

1.5. Caracterización General del Escenario de Riesgo por Accidentes de Tránsito



1.5.1 DESCRIPCIÓN DE SITUACIONES DE DESASTRE O EMERGENCIA ANTECEDENTES

SITUACIÓN No. 1

Calle 63 Sur x Carrera 81G

El día 30 de mayo del año 2017 se presentó siniestro de tránsito en la CL 63 Sur con KR 81G entre un vehículo particular y una motocicleta, dejando como saldo un motociclista lesionado, causado por desobedecer señales por parte del conductor.

Dado que para dicha intersección se presentan diversas problemáticas, por los cuales se buscan alternativas que permitan mejorar las condiciones de movilidad no sólo en esta intersección sino desde la KR 81G, donde se presentan problemas similares. Teniendo en cuenta lo anterior, desde la DSVCT se considera que la medida que permitiría mejorar las problemáticas expuestas es lograr implementar el par vial de la CL 63 Sur y CL 65 Sur entre KR 80K y KR 81G.

De acuerdo a información de la SDM, en la localidad de Bosa, se presentaron

siniestros viales que dejaron ciudadanos lesionados y fallecidos. En el año 2019 la localidad de Bosa reportó 1841 siniestros de tránsito, cerca de la mitad (49%) fueron siniestros graves (al menos un lesionado o víctima fatal en el siniestro). En 2019 la localidad de Bosa tuvo aumento de muertes en todos los usuarios vulnerables, peatones (+25%), ciclistas (+71%) y usuarios de motocicleta (+25%).

En cuanto a las interacciones riesgosas para peatones fallecidos entre enero de 2016 y diciembre de 2019, están en primer lugar atropellos con bus (30%), seguido de atropello con motocicleta (28%) y atropello con automóvil (20%).

La siniestralidad en la localidad de BOSA se concentra principalmente en la Autopista Sur, Avenida Bosa, Avenida Ciudad de Cali, Carrera 89B y Calle 63sur.

Los datos de accidentalidad son obtenidos utilizando la base de datos suministrada por el Sistema de Información Geográfica de Accidentes de Tránsito de Bogotá – SIGAT II suministrada por Dirección de Control y Vigilancia.

Fecha:
martes 30
de mayo de
2017, 2:20
pm.

2016-2019

Fenómeno(s) asociado(s) con la situación:

Señalización vertical y horizontal ausente o en mal estado, conflictos vehiculares y peatonales e irrespeto a las señales de tránsito.

Factores que favorecieron la ocurrencia del fenómeno:

Alta congestión vehicular (incluyendo vehículos de transporte público y transporte de carga) desde el interior de la localidad de Bosa sobre la calle 63 Sur (cruce Río Tunjuelito), carrera 81G operando en doble sentido de circulación, generando continuos conflictos vehículo – peatón – ciclista.

Principalmente el desacato de las normas y señales de tránsito por parte de los actores viales, y exceso de velocidad.

Actores involucrados en las causas del fenómeno:

Conductores, motociclistas, ciclistas y peatones. Adicionalmente, radios de giro e infraestructura inadecuada para el paso de vehículos por la carrera 81G entre la calle 63 Sur y la calle 65 Sur, para evitar la circulación en doble sentido sobre la calle 63 Sur entre carrera 81G y carrera 80K (tramo donde se encuentra el IED Argelia). Para resolver esta situación, se requiere el traslado de las redes eléctricas que se encuentran en la calle 63 Sur por carrera 81G.

Conductores, motociclistas, ciclistas y peatones. Adicionalmente, radios de giro e infraestructura inadecuada para el paso de vehículos por la carrera 81G entre la calle 63 Sur y la calle 65 Sur, para evitar la circulación en doble sentido sobre la calle 63 Sur entre carrera 81G y carrera 80K (tramo donde se encuentra el IED Argelia). Para resolver esta situación, se requiere el traslado de las redes eléctricas que se encuentran en la calle 63 Sur por carrera 81G.

