

6. CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL ESCENARIO DE RIESGO POR “ACCIDENTES DE TRÁNSITO CIUDAD BOLÍVAR”.

1.6.1 DESCRIPCIÓN DE SITUACIONES DE DESASTRE O EMERGENCIA ANTECEDENTES



Fuente Alcaldía local Ciudad Bolívar 2019

SITUACIÓN No.
12 abril 2019

Evento de Emergencia **SIRE No. 5317871**

De acuerdo con el reporte dado por la Central de Comunicaciones del IDIGER, en el predio de la diagonal 61 D Sur No 18 M - 33 barrio Lucero Alto de la localidad 19 Ciudad Bolívar, se presentó un choque de un vehículo de transporte de material de construcción (mezcladora de concreto) contra la parte frontal de dos viviendas residenciales y una de ellas con establecimiento comercial (Ferretería) las viviendas construcciones de dos y tres niveles. El choque afecta la estructura de las dos viviendas, en el cual se recomienda por parte de profesionales del IDIGER de Asistencia Técnica, restricción de uso de una habitación y evacuación preventiva de la segunda vivienda. Adicionalmente se ocasiona la afectación de un poste de energía.

Fecha: 13 de abril
2019

Fenómeno(s) asociado con la situación:

	Daño en vivienda afectación estructural, daño de poste con leve pérdida de verticalidad.
<p>Factores que favorecieron la ocurrencia del fenómeno:</p> <p>Falta de pericia del conductor, condiciones deficientes de la vía y la pendiente de esta para el tránsito de un vehículo de carga de estas dimensiones.</p>	
<p>Actores involucrados en las causas del fenómeno:</p> <p>El operador del vehículo de transporte de material de construcción (mezcladora de concreto) contratado por el Consorcio Bolívar 026 como contratista ejecutor de la obra tramo vial lucero Alto, FDL CB.</p>	
<p>Daños y pérdidas presentadas</p>	<p>En las personas:</p> <p>Se presentó una persona Adulta fallecida operario del Consorcio Bolívar 026.</p>
	<p>En bienes materiales particulares:</p> <p>Afectación parcial parte posterior del vehículo, daño de la parte frontal de dos viviendas y afectación de poste de energía.</p>
	<p>En bienes materiales colectivos:</p> <p>Corte de la Energía en el sector por doce horas aproximadamente y suspensión temporal de labor en la ejecución de la obra del tramo vial.</p>
	<p>En bienes de producción:</p> <p>Cierre de un establecimiento comercial hasta tanto no se arreglen las afectaciones estructurales.</p>
	<p>En bienes ambientales:</p> <p>N/A</p>
<p>Factores que en este caso favorecieron la ocurrencia de los daños:</p> <p>Mal estado de la vía y la pendiente de esta para el tránsito de un vehículo de carga de estas dimensiones.</p>	
<p>Crisis social ocurrida:</p> <p>La comunidad de la zona estaba preocupada por la demora en la extracción del vehículo de la zona y la no llegada de la aseguradora para identificar los responsables de los daños ocasionados por el accidente.</p>	

Desempeño institucional en la respuesta:

Unidad Administrativa del cuerpo oficial de Bomberos B11, Policía de Tránsito, IDIGER, Salud, Alcaldía Local de Ciudad Bolívar, secretaria Distrital de Movilidad y CODENSA.

Impacto cultural derivado:

Desconfianza de la comunidad hacia las Entidades que hacen parte del sector de Movilidad y Alcaldía Local de Ciudad Bolívar.

1.6.2 DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO POR "ACCIDENTES DE TRÁNSITO CIUDAD BOLÍVAR"



Fuente Alcaldía local Ciudad Bolívar 2019

CONDICIÓN DE AMENAZA

Descripción del fenómeno amenazante:

Topografía de la Localidad, estado de las vías, falta de señalización y pericia de los conductores para la movilización del tipo de vehículo en las condiciones de la zona de alta pendiente, en la localidad se encuentran vías de gran impacto como Autopista Sur, Avenida Boyacá, avenida Villavicencio.

Identificación de causas del fenómeno amenazante:

No respeto a las señales de tránsito, violación a las normas de tránsito, imprudencia de los actores viales, falta de pericia de algunos conductores, falta de entrenamiento de conductores de vehículo motorizado y no motorizado, falta de mantenimiento preventivo en vehículos, corresponsabilidad de los diferentes actores viales.

