

## 1.2. Caracterización General del Escenario de Riesgo por “Accidentes de Tránsito”

### Formulario 1. DESCRIPCIÓN DE SITUACIONES DE DESASTRE O EMERGENCIA ANTECEDENTES

#### SITUACIÓN No 1



Según lo reportado a la central de telecomunicaciones IDIGER, el día 25 de abril de 2017 a las 6:50 A.M. se presentó en la Carrera 17 # 145 – 10, (esquina) Barrio Cedritos, un accidente de tránsito que involucró a un taxi y a un vehículo particular (tipo camioneta) causando la pérdida total de ambos. El choque afectó la pared de la Clínica veterinaria “El Cedrito” ubicada en la dirección detallada.

El vehículo marca (tipo camioneta) transitaba por la Calle 145, doble sentido, costado occidente – oriente, la cual cuenta con señalización de PARE. El otro vehículo, taxi, se desplazaba por la Carrera 17, costado norte – sur, vía también de doble sentido, que cuenta de igual manera con señal de PARE.

Por lo anterior, la colisión de ambos vehículos se generó por la omisión de la señal de PARE, resultando, dado su tamaño, con mayor afectación el taxi que terminó con ambas llantas del copiloto mirando hacia arriba y contra la esquina de la Clínica veterinaria en mención. No hubo víctimas fatales. Sin embargo, quienes venían en los vehículos sufrieron lesiones. El accidente se presentó por omisión de la señal de tránsito y el exceso de velocidad. Al chocar se generó afectación en el predio del señor Jaime Mauricio Ortegón Puentes, propietario de la Clínica veterinaria “El Cedrito” ubicada en la esquina del choque donde fue a parar el taxi. (Carrera 17 # 145 -10) Bomberos, Policía y comunidad llegaron al lugar del accidente.

(ver registro fotográfico adjunto)

**1.1. Fecha:** 25 de abril de 2017 (6:50 A.M.)

**1.2. Fenómeno(s) asociado con la situación:**  
Daño no estructural en vivienda, Colisión entre vehículos, no se generó incendio.

**1.3. Factores que favorecieron la ocurrencia del fenómeno:**

Irrespeto a la señal de tránsito y exceso de velocidad. Adicionalmente, la vía presenta ausencia de reductores de velocidad adecuados para el alto flujo de tráfico en esta vía (doble vía por Calle y Carrera).

**1.4. Actores involucrados en las causas del fenómeno:**

Conductores de los vehículos implicados, Jaime Mauricio Ortegón Puentes, propietario de la Clínica veterinaria “El Cedrito”, Secretaría Distrital de Movilidad, entidades gubernamentales.

**1.5. Daños y pérdidas presentadas:**

En las personas:  
Los conductores de los vehículos implicados, los cuales sufrieron lesiones.

En bienes materiales particulares:  
Pérdida total de ambos vehículos. También se vio afectada la esquina de la fachada de la Clínica Veterinaria.

En bienes materiales colectivos: Ninguna

En bienes de producción: Ninguna

En bienes ambientales: Ninguna

Fecha de elaboración:  
09 de Mayo de 2018

Fecha de actualización:  
26 de Julio de 2018

Consolidado por:  
CLGRR - CC

Localidad Usaqué	Caracterización General de Escenarios de Riesgo
------------------	---

<p><b>1.6. Factores que en este caso favorecieron la ocurrencia de los daños:</b> Exceso de velocidad y la falta de concientización por el respeto a las señales de PARE por parte de los actores viales.</p>	
<p><b>1.7. Crisis social ocurrida:</b> los conductores implicados fueron trasladados a un centro asistencial debido a sus considerables lesiones, afectación psicológica en el señor Jaime Mauricio Ortigón Puentes, propietario de la Clínica veterinaria, lugar del accidente. Seguido a él, los vecinos, entre los que también estaba la señora Rosa Marina Vargas, presidenta del Edificio Escala, el cual tiene por ubicación contados 20 metros del lugar del accidente.</p>	
<p><b>1.8. Desempeño institucional en la respuesta:</b> El llamado al 123 por parte de la comunidad permite que diferentes entidades asistan al evento. Bomberos y Policía de tránsito y transporte.</p> <p>Desde el Centro Local de Movilidad de Usaqué se realizaron acciones para identificar la necesidad de ubicar reductores de velocidad. Se hizo una socialización el día 17 de junio de 2017 mediante la aplicación de una encuesta en la cual participaron 66 residentes del sector, de los cuales el 100% estuvo de acuerdo con la implementación la cual se inició por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad el día 23 de junio de 2017.</p> <p>También, se realizaron jornadas informativas indicando el respeto por las señales de tránsito y por la vida.</p>	
<p><b>1.9. Impacto cultural derivado:</b> los habitantes del sector viven en continua desconfianza y miedo al cruzar la vía</p>	

Fecha de elaboración: 09 de Mayo de 2018	Fecha de actualización: 26 de Julio de 2018	Consolidado por: CLGRR - CC
---	--	--------------------------------

**2.1. CONDICIÓN DE AMENAZA****2.1.1. Descripción del fenómeno amenazante:**

Exceso de confianza y velocidad, irrespeto por las señales de tránsito, deterioro en la infraestructura, falta de reductores de velocidad, los cuales agudizan el riesgo de accidentalidad en temporadas de lluvias.

