbay. Todos los corredores principales, Sentido W-E/E-W: como AC 63, AC 72, AC 80, AC 90 y sentido N-S/S-N como AK 68, AK 72 (Boyacá), AK 86 (Av. Ciudad de Cali), son puntos que presentan alta accidentalidad, lo ideal sería intersecciones elevadas

Fecha de elaboración:
Septiembre

Fecha de actualización:
Noviembre

Consolidado por:
Jimena Vergara Garnica

Localidad Engativá	Caracterización General de Escenarios de Riesgo por Tránsito de Vehículos
--------------------	--

como AV Boyacá con AC 26, AC 72, AC 80, por presupuestos no se tienen, es cuando se implementan acciones como intersecciones semafórizadas:

En este momento en Engativá se van a implementar 3 intersecciones semafórizadas, detectados como puntos críticos:

1. AC 72 con KR 105^a.
2. AC 72 con KR 105F.
3. KR 110 – CL 72F.

En los otros puntos identificados como críticos, se están solicitando medidas de pacificación, que comprenden reductores de velocidad o líneas canalizadoras de flujo, los cuales son revisados desde la Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito DSVCT, quien lo viabiliza y los traslada a la Dirección de Control y Vigilancia – DCV – para que se actualicen diseños y procedan a su implementación, teniendo presente que estas medidas van de acuerdo al orden cronológico, estado de la vía y al presupuesto de la entidad.

Adicionalmente están en proceso las siguientes acciones:

- Cambio de sentido vial -CSV- sobre la carrera 93 entre AC 62 y AC 63 (Moteles) y se tiene en fila el CSV de Diver plaza.
- La AC 63 entre la AK 70 (Av. Rojas) y AK 72 (Av. Boyacá) está en este momento siendo intervenida por el IDU con intersección elevada sobre la Av. Boyacá.
- Se tiene en estudio la implementación de sentido vial todo el día el cambio, en Engativá pueblo, actualmente solo funciona en horas de la mañana 5:00 a.m. a 9:00 a.m.

Fecha de elaboración: Septiembre	Fecha de actualización: Noviembre	Consolidado por: Jimena Vergara Garnica
-------------------------------------	--------------------------------------	--

Localidad Engativá	Caracterización General de Escenarios de Riesgo por Tránsito de Vehículos
--------------------	---

Formulario 3. ANÁLISIS A FUTURO E IDENTIFICACIÓN DE MEDIDAS DE INTERVENCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO

3.1. ANÁLISIS A FUTURO

La principal causa de los accidentes de tránsito se presentan por el comportamiento humano debido a la falta de respeto a las señales de tránsito por parte de los actores viales, una de las acciones que ayudan a mitigar la problemática es sensibilizar a los actores viales en temas de cultura ciudadana y seguridad vial, para que conozcan y respeten las normas de tránsito, esta estrategia podría ayudar a disminuir comportamientos como: el conducir con exceso de velocidad y bajo los efectos de sustancias psicoactivas, el presentar exceso de confianza al conducir sin guardar el mínimo de distancia con los otros automotores, el caminar por la vía sin usar los pasos seguros como puentes peatonales, la cebra o por los andenes, el usar distracciones como el uso de tecnología mientras conduce o camina en la vía. Unidos a estas acciones también es importante para mitigar los accidentes de tránsito, el implementar algunas acciones tendientes a actuar sobre la amenaza, como lo es la semaforización, reductores viales, repararcho de vías en puntos específicos de la localidad.

3.2. MEDIDAS DE CONOCIMIENTO DEL RIESGO

3.2.1. Estudios de análisis del riesgo:

- a) Evaluación del riesgo por "Tránsito de Vehículos"
- b) Diseño y especificaciones de medidas de intervención
- c) Estudio de suelo de las vías.

3.2.2. Sistemas de monitoreo:

- a) Ubicación de guías para monitores en puntos de accidentalidad. Avenida Boyacá con 80- operación éxodo.
- b) Semaforización y sistema de monitoreo para verificar reducción de tiempos y accidentalidad en las vías como la Av Cl 80 en operación retorno y Avenida Boyacá.