Identificación de factores que favorecen la condición de amenaza:

Facilidad en la adquisición de vehículos y motos, fenómenos ambientales (caída de árboles, remoción en masa, derrumbes, lluvias, etc.), falta de controles de las autoridades de tránsito, facilidad en la entrega de licencias de conducción, falta de arreglo y mantenimiento de vías, falta de señalización, corresponsabilidad de los diferentes actores viales entre otros.

Identificación de actores significativos en la condición de amenaza:

Empresas de Transporte, los diferentes actores viales, Policía de Tránsito y Entidades gubernamentales.

ELEMENTOS EXPUESTOS y SU VULNERABILIDAD

Identificación general:

a) Incidencia de la localización:

La localidad de Ciudad Bolívar, identificada como la localidad 19, está ubicada geográficamente al sur occidente de la ciudad, tiene un área total de 12.998 A, la localidad tiene territorio rural y urbano, cuenta con ocho (8) UPZ, en la parte urbana y corregimientos en la Rural, está ubicada al suroccidente de Bogotá colindando: Al norte con la localidad de Bosa, Al sur con las localidades de Usme y Sumapaz, Al este con las localidades de Tunjuelito y Usme y Al oeste con el municipio de Soacha.

La topografía de Ciudad Bolívar es en un 90 % Montañosa y el 10 % es plana

b) Incidencia de la resistencia:

Por las pendientes pronunciadas en la localidad y los tramos viales en estas hace más propensos a sufrir daño y/o pérdida en este escenario.

c) Incidencia de las condiciones socioeconómica de la población expuesta:

En la localidad predomina el estrato I, II y III, por lo cual las personas tienen bajos ingresos económicos, lo que dificulta una rápida recuperación material en caso de siniestro o catástrofes.

d) Incidencia de las prácticas culturales:

Las personas no tienen una cultura ciudadana y de autoprotección, realizan prácticas peligrosas como conducir en vehículos a alta velocidad por pendientes sin medidas o elementos de protección, los peatones circulan por las vías vehiculares sin precaución, no utilizan los pasos seguros, los conductores estacionan vehículos sobre andenes y vías principales, los motociclistas no utilizan cascos de buena calidad, no realizan los mantenimientos preventivos a vehículos y motocicletas, no hay respeto de las señales de tránsito y por lo general los ciudadanos exigen sus derechos pero no ejercen sus deberes, falta corresponsabilidad de los diferentes actores viales entre otros.

Población y vivienda:

Para la localidad de Ciudad Bolívar la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) realizó la monografía 2017, documento donde se hace una descripción de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos de Bogotá D.C. y sus 20 localidades. Para el caso de Ciudad Bolívar, se anexa el cuadro donde se describe la proyección de población por UPZ 2014-2017. Donde se destaca que las UPZ con mayor proyección poblacional están el Lucero e Ismael Perdomo.

Tabla Ciudad Bolívar. Población por UPZ 2014- 2017.

UPZ	2014	2015	2016	2017
EL MOCHUELO	1.454	1.491	1.521	1.554
MONTE BLANCO	4.592	4.713	4.816	4.910
ARBORIZADORA	70.427	71.849	73.280	74.723
SAN FRANCISCO	90.054	91.870	93.697	95.541
LUCERO	184.858	188.627	192.425	196.259
EL TESORO	53.425	54.505	55.590	56.683
ISMAEL PERDOMO	177.923	181.501	185.107	188.750
JERUSALEM	106.223	108.370	110.528	112.703
UPR CIUDAD BOLÍVAR	2.736	2.737	2.736	2.736
Total	691.692	705.663	719.700	733.859

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación, Proyecciones de población 2017

En la localidad de Ciudad Bolívar se encuentran Zonas de Ladera: Un gran porcentaje de la localidad se encuentra ubicada en este escenario, teniendo como relevantes los barrios Marandú, Brisas del Volador, Alpes, Bella Flor, Mirador, Paraíso, Caracolí, Santa Viviana, San Rafael, Cordillera Sur, Espino I, la Esmeralda, Espino III Sector, Juan Pablo II Gran Chaparral, Villas del Diamante, Nueva Colombia, Altos de Jalisco, Gibraltar, Bogotá Sur Sector Tequendama, Buenos Aires, Divino Niño, Juan José Rondón, Minuto de María, La Acacia, Sauces, Tabor Alta Loma, La Estrella, Arabia, San Joaquín del Vaticano entre otros.