En las personas:

Consejo Local de Gestión del Riesgo y Cambio Climático CLGR-CC de Bosa

Daños y pérdidas presentadas:	TRAMO – INTERSECCIÓN	Con heridos	Con muertos	Sólo daños	No. Eventos	% eventos	Lesionados	Fallecidos
	CL 63 Sur entre KR 80K y KR 81G	82	1	43	126	100%	95	1
	CL 63 Sur x KR 80K	17	1	5	23	18%	18	1
	CL 63 Sur x KR 81	12	0	9	21	17%	16	0
	CL 63 Sur x KR 81D	20	0	9	29	23%	22	0
	CL 63 Sur x KR 81F	13	0	5	18	14%	13	0
	CL 63 Sur x KR 81G	8	0	9	17	13%	9	0
	Total	70	1	37	108	86%	78	1

Registros de siniestralidad en CL 63 Sur entre KR 80K y 81G, entre 2007 y 2017.

El siniestro de tránsito referido se ubica en el punto 5 (CL 63 Sur x KR 81G), pero es importante mencionar la siniestralidad sobre todo el tramo de la calle 63 Sur entre carrera 80K y carrera 81G, para comprender el contexto de la situación en el entorno.

Ciudadanos Lesionados y fallecidos

En bienes materiales particulares: pérdida de vehículos, motos

En bienes materiales colectivos: Ninguna

En bienes de producción: Ninguna

En bienes ambientales: Ninguna

Factores que en este caso favorecieron la ocurrencia de los daños: Conflictos vehiculares, intolerancia.

Conflictos vehiculares, intolerancia y principalmente el desacato de la normatividad contemplada en la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito).

Crisis social ocurrida: Sucesos e imprevistos que altera la movilidad en el sector, que tienen efectos en parte de la localidad, especialmente cuando se causa daños a una persona.

Sucesos e imprevistos que altera la movilidad en cada una de las UPZ, que tienen efectos en parte de la localidad, especialmente cuando se causa daños a una persona.

Plan Local de Gestión de Riesgos y Cambio Climático PLGR-CC

Desempeño institucional en la respuesta:

Se activaron los organismos de emergencia (ambulancia, Policía, Bomberos), los cuales dieron respuesta aproximadamente a los 7 minutos, atendiendo a la persona lesionada.

Se realiza presencia de policía de tránsito y demás entidades involucradas, se restablece el flujo vehicular una vez se finaliza el proceso.

Desde el Centro Local de Movilidad se realizan acciones informativas indicando el respeto por las señales de tránsito y el respeto por la vida.

Impacto cultural derivado:

Se determinan nuevos comportamientos en las personas en su pensamiento, sus intereses, su espacio y su tiempo debido a que se tiene una carencia de cultura vial y de prevención de accidentes.

Las personas pueden presentar el fenómeno de volver a experimentar la situación traumática, con todos los sentidos, tal como si la estuviera viviendo; la persona se comporta como si estuviera en el momento del acontecimiento, que en muchos casos es superado y le permite actuar de una mejor manera y ayudar a otros para mejorar las conductas en Seguridad Vial.

Se crea sensibilización frente al tema de seguridad vial la cual se encarga de prevenir y/o minimizar los daños y efectos que provocan los accidentes viales, teniendo en cuenta que su principal objetivo es salvaguardar la integridad física de las personas que transitan por la vía pública eliminando y/o disminuyendo los factores de riesgo, cuando las personas entienden que la cultura ciudadana es la mejor herramienta para generar un cambio positivo en la movilidad.