**2.1.2. Identificación de causas del fenómeno amenazante:**

La principal causa es el comportamiento humano, la falta de cultura vial, no hay respeto a las señales de tránsito, se presenta falta de pericia e imprudencia de algunos conductores de vehículos particulares, de servicio público (ruta 19-6 del SITP Color naranja y bicitaxis), rutas escolares, motociclistas, ciclistas y peatones.

El exceso de velocidad hace que el conductor no logró reaccionar correctamente ante un imprevisto que lo ponga en riesgo a él y a los demás agentes de la vía (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 parezcan notarlo, conducir un vehículo bajo los efectos de estas sustancias altera los sentidos, disminuye la capacidad de reacción, la coordinación, afecta la capacidad de tomar decisiones, entre otras reacciones.

El exceso de confianza: Confiar excesivamente en sí mismo, en el vehículo o en la vía produce más accidentes de tránsito de los que aparecen en las cifras, esta confianza induce al conductor a manejar más rápido y/o a distraerse con dispositivos móviles o electrónicos.

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

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

Los accidentes de tránsito en el año 2016 y en el primer semestre del 2017 en la localidad de Usaquén fueron el evento de emergencia con mayor ocurrencia, Los estudios realizados por la Secretaría Distrital de Movilidad indican que el 90% de los accidentes en las vías obedecen a factores humanos, mejor entendidos como siniestros.

En la localidad de Usaquén se tienen identificadas los siguientes barrios (de mayor número de accidentes a menor) en los cuales se ven implicados accidentes de tránsito.

1. Cedritos – UPZ Los Cedros
2. Santa Bárbara Oriental y Santa Ana Occidental – UPZ Usaquén
3. Santa Bibiana y Santa Bárbara Occidental – UPZ Santa Bárbara
4. Verbenal y Tibabita – UPZ Verbenal
5. Las Orquídeas y Jardín del Norte – UPZ Toberín
6. Barrancas Norte y San Cristóbal Norte – UPZ San Cristóbal
7. La Calleja y Country Club – UPZ Country Club
8. San Antonio Norte y El Redil – UPZ La Uribe
9. Tibabita y Torca – UPZ Paseo Los Libertadores

**2.1.3. Identificación de factores que favorecen la condición de amenaza:** Otros factores que puede agudizar el riesgo de accidentes de tránsito son fenómenos naturales como caídas de árboles en vías, fallas mecánicas o la topografía y mal estado de las vías.

Fecha de elaboración:  
09 de Mayo de 2018

Fecha de actualización:  
26 de Julio de 2018

Consolidado por:  
CLGRR - CC

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

Peatones, motociclistas, ciclistas, conductores de vehículos privados y públicos

**2.2. ELEMENTOS EXPUESTOS y SU VULNERABILIDAD****2.2.1. Identificación general:****a) Incidencia de la localización:**

La localidad de Usaquéen se encuentra ubicada al Norte de la Ciudad, en donde gran parte de la misma se halla ubicada en zonas de montañosa, las calles se encuentran empinadas, favoreciendo el riesgo por accidentalidad.

Vías de alto flujo vehicular y peatonal (Peatones, motociclistas, ciclistas, conductores de vehículos privados y públicos, dado que se halla como paso obligado hacia el Norte de la ciudad.

**b) Incidencia de la resistencia:** existe una marcada diferenciación de estratos socio económicos en la localidad, que definen condiciones estructurales.

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

en la localidad de Usaquéen se encuentran diversos estratos socioeconómicos.

**d) Incidencia de las prácticas culturales:**

Las prácticas culturales que aumentan el riesgo de accidentalidad se presentan por el mal comportamiento por parte de los actores viales, entre ellos se encuentran los siguientes: conducir con exceso de velocidad, bajo los efectos de sustancias psicoactivas, los motociclistas adelantan por la izquierda quedando en contravía.