Ciudad Consolidada: Barrios Perdomo, Galicia, La estancia, Casa de Teja, Vista Hermosa, México, Meissen, Candelaria La Nueva, La Coruña, Arborizadora Baja, Madelena, Arborizadora Alta sector Los Grupos, entre otros.

Sector de Consolidación Urbanística: Barrios: Madelena, Sierra Morena, Villa Helena, Peñón del Cortijo, Villas de Bolívar, San Isidro, El Tesoro, Kalamary.

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

En la localidad hay Sector Industrial: las zonas donde se presenta esta actividad económica se ubican en los Barrios; Valbanera, la Estancia, Madelena, Perdomo, San Francisco, Galicia, Calabria, Meissen, El Tesoro, San Joaquín del Vaticano, Lucero bajo, Central de Mezclas.

Se presenta Aglomeraciones de Público: En la actualidad la localidad cuenta con varios puntos de aglomeración, los cuales son: Centro Comercial Gran Plaza El Ensueño, La Casa de la Cultura y dentro de los eventos de semana santa se realiza la peregrinación al árbol de la vida tomando como punto de partida la iglesia de Candelaria y las festividades en zona rural.

Edificaciones de gran altura: Son consideradas edificaciones de gran altura aquellas que superan los 7 pisos; en la localidad se encuentran varias urbanizaciones en los sectores de

Madelena y Perdomo que debido a los procesos de consolidación las edificaciones hay unas que superan los 14 pisos y hasta 30 pisos.

Redes de Servicios Públicos: Las redes de suministro, se encuentran distribuidas en toda la Localidad de los barrios legalizados y con tratamiento de desarrollo como son las urbanizaciones, algunas zonas subnormales tienen conexiones eléctricas y de acueducto y alcantarillado no formales.

Infraestructura de servicios sociales e institucionales:

Actualmente la Secretaría de Educación del Distrito cuenta con 19 Direcciones Locales de Educación DILE y 384 colegios oficiales (708 sedes), en la localidad se encuentran 120 establecimientos educativos, entre oficiales y privados los cuales se cuentan actualmente en la localidad, 40 colegios oficiales, 76 privados y 4 en concesión, los cuales están distribuidos en las diferentes UPZs y en zona rural de la localidad. Fuente: Secretaría De Educación Distrital - Bogotá D.C.

La subdirección local de Integración Social de Ciudad Bolívar cuenta con los siguientes servicios que se prestan para la población más vulnerable de la localidad se cuenta con 73 establecimientos de servicios sociales.

Los servicios ofrecidos por la Subred Integrada de Servicios de Salud Sur E.S.E., para usuarios captados con la EPS subsidiada de Capital salud, son atendidos en 13 unidades de servicios de salud de la localidad.

Unidades de Servicio del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar ICBF. En la localidad de Ciudad Bolívar, se encuentra el Centro Zonal de atención queda en la Av. Boyacá # 60 A - 23 Sur, Barrio el Preciso entrada a San Francisco y cuenta con las unidades de servicios, en las diferentes UPZs de la localidad y en la zona rural, los centros de desarrollo infantil y hogares comunitarios de bienestar, hogares infantiles, centros de desarrollo Institucional CDI (atención a la primera infancia en la estrategia de 0 a Siempre), es importante precisar que los centros de desarrollo infantil atienden gestantes y niños y niñas de 0 a 2 años; estos centros están operados por cerca de 748 unidades de servicios para los cuales se atiende aproximadamente a 21.250 niños y niñas de 0 a 5 años.

TRANSMILENIO: En la localidad de Ciudad Bolívar opera como Ente Gestor, tiene la misión de gestionar el desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, en el marco del Plan Maestro de Movilidad, con estándares de calidad, dignidad y comodidad, con criterios de intermodalidad, con sostenibilidad financiera y ambiental, con una orientación hacia el mejoramiento de la calidad de vida de los usuarios y procurando la integración de la ciudad con la Región. Acuerdo 7 de 2019.