3.2.1. Medidas especiales para la comunicación del riesgo:

- a) Reuniones encuentros, capacitaciones, jornadas informativas y socializaciones con la comunidad, cuando se implementan acciones de movilidad (cambios sentido vial y reductores de velocidad). En los establecimientos educativos se realizan talleres de formación y sensibilización en cultura ciudadana y seguridad vial.

3.3. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO – INTERVENCIÓN CORRECTIVA (riesgo actual)

	Medidas estructurales	Medidas no estructurales
3.3.1. Medidas de reducción de la amenaza:	<ul style="list-style-type: none"> a) Semaforización en vías b) Reductores de velocidad y medidas de pacificación (Cl 87 entre la kr 103D y la Kr 96). c) Sincronización semafórica en las vías, d) Adecuación o re parcheo de vías Avenida calle 80, Avenida Boyacá y Avenida Rojas. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Fortalecer la realización Jornadas informativas y pedagógicas (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías).
3.3.2. Medidas de reducción de la vulnerabilidad: (Dirigidas a la persona)		<ul style="list-style-type: none"> a. Jornadas informativas y pedagógicas (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías).
3.3.3. Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad.	<ul style="list-style-type: none"> a) Aplicación comparendos por parte de policía de tránsito, jornadas informativas en temas de movilidad y acompañamiento del grupo guía cuando se detecta riesgo. 	

Fecha de elaboración: Septiembre	Fecha de actualización: Noviembre	Consolidado por: Jimena Vergara Garnica
-------------------------------------	--------------------------------------	--

Localidad Engativá	Caracterización General de Escenarios de Riesgo por Tránsito de Vehículos
--------------------	---

3.3.4. Otras medidas:		
3.4. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - INTERVENCIÓN PROSPECTIVA (riesgo futuro)		
	Medidas estructurales	Medidas no estructurales
3.4.1. Medidas de reducción de la amenaza:	<ul style="list-style-type: none"> a) Señalización, Reductores de velocidad (estoperoles, bandas en agregado), controles semafóricos, re parcheo en vía, cambio de sentido vial. a) Semaforización en vías b) Implementación de Reductores de velocidad, señalización en vías y medidas de pacificación. c) Cambios de sentido vial d) Mayor exigencia para la adquisición de licencias de conducción e) Incrementar los controles en la vía por parte de las autoridades competentes f) Sincronización semafórica g) Arreglo y mantenimiento de vías. h) Regulación y mayor exigencia por parte de las Entidades Gubernamentales en la adquisición de vehículos y Motos. 	a. Jornadas informativas y pedagógicas (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías).
3.4.2. Medidas de reducción de la vulnerabilidad:		a) Jornadas informativas y acciones pedagógicas en espacios públicos y privados (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías, comportamientos adecuados para una Movilidad segura.
3.4.3. Otras medidas:		
<ul style="list-style-type: none"> a) Mantenimiento de las vías b) Revisión de señalización correspondiente C) Implementación de medidas correctivas sobre la movilidad del sector. 		

3.4. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - PROTECCIÓN FINANCIERA

Medidas tendientes a compensar la pérdida económica por medio de Pólizas de vehículo SOAT.

3.5. MEDIDAS PARA EL MANEJO DEL DESASTRE

Identificación de requerimientos específicos de preparación para la respuesta y para la recuperación, derivados del presente escenario de riesgo.