Se implementaron jornadas informativas como parte del plan de acción de la Secretaria Distrital de Movilidad- SDM- con el objetivo mitigar la accidentalidad en distintos sectores de la localidad

1.5.2 DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO POR SINIESTROS DE TRÁNSITO

CONDICIÓN DE AMENAZA

Descripción del fenómeno amenazante:

Aumento del parque automotor y del flujo vehicular, Deterioro y déficit de vías Deficiencias en señalización, aumento de la tasa de colisiones, heridos y muertes en accidentes de tránsito, Aumento de la accidentalidad.

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 estudios indican que el 90% de los siniestros en las vías obedecen a factores humanos.

La siniestralidad en la localidad de BOSA se concentra principalmente en la Autopista Sur, Avenida Bosa, Avenida Ciudad de Cali, Carrera 89B y Calle 63sur.

Los datos de accidentalidad son obtenidos utilizando la base de datos suministrada por el Sistema de Información Geográfica de Accidentes de Tránsito de Bogotá – SIGAT II suministrada por Dirección de Control y Vigilancia.

Identificación de causas del fenómeno amenazante:

Los siniestros de tránsito presentados ocurren en diversas ocasiones por no respetar la prelación de los usuarios vulnerables, asociado a la falta de civismo y cultura por parte de todos los actores viales (conductores, motociclistas, ciclistas y peatones), así como el no respeto por las normas de tránsito.

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.

Identificación de factores que favorecen la condición de amenaza:

Entre los factores que inciden en los siniestros de tránsito se encuentran la ausencia o el mal estado de la señalización, conflictos viales asociados a los movimientos viales permitidos en la intersección, sin un dispositivo de control del tránsito, colegios en vías principales y establecimientos comerciales donde predomina el estacionamiento en vía y maniobras riesgosas, los cuales aumentan los riesgos de siniestros viales.

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

Identificación de actores significativos en la condición de amenaza:

estudiantes de colegios y comunidad en general son poco prevenidos al circular por el espacio público

- Los establecimientos parquean vehículos e invaden el espacio público con productos.
- Los Peatones no acatan las normas de tránsito.
- Los conductores no respetan las normas de tránsito.
- Peatones, motociclistas, ciclistas y conductores de vehículos privados o de transporte urbano.

ELEMENTOS EXPUESTOS Y SU VULNERABILIDAD

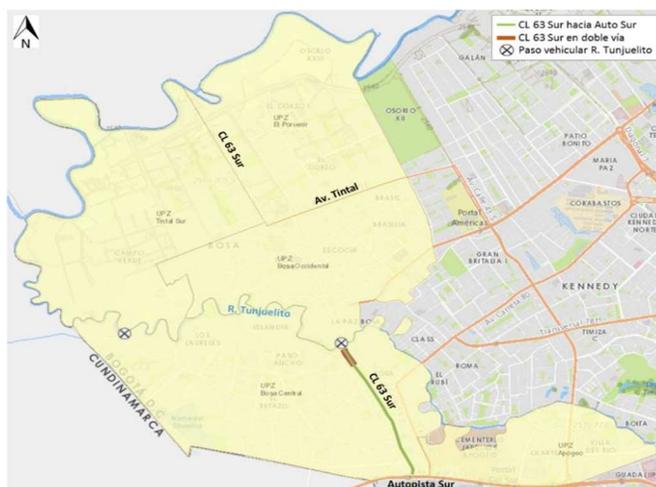
Identificación general:

Dada la frecuencia en la que se presentan los accidentes de tránsito en la localidad, es posible mencionar que están expuestos bienes materiales, como lo pueden ser estructuras de vivienda, edificios institucionales, edificios de apartamentos, empresas localizadas en el sector, postes de energía o de telefonía, así mismo la comunidad que reside o transita en la localidad.

a) Incidencia de la localización:

Es importante destacar que este corredor es de obligatorio paso para los vehículos que tienen origen en las UPZ al occidente del Río Tunjuelito, como son (Bosa Occidental, El Porvenir y Tintal Sur) y que se dirigen hacia la Autopista Sur, considerando las pocas opciones actuales de paso vehicular por el cuerpo de agua, ubicadas sobre la CL 63 Sur y la CL 86A Sur.