El consorcio Cable móvil es el operador de TransMi Cable el cual empezó a funcionar el sábado 29 de diciembre de 2018, el cual el horario de función es desde las 4:30 a.m. hasta las 10:00 p.m. de lunes a sábado y, los domingos y festivos de 5:30 a.m. a 9:00 p.m. se cuenta con 163 cabinas que movilizan hasta un máximo de 3.600 pasajeros hora/sentido beneficiando cerca de 700 mil habitantes de la localidad de Ciudad Bolívar que disfrutarán de una mayor calidad de vida con el ahorro de tiempo en su desplazamiento.

Bienes ambientales: (cuerpos de agua, bosques, suelos, aire, ecosistemas en general, etc.)

La topografía de Ciudad Bolívar es en un 90 % Montañosa y el 10 % es plana

Por estudios geológicos y de suelos en la localidad se divide la región en once zonas, de las cuales sobresalen las siguientes:

1. Ubicada al norte, correspondiente a un sector relativamente plano, con ligeras inclinaciones circundado por los barrios Candelaria la Nueva, San Francisco y Abraham Lincoln, sector corregido del río Tunjuelito, compuesto por arcillas expansivas, que convierten el terreno en inestable amenazando las viviendas actuales, se advierte la no continuación del proceso urbanizador.
2. Correspondiente al área delimitada por la escuela de artillería (Tunjuelito) el barrio México al norte, la urbanización Grabada y el barrio Cortijo al sur, cuyos suelos están compuestos principalmente por gravas areno-limosas, en esta zona el riesgo al urbanizar se presenta por la inestabilidad del terreno, ocasionado por los rellenos fruto de las antiguas explotaciones de material en el sector.
3. Ubicada a partir del barrio Rincón y dispuesta en sentido sur norte, abarcando puntos como el Volador, las canteras de Peña Colorada y el tanque intermedio de ciudad Bolívar (Sierra Morena), Cuyos suelos están conformados por estratos arenosos y con pendientes que varían de 20° a 40°; se clasifica el sector como de alto riesgo hacia el occidente del barrio Los Alpes. Ingeominas recomienda urbanizar en sectores con pendientes más suaves (15 a 30°)
4. Localizada en predios de la vereda Quiba, conformada por areniscas duras, con inclinaciones suaves que no superan los 20°; lo que no permite la presencia de riesgos geotécnicos, convirtiendo la zona en apta para la urbanización.
5. El Cerro Seco, en el bosque seco de Arborizadora Alta, en los límites con Soacha, corresponde a un ecosistema subxerofítico, pero con cuerpos de agua como el humedal llamado "Laguna Encantada", por el cauce de la quebrada la Trompeta, se encuentra asociado al área con mayor potencial de infiltración en la zona de recarga del acuífero de Quiba. En su cobertura vegetal predominan las plantas de porte herbáceo, arbustivas y geófitos.

El principal recurso hídrico de la Localidad Diecinueve, es la cuenca del Río Tunjuelo, la cual recibe afluentes como las Quebradas Limas, Trompeta, La Estrella, y El Infierno. A pesar de que la cuenca es aprovechada en su parte alta para el acueducto de Bogotá, al pasar por la ciudad se convierte en un receptor de aguas lluvias y negras fuertemente contaminadas, ocasionado por la no existencia de redes troncales de drenaje, con lo que la evacuación se hace directamente al río Tunjuelito a través de calles, zanjas y vallados.

Complementando el sistema hídrico de la localidad, encontramos las quebradas Quiba, Calderón, Bebedero y Aguas Calientes.

La estación climatológica que cubre esta localidad permite establecer un promedio de 14°C para Ciudad Bolívar, con una temperatura mínima de 9° C y una máxima de 19° C.