**2.2.2. Población y vivienda:**

La localidad esta constituida por 134 números de barrios, de los cuales 132 son legalizados y 2 no legalizados, que corresponde a Santa Cecilia II y San Pedro Ferrocarril, según refiere la página de la Secretaría Distrital de Planeación, algunos de los cuales se encuentran ubicados en ZMPA y ronda de cuerpo de agua y cercanos a antiguos frentes de explotación minera, adicional a esto, algunos no cuentan con servicios públicos básicos como acueducto, alcantarillado, recolección de basuras y energía, además sus vías de acceso no son adecuadas y generalmente están ubicados en zonas de alto riesgo por remoción de masa y riesgo de inundación.

Es importante resaltar que un alto porcentaje del uso del suelo de la localidad, es ocupado por propiedad horizontal.

“Según proyecciones del Departamento Administrativo Nacional de Estadística –DANE- para el año 2015, Usaquéen tenía 494066 habitantes aproximadamente, representando el 16,1% de la Subred Norte y el 6,2% de la población del Distrito Capital; según sexo, el 53,6% son mujeres y el 0,6% (2807 personas) viven en la zona rural. La densidad urbana de Usaquéen es de 129,8 habitantes por hectárea.

Al realizar el análisis de la estructura demográfica se observa una pirámide poblacional regresiva en la cual se identifica la disminución en la natalidad con un estrechamiento en la base del año 2015, con relación al año 2005; la mayor densidad de población se ubica en los grupos de edad comprendidos entre los 20 a los 34 años de edad y se observa un incremento en la población mayor de 45 años” (informe ejecutivo- red sub Norte, 2015).

Por último, el índice de accidentes se incrementa los fines de semana, sobre todo el día sábado, en horas “pico” (mañana y tarde); 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%.

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

Debido a que gran parte de la localidad se encuentra constituida por sectores de restaurantes y establecimientos comerciales, se pueden llegar a ver afectados en su funcionamiento normal los bienes de producción, como producto de accidentes en vías principales; a su vez se han presentado siniestros en donde se han visto involucrados automotores e infraestructuras, producto de choques directos hacia las mismas, lo anterior se ha podido evidenciar en zonas como santa Cecilia Alta y Cerro norte en donde las vías son demasiado reducidas y en pendiente lo cual favorece la incidencia de accidentes de tránsito que afectan la infraestructura presente.

**2.2.4. Infraestructura de servicios sociales e institucionales:**

Las infraestructuras y equipamientos sociales, se pueden llegar a ver afectados, por choques de automotores contra las mismas, debido a las condiciones de las vías, falta de señalización y comportamientos en contra del acatamiento de las normas de tránsito

**2.2.5. Bienes ambientales: N/A**

Fecha de elaboración:  
09 de Mayo de 2018

Fecha de actualización:  
26 de Julio de 2018

Consolidado por:  
CLGRR - CC

Localidad Usaquéen	Caracterización General de Escenarios de Riesgo
--------------------	---

**2.3. DAÑOS Y/O PÉRDIDAS QUE PUEDEN PRESENTARSE**

<b>2.3.1. Identificación de daños y/o pérdidas:</b>	En las personas: en año 2017 se presentaron 761 personas
	En bienes materiales particulares: según estadística de la SDM en el 2017 se presentaron 1.244 accidentes de tránsito en la localidad de Usaquéen
	En bienes materiales colectivos: No existen registros
	En bienes de producción: No existen registros
	En bienes ambientales: No existen registros

**2.3.2. Identificación de la crisis social asociada con los daños y/o pérdidas estimados:**  
 Se pueden generar afectaciones psicológicas debido al miedo de transitar por zonas de alta accidentalidad y por pérdidas de bienes afectados en el momento del accidente, además de pérdidas materiales y humanas



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

Por otra parte, cuando las entidades que deberían reaccionar de manera inmediata frente a situaciones de emergencia como la descrita no lo hacen, se pierde la confianza, frente a la atención y prestación de los servicios que deberían prestar dichas entidades.

**2.4. DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS E INTERVENCIÓN ANTECEDENTES**

Desde el Centro Local de Movilidad de Usaquéen se realizaron acciones para identificar la necesidad de ubicar reductores de velocidad en diversas zonas. Se han hecho socializaciones y jornadas informativas en particular en el año 2017, mediante la aplicación de encuestas en las cuales han participado varios residentes de la localidad, con el fin de implementar señalización en vía y reductores de velocidad

Por otra parte, se ha realizado un trabajo puntual con establecimientos educativos, en donde se implementó la señalización pertinente, se realizaron jornadas informativas no solo con la comunidad educativa, sino con los residentes de los sectores intervenidos

También, se realizaron jornadas informativas indicando el respeto por las señales de tránsito y por la vida.