3.5.1. Medidas de preparación para la respuesta: <i>(Identificación de requerimientos específicos de preparación para la</i>	a) Preparación para la coordinación: Coordinación entre entidades que atienden las emergencias por accidentes de tránsito, para tener actualizado el directorio
--	---

Fecha de elaboración: Septiembre	Fecha de actualización: Noviembre	Consolidado por: Jimena Vergara Garnica
-------------------------------------	--------------------------------------	--

Localidad Engativá	Caracterización General de Escenarios de Riesgo por Tránsito de Vehículos
<p><i>respuesta derivados del presente escenario de riesgo).</i></p>	<p>institucional (nombres completos, cargo y número de contacto) para que se logró brindar de manera efectiva la atención en el servicio. Activación de la Emergencia a través de la Línea 123</p> <p>b) Sistemas de alerta: Activación de la Emergencia a través de la Línea 123</p> <p>c) Capacitación: Capacitaciones permanentes a los funcionarios de las diferentes Entidades de Atención de Emergencias, para que los tiempos de respuesta sean mínimos y se preste un adecuado servicio.</p> <p>d) Cultura ciudadana Seguridad Vial Los actores que intervienen en las emergencias son Policía de Tránsito, Policía Nacional y los servicios de salud.</p> <p>e) Equipamiento: Recursos en cuanto a equipamiento o elementos para brindar atención de las emergencias por accidente de tránsito:</p> <p>SDS: Ambulancias y centros de salud con elementos necesarios para la atención de lesionados. -Policía de Tránsito: Parque automotor -Bomberos: Parque automotor y Elementos suficientes y en buen estado para rescate y mitigación del Impacto del accidente. -Policía de seguridad: Parque automotor -Defensa Civil: parque automotor y elementos indispensables para rescate de heridos.</p> <p>f) Entrenamiento: Entrenamiento permanente a personal de Atención de Emergencias sobre: primeros auxilios, evacuación, uso de herramientas para rescate, manejo del pánico.</p>
<p>3.5.2. Medidas de preparación para la recuperación: <i>(Identificación de requerimientos específicos de preparación para la recuperación derivados del presente escenario de riesgo).</i></p>	<p>Capacitación a peatones y conductores en temas referentes a la prevención vial.</p>

Formulario 4. REFERENCIAS, FUENTES DE INFORMACIÓN Y NORMAS UTILIZADAS

Argies- SDM

<http://www.movilidadbogota.gov.co/web/>

SDM- Dirección de Seguridad Vial- Informe del 2016 sobre índices de accidentalidad.

Secretaria Distrital de Salud. Diagnostico Local con participación Social 2014

IDIGER. Bitácora realizada por el Sistema de Información para la Gestión del Riesgo y Cambio Climático-SIRE.

<http://www.movilidadbogota.gov.co/web/>

observatorio%20de%20movilidad%209%20CCB%20UANDES.pdf

http://www.saludcapital.gov.co/DSP/Diagnosticos%20distritales%20y%20locales/Local/2014/10_Diagnostico_Local_

Fecha de elaboración: Septiembre	Fecha de actualización: Noviembre	Consolidado por: Jimena Vergara Garnica
-------------------------------------	--------------------------------------	--