DAÑOS Y/O PÉRDIDAS QUE PUEDEN PRESENTARSE	
Identificación de daños y/o pérdidas:	<p>En las personas: Para 2015, en el Distrito Capital se reportaron 31.340 siniestros viales, que causaron 14.697 víctimas lesionadas y 543 víctimas fatales, el 49% de dichas fatalidades correspondió a peatones. En los primeros cuatro meses de 2016, se reportaron 10.281 siniestros viales, causando 4.655 víctimas lesionadas y 180 víctimas fatales, el 50% de estas muertes corresponde a actores viales en condición de peatón. En la vigencia del 2021 se disminuye el porcentaje de accidentes reportados en el SIRE para un total de 55 eventos presentados en la localidad de Ciudad Bolívar</p>
	<p>En bienes materiales particulares: El Registro Distrital Automotor de Bogotá, según las matrículas inscritas a 30 de abril de 2016, es de 2.176.299 vehículos, esto sin contar los vehículos que ruedan en la ciudad que no fueron matriculados en Bogotá D.C. Adicional al crecimiento constante del parque automotor de la ciudad, se suma que alrededor del 90% de los eventos viales suceden por causas atribuidas al comportamiento de los conductores</p>
	<p>En bienes materiales colectivos: No hay registros</p>
	<p>En bienes de producción: No hay registros</p>
	<p>En bienes ambientales: No hay registros</p>
<p>Identificación de la crisis social asociada con los daños y/o pérdidas estimadas:</p> <p>Secuelas psicológicas en personas afectadas por los siniestros viales, personas en condición de discapacidad, pérdidas económicas, pérdidas de vidas humanas.</p>	
<p>Identificación de la crisis institucional asociada con crisis social:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Desde el sector de Movilidad falta presupuesto para construcción de vías y mantenimiento de estas. ● Desde Salud se evidencia carencia del parque automotor de las ambulancias ante accidente de tránsito, ya que en la mayoría de los casos no hay reacción inmediata y falta de eficiencia y eficacia en la prestación de servicio de Salud. ● Falta de disponibilidad suficiente de personal de la Policía de Tránsito. 	
DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS E INTERVENCIÓN ANTECEDENTES	
<ul style="list-style-type: none"> ● Estrategias en el marco de la Visión Cero, como política distrital de seguridad vial a corto, mediano y largo plazo. 	

- Acciones mejor adaptadas y efectivas que repercutan en una mínima frecuencia y severidad de los eventos viales.
- Diseñar y poner en marcha estrategias integrales de seguridad vial en puntos y tramos críticos de accidentalidad vial.
- Ejecutar acciones pedagógicas de formación que promuevan comportamientos de protección y autoprotección de los diferentes actores viales.
- Realizar campañas preventivas dirigidas a todos los actores de la vía, orientadas hacia la adopción de comportamientos seguros, hacia el cumplimiento de la norma, y hacia la participación de la ciudadanía.
- Implementar el Plan Distrital de Seguridad Vial para Motociclistas, que se constituye en una política y un plan de acción en el corto, mediano y largo plazo para reducir los eventos de tránsito que involucran a estos actores.
- Velar por las condiciones seguras en la vía durante la ejecución de las obras, mediante la revisión y seguimiento de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) de alta interferencia.
- Promover la política de eco-conducción como una estrategia para aportar a una conducción más segura por parte de quienes conducen vehículo de transporte público colectivo e individual, vehículos de transporte de carga y distribución de mercancías, y vehículos particulares, incluida la motocicleta.
- Promover el plan de movilidad escolar en las instituciones educativas del Distrito y en las instituciones privadas, a través de una actuación integral de seguridad vial
- Aunar esfuerzos en el fortalecimiento institucional del distrito y su alineación con los entes de ámbito nacional, para que la gestión en materia de seguridad vial sea coordinada y se logren mejores resultados en beneficio de la ciudad.

1.6.3 ANÁLISIS A FUTURO E IDENTIFICACIÓN DE MEDIDAS DE INTERVENCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO

ANÁLISIS A FUTURO

- a. La siniestralidad**, desde el concepto de riesgo se analiza en los diferentes factores que contribuyen y que se clasifican desde la perspectiva de la amenaza y la vulnerabilidad. El plan de seguridad vial tiene como objetivo reducir la siniestralidad vial, focalizando las acciones hacia la disminución de la mortalidad y la morbilidad, especialmente de los usuarios vulnerables, así como promover la movilidad segura como prioridad en el sistema de movilidad.
- b. Pedagogía** es espacios públicos y privados (Respeto por la señal de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías, comportamientos adecuados para una Movilidad segura).