Corren mayor riesgo de exposición las estructuras que se encuentran en la malla vial local debido a que la infraestructura es reducida y en ocasiones insuficiente para el paso de ciertos vehículos



CL 63 Sur en doble vía en la localidad y pasos vehiculares sobre el Río Tunjuelito

b) Incidencia de la resistencia: No aplica para este caso.

En la medida en que la resistencia física de las estructuras en riesgo es más fuerte, se verá menos afectada.

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

El sitio está ubicado en una comunidad con condiciones económicas tales que, si se llegase a presentar en inmuebles y enceres la afectación material sería alta y la recuperación lenta, ya que la población predominante en la localidad es de estratos 1 y 2.

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

d) Incidencia de las prácticas culturales:

La práctica de los conductores y conducir sobre los límites de velocidad no permitidos, la ausencia o mal estado de la señalización y el irrespeto por las normas de tránsito.

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

Población y vivienda:

La intersección de estudio se ubica en el límite entre las UPZ Bosa Central y Bosa Occidental, en el barrio Antonia Santos. En el costado noroccidental de la intersección de la calle 63 Sur con carrera 81G se localiza el CAI Antonia Santos. De igual forma, a menos de 200 metros se encuentra, sobre la calle 63 Sur, el IED Argelia y la estación de Bomberos de la localidad, así como alta presencia de adultos mayores en el sector.

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 8% siendo difícil estimar la afectación de los mismos, dado que dependiendo de las características estos han variado.

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

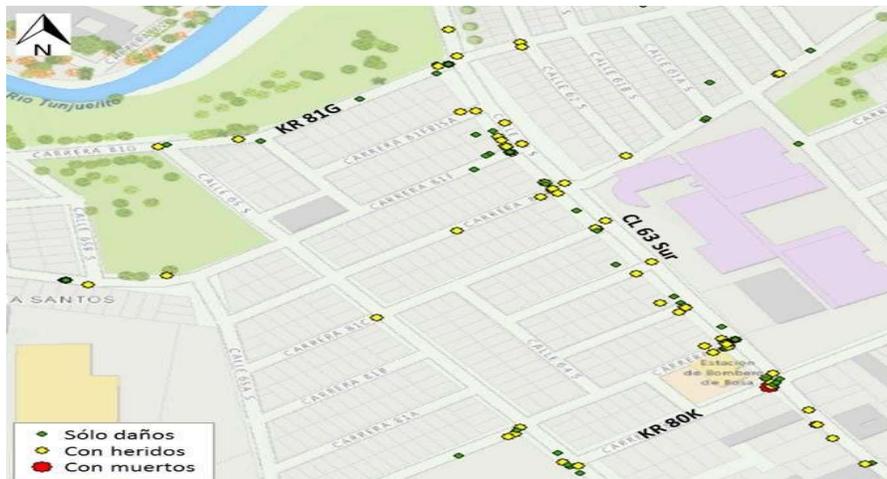
Al norte de la intersección de la calle 63 Sur x carrera 81G se encuentra el puente vehicular que sirve de cruce sobre el Río Tunjuelito. Adicionalmente, en el sector se encuentran establecimientos comerciales de uso mixto.

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.

DAÑOS Y/O PÉRDIDAS QUE PUEDEN PRESENTARSE

Identificación de daños y/o pérdidas:

En las personas:

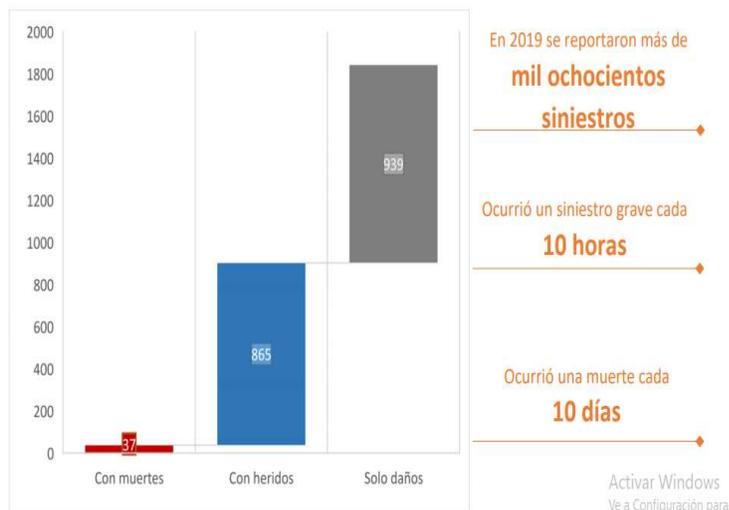


Siniestralidad por gravedad en la CL 63 Sur entre KR 80K y KR 81G (2007 a 2017)

En la localidad de Bosa, se presentaron siniestros viales que dejaron ciudadanos lesionados y fallecidos. En el año 2019 la localidad de Bosa reporto 1.841 siniestros de tránsito, cerca de la mitad (49%) fueron siniestros graves (al menos un lesionado o víctima fatal en el siniestro).

En 2019 la localidad de Bosa tuvo aumento de muertes en todos los usuarios vulnerables, peatones (+25%), ciclistas (+71%) y usuarios de motocicleta (+25%).

En cuanto a las interacciones riesgosas para peatones fallecidos entre enero de 2016 y diciembre de 2019, están en primer lugar atropellos con bus (30%), seguido de atropello con motocicleta (28%) y atropello con automóvil (20%).



Fuente: SIGAT II, Secretaría Distrital de Movilidad (Información preliminar susceptible a cambios por mejoras en las bases de datos)



Los datos de accidentalidad son obtenidos utilizando la base de datos suministrada por el Sistema de Información Geográfica de Accidentes de Tránsito de Bogotá – SIGAT II suministrada por Dirección de Control y Vigilancia.

En bienes materiales particulares: Ninguna

Vehículos, viviendas, no se tienen datos estadísticos de la afectación.

En bienes materiales colectivos: Ninguna

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: Ninguna

En bienes ambientales:

En el momento no se presenta alteración ambiental y se pretende que esto no se modifique en el futuro.

Identificación de la crisis social asociada con los daños y/o pérdidas estimadas:

La localización estratégica de la intersección y el alto impacto que puede generar en la movilidad de los habitantes de la localidad cuando ocurren siniestros de tránsito, agrava la crisis asociada con los organismos de emergencias, como el grupo de Bomberos.

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.

Identificación de la crisis institucional asociada con crisis social:

Teniendo en cuenta las condiciones de movilidad asociadas al sector, y en caso de emergencias que requieran el apoyo del grupo de bomberos, estos tienen dificultades para atender en los tiempos estimados las eventualidades que se presentan, causando mayores daños en dichas emergencias que afectan a toda la comunidad.

Se evidencia la necesidad de un mayor presupuesto por parte de la Administración, respecto a implementación de medidas de pacificación.

DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS E INTERVENCIÓN ANTECEDENTES

Se han realizado encuentros comunitarios y recorridos técnicos donde se han verificado las condiciones de movilidad y a partir de los análisis realizados se solicitaron diversas medidas que permitan reducir la siniestralidad vial en el sector, así como mejorar la movilidad. Así mismo, se está buscando el apoyo de la Alcaldía Local de Bosa para llevar a cabo las acciones encaminadas a la implementación del par vial entre calle 63 Sur y calle 65 Sur, entre carrera 80K y carrera 81G.

Los Centros Locales de Movilidad, en el ejercicio de la promoción de la participación ciudadana e institucional en temas de movilidad, trabajan para la construcción de escenarios que incidan en el fortalecimiento