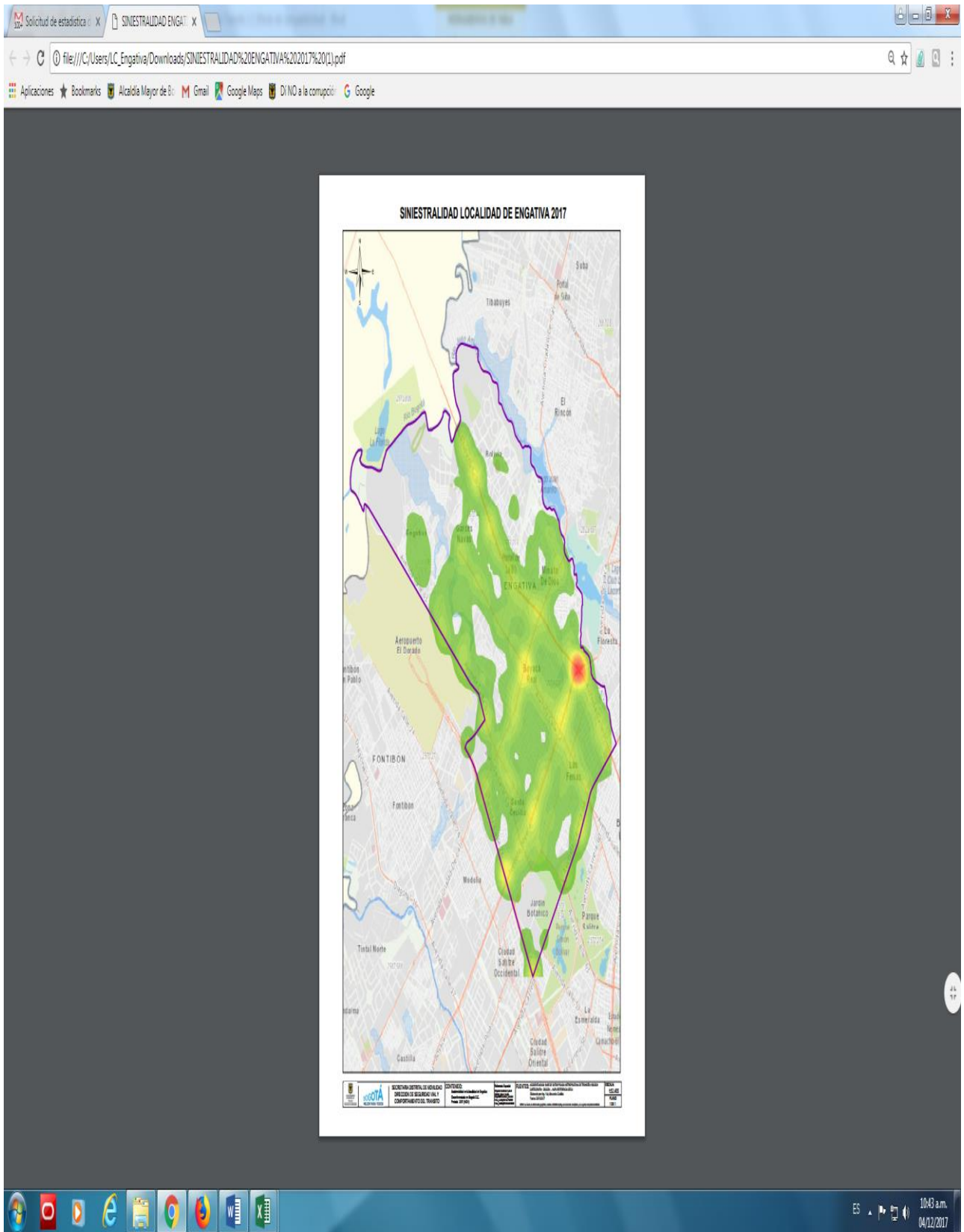
Localidad Engativá	Caracterización General de Escenarios de Riesgo por Tránsito de Vehículos
--------------------	---

--

ANEXOS

- ANEXO 1 – SINIESTRALIDAD LOCALIDAD DE ENGATIVÁ 2017
- ANEXO 2 - AK 72 (AV. BOYACÁ) - AC 72. INTERSECCIÓN VÍAS ARTERIALES.
- ANEXO 3 - AV. BOYACA – AC 63. INTERSECCIÓN QUE SE ESTÁ INTERVINIENDO POR EL IDU.
- ANEXO 4 - AK 86(CIUDAD DE CALI) – CL 52ª.
- ANEXO 5 - AK 86(CIUDAD DE CALI) – CL 52ª.