<p>Aplicación comparendos por parte de policía de Tránsito, jornadas informativas en temas de movilidad y presencia en la vía del grupo guía cuando se detecta riesgo.</p>		
<p>c. Una alta percepción de siniestralidad de la comunidad en el sector.</p>		
<p>MEDIDAS DE CONOCIMIENTO DEL RIESGO</p>		
<p>Estudios de análisis del riesgo:</p>		<p>Sistemas de monitoreo:</p>
<p>a) Evaluación del riesgo por “Siniestros de Tránsito” b) Diseño y especificaciones de medidas de intervención</p>		<p>a) Ubicación de guías para monitoreo en puntos de alto riesgo de accidentalidad. b) Sistema de monitoreo por parte de las empresas privadas para realizar seguimiento y evaluación a los operarios de los vehículos de tipología de carga para verificar experticia del conductor con el fin de minimizar la accidentalidad vial.</p>
<p>Medidas especiales para la comunicación del riesgo:</p>		<p>a) Encuentros con la comunidad y reuniones, capacitaciones, acciones informativas y socializaciones a la Ciudadanía cuando se implementan acciones de movilidad (cambios sentido vial e implementación de reductores de velocidad).</p>
<p>MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO – INTERVENCIÓN CORRECTIVA (riesgo actual)</p>		
<p>Medidas de reducción de la amenaza:</p>	<p>Medidas estructurales</p> <p>a) Mantenimiento vial y señalización vertical y horizontal b) Medidas de pacificación.</p>	<p>Medidas no estructurales</p> <p>a) Acciones 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).</p>
<p>Medidas de reducción de la vulnerabilidad:</p>	<p>a) Mantenimiento vial y señalización vertical y horizontal</p>	<p>a) Acciones 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).</p>
<p>Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad.</p>	<p>a) Aplicación comparendos por parte de policía de Tránsito, b) Acciones informativas en temas de movilidad en el sector</p>	

MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - INTERVENCIÓN PROSPECTIVA (riesgo futuro)		
	Medidas estructurales	Medidas no estructurales
Medidas de reducción de la amenaza:	a) Implementación de señalización en vías y medidas de pacificación. b) Cambios de sentido vial c) Mayor exigencia para la adquisición de licencias de conducción. d) Incrementar los controles en la vía por parte de las autoridades competentes e) Arreglo y mantenimiento de vías. f) Regulación y mayor exigencia por parte de las Entidades privadas en el seguimiento y control para sus operarios	a) Acciones 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).
Medidas de reducción de la vulnerabilidad:	a) Mantenimiento vial y señalización vertical y horizontal	a) Acciones 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).
Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad.	a) Aplicación comparendos por parte de policía de Tránsito, b) Acciones informativas en temas de movilidad en el sector	
MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - PROTECCIÓN FINANCIERA		
Los titulares y representantes de los vehículos deben tener Pólizas de vehículos, revisión tecnicomecánica al día y el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT para la compensación de las pérdidas económicas.		
MEDIDAS PARA EL MANEJO DEL DESASTRE		
Medidas de preparación para la respuesta:	a) Preparación para la coordinación: En concordancia con el marco de actuación se plantea las acciones de coordinación entre entidades que atienden las emergencias por accidentes de tránsito. Directorio institucional actualizado (nombres completos, cargo y número de contacto) para que se logré brindar de manera efectiva la atención en el servicio.	

	<p>Acercamiento de las Entidades y la comunidad, para que esta tenga claro a qué entidad acudir de acuerdo con la Emergencia que se presente.</p> <p>b) Sistemas de alerta:</p> <p>Activación de la emergencia a través de la Línea 123</p> <p>c) Capacitación:</p> <p>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) Equipamiento:</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>e) Albergues y centros de reserva: N/A</p> <p>f) Entrenamiento:</p> <p>-Entrenamiento permanente a personal de atención de emergencias sobre: primeros auxilios, evacuación, uso de herramientas para rescate, manejo del pánico.</p>
<p>Medidas de preparación para la recuperación:</p>	<p>Capacitación a peatones y conductores en temas referentes a la prevención vial.</p>
<p>1.6.4 REFERENCIAS, FUENTES DE INFORMACIÓN Y NORMAS UTILIZADAS</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ● PROYECTO DE INVERSIÓN 1004, IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL. PLAN DE DESARROLLO “BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS 2016-2020” ● Decreto 813 de 2017 "Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista 2017 - 2026 ● IDIGER. bitácora realizada por el Sistema de Información para la Gestión del Riesgo y Cambio Climático SIRE. ● http://www.movilidadbogota.gov.co/web/ 	