Fecha de elaboración: 09 de Mayo de 2018	Fecha de actualización: 26 de Julio de 2018	Consolidado por: CLGRR - CC
---	--	--------------------------------

**Formulario 3. ANÁLISIS A FUTURO E IDENTIFICACIÓN DE MEDIDAS DE INTERVENCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO.****3.1. ANÁLISIS A FUTURO**

Las principales causas de los accidentes en la localidad, se presentan en la vía, 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 la sensibilización a dichos actores viales, en temas de cultura ciudadana y seguridad vial. Esta estrategia disminuye: 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, las esquinas o andenes, el usar distracciones como dispositivos móviles mientras conduce o camina. Lo anterior fortalecido con reductores de velocidad del tipo Portátil (mal llamados “policías acostados”) son parte importante de la solución.

**3.2. MEDIDAS DE CONOCIMIENTO DEL RIESGO****3.2.1. Estudios de análisis del riesgo:**

- a) Evaluación del riesgo por “accidente de tránsito”
- b) Diseño y especificaciones de medidas de intervención por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad – Centro Local de Movilidad Usaquéen

**3.2.2. Sistemas de monitoreo:**

- a) Ubicación de guías para monitoreos en puntos de accidentalidad en barrios.
- b) Seguimiento en puntos críticos por barrios.

**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).

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

	<b>Medidas estructurales</b>	<b>Medidas no estructurales</b>
<b>3.3.1. Medidas de reducción de la amenaza:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Semaforización en vías</li> <li>b) Reductores de velocidad y medidas de pacificación.</li> <li>c) Sincronización semafórica en las vías.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Jornadas informativas y pedagógicas (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías).</li> </ul>
<b>3.3.2. Medidas de reducción de la vulnerabilidad: (Dirigidas a la persona)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) N/A</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Jornadas informativas y pedagógicas (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías).</li> </ul>
<b>3.3.3. Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Aplicación comparendos por parte de policía de tránsito, jornadas informativas en temas de movilidad y acompañamiento del grupo guía cuando se detecta riesgo.</li> </ul>	
<b>3.3.4. Otras medidas: N/A</b>		

Fecha de elaboración:  
09 de Mayo de 2018

Fecha de actualización:  
26 de Julio de 2018

Consolidado por:  
CLGRR - CC


Localidad Usaquén	Caracterización General de Escenarios de Riesgo
-------------------	---

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:	a) Señalización, Reductores de velocidad (estoperoles, bandas en agregado), controles semafóricos, cambio de sentido vial. b)	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) Implementaciones proyectos desde la Secretaría Distrital de Movilidad.	a) Socializaciones en vía a la comunidad.
3.4.3. Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad.	a) Comunicación a la Comunidad sobre el alto índice de accidentalidad a través del Centro Local de Movilidad de Usaquén. b) Seguimiento.	
3.4.4. Otras medidas:N/A		

### 3.4. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - PROTECCIÓN FINANCIERA

Póliza de vehículo, SOAT

### 3.5. MEDIDAS PARA EL MANEJO DEL DESASTRE

3.5.1. Medidas de preparación para la respuesta:		<p>a) <b>Preparación para la coordinación:</b> Coordinación entre entidades que atienden las emergencias por accidentes de tránsito, para tener actualizado el directorio institucional (nombres completos, cargo y número de contacto) para que se logre brindar de manera efectiva la atención en el servicio.</p> <p>b) <b>Sistemas de alerta: Comunidad</b></p> <p>b) <b>Capacitación: Temas que se requieran para los actores que atienden emergencias.</b></p> <p>c) <b>Equipamiento: Recursos en cuanto a equipamiento o elementos para brindar atención de las emergencias por accidente:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. SDS: Ambulancias</li> <li>2. Policía de Tránsito: Parque automotor</li> <li>3. Bomberos: Parque automotor</li> <li>4. Policía de seguridad: Parque automotor</li> </ol>
3.5.2. Medidas de preparación para la recuperación:	<p>a) Estrategias y recursos establecidos. A través del Marco de Actuación Distrital.</p> <p>b) jornadas informativas en seguridad vial.</p> <p>c) operativos de control</p>	

### Formulario 4. REFERENCIAS, FUENTES DE INFORMACIÓN Y NORMAS UTILIZADAS

Argies- SDM <http://www.movilidadbogota.gov.co/web/>

Fecha de elaboración: 09 de Mayo de 2018	Fecha de actualización: 26 de Julio de 2018	Consolidado por: CLGRR - CC
---	--	--------------------------------

Localidad Usaqué	Caracterización General de Escenarios de Riesgo
------------------	---

Monografía de las localidades 2011, SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN consultado en 03 de Mayo de 2018 - [www.sdp.gov.co/portal/page/portal/.../DICE063-MonografiaUsaquen-31122011.pdf](http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/.../DICE063-MonografiaUsaquen-31122011.pdf)

Fecha de elaboración: 09 de Mayo de 2018	Fecha de actualización: 26 de Julio de 2018	Consolidado por: CLGRR - CC
---	--	--------------------------------