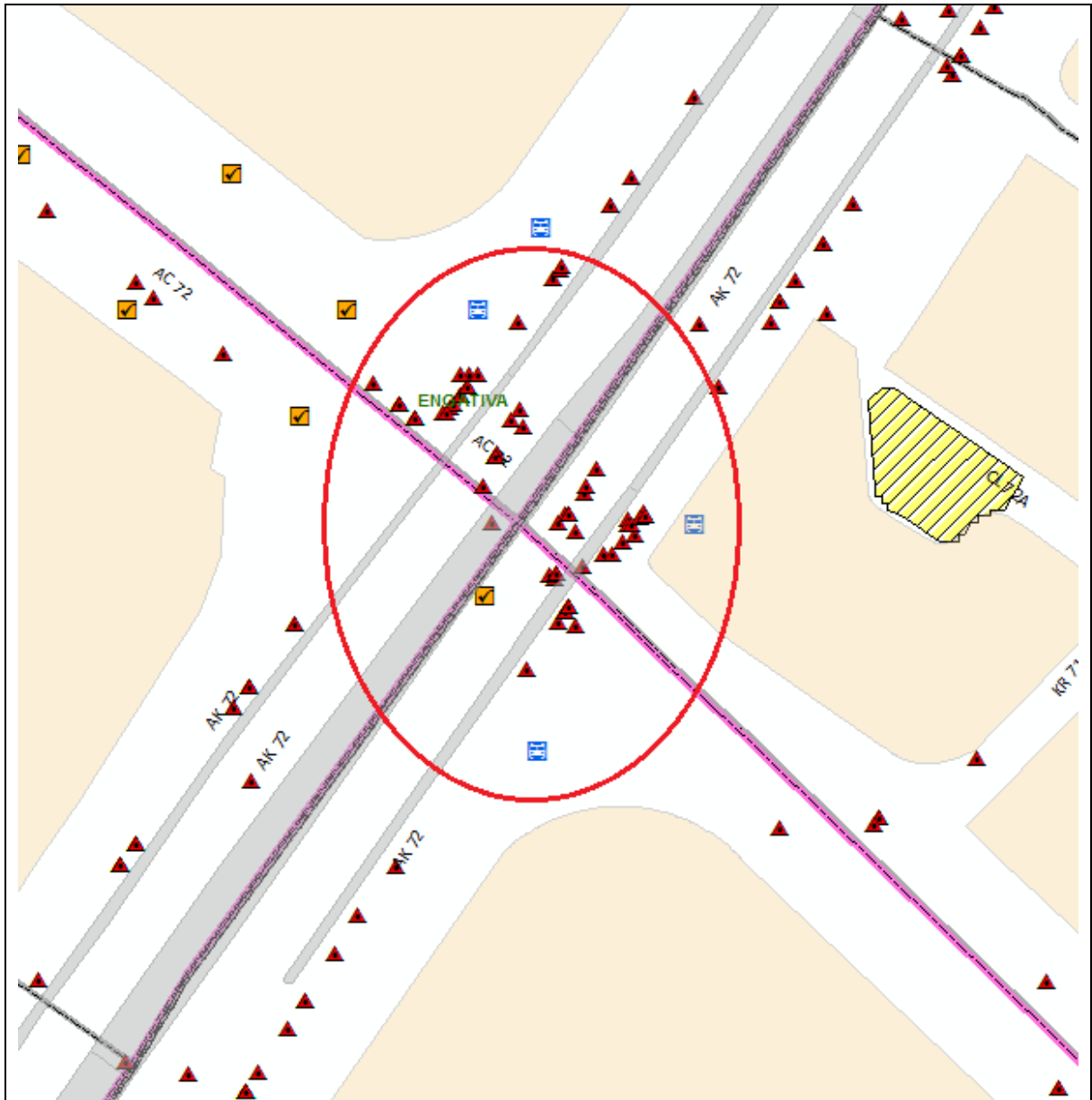
Fecha de elaboración: Septiembre	Fecha de actualización: Noviembre	Consolidado por: Jimena Vergara Garnica
-------------------------------------	--------------------------------------	--



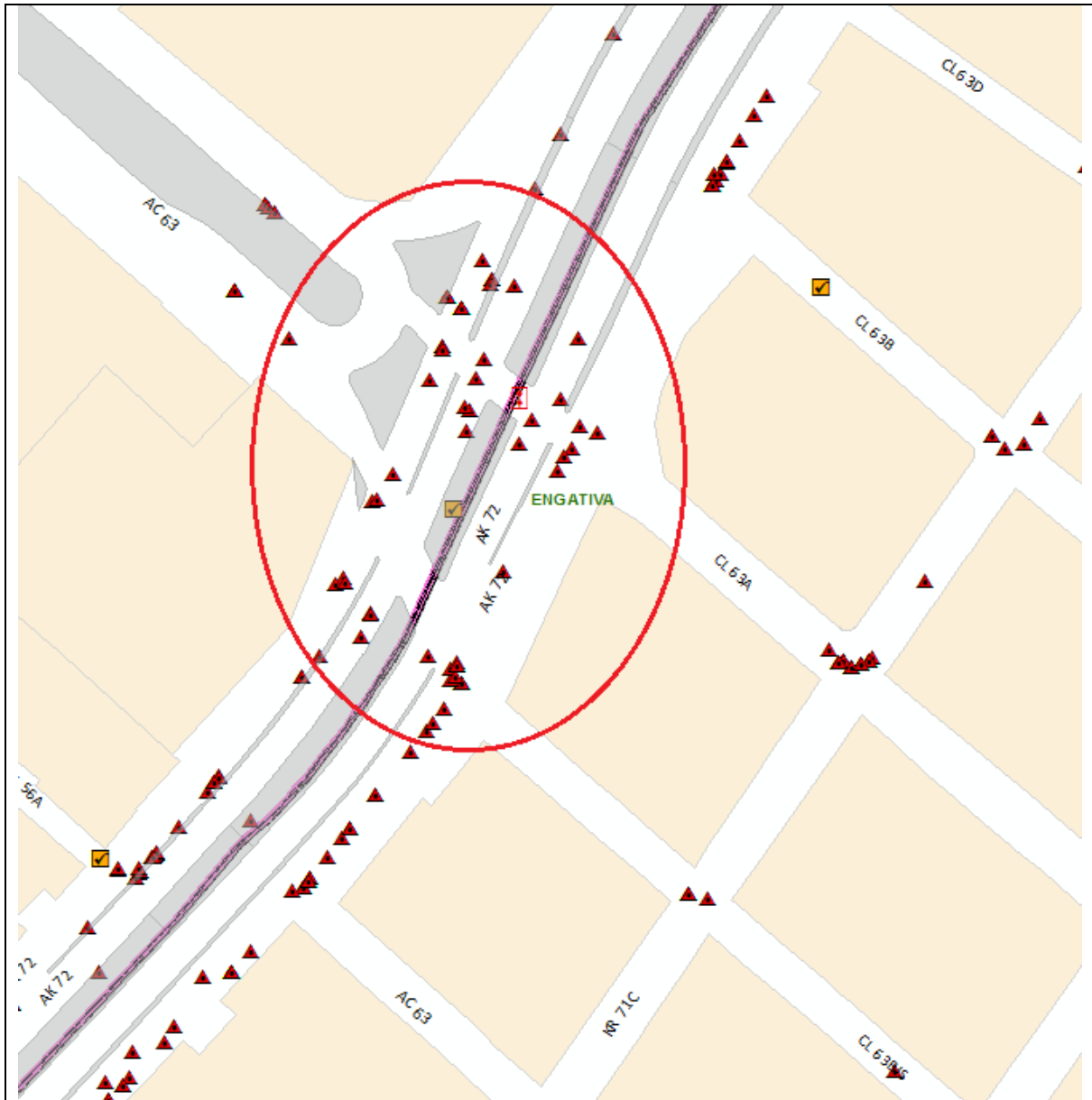
Fecha de elaboración:
Septiembre

Fecha de actualización:
Noviembre

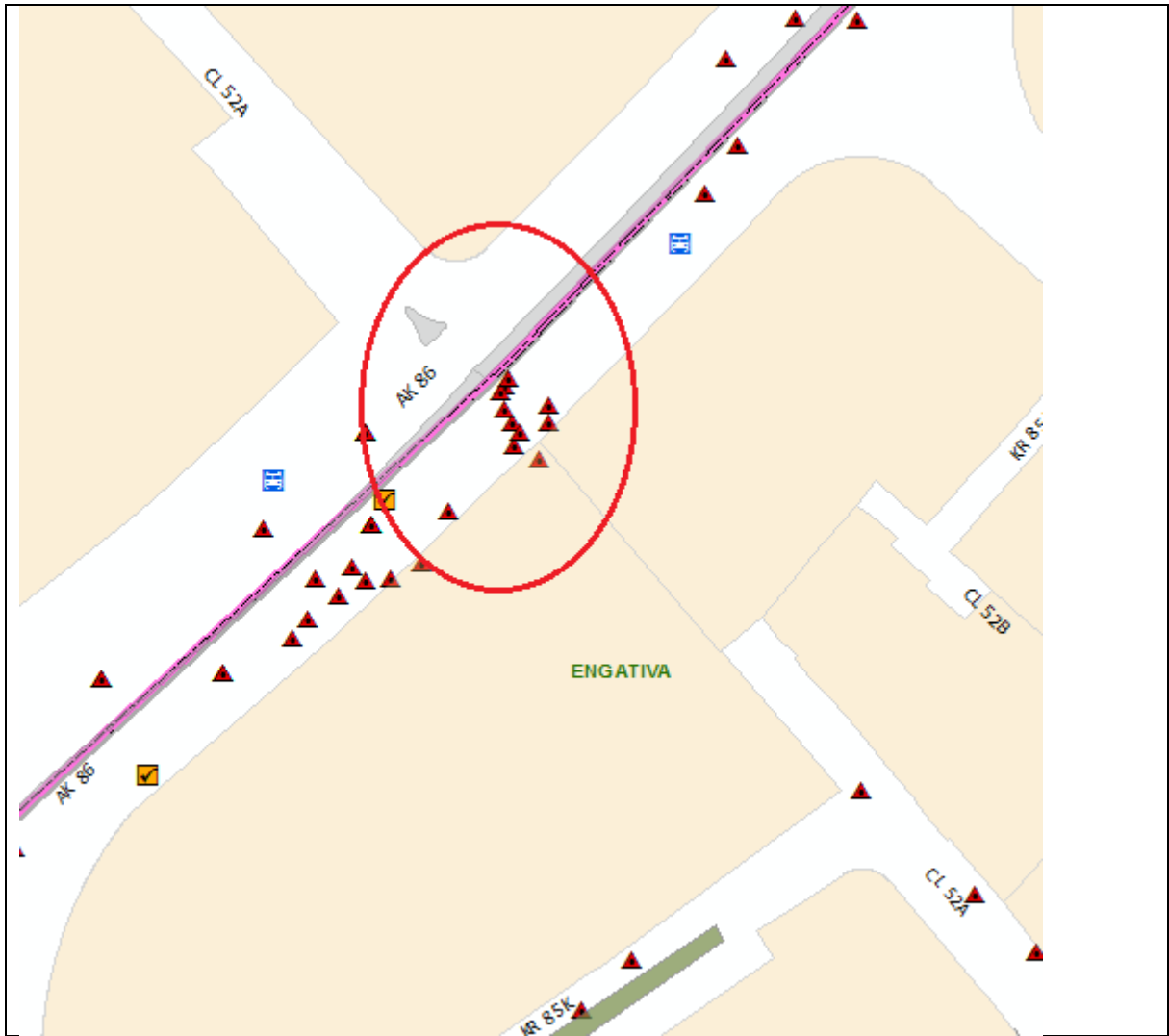
Consolidado por:
Jimena Vergara Garnica



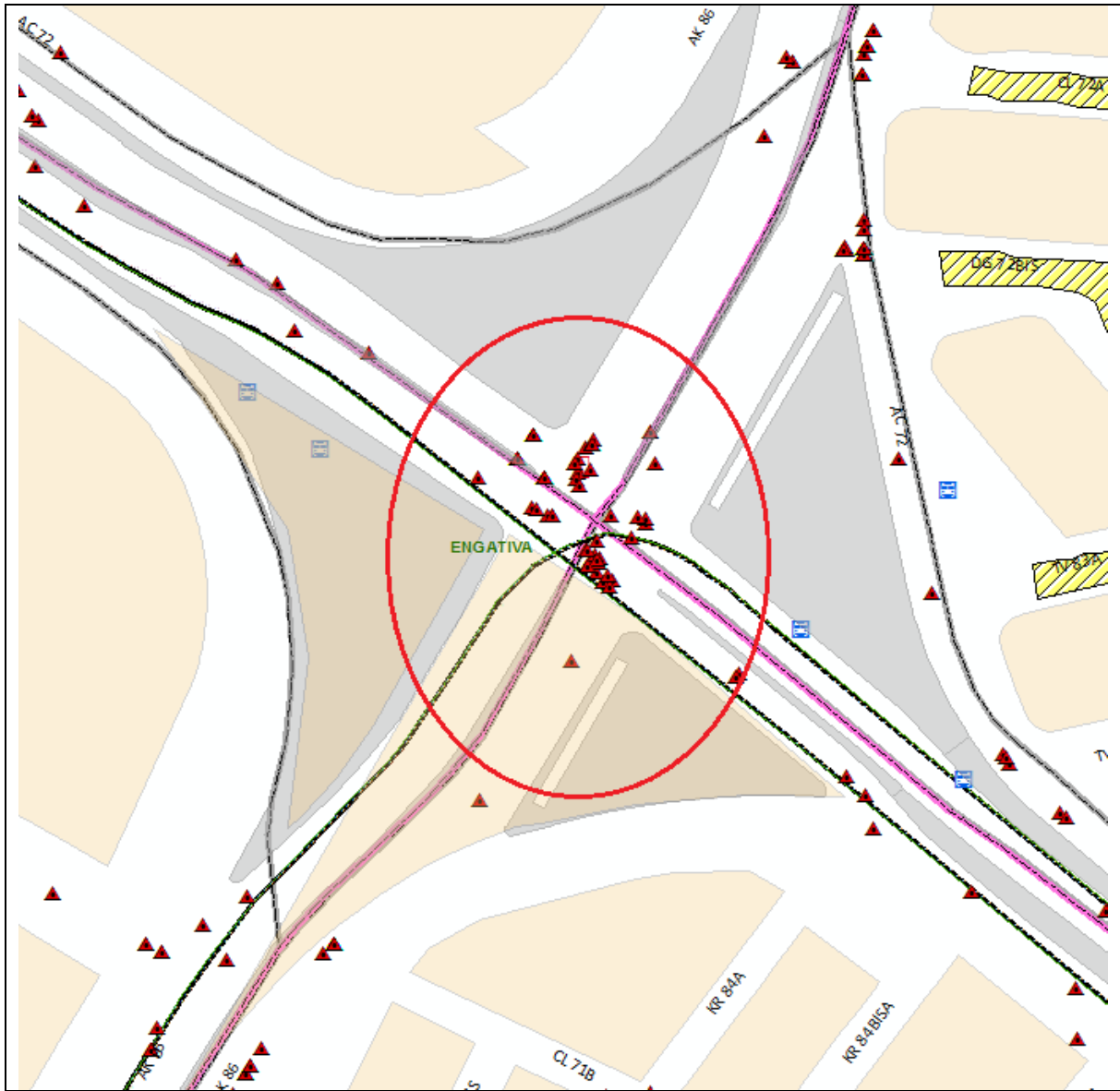
AK 72 (Av. Boyacá) - AC 72. Intersección vías arteriales.



AV. BOYACA – AC 63. Intersección que se está interviniendo por el IDU.



AK 86(Ciudad de Cali) – CL 52^a.



AK 86 (Ciudad de Cali) – AC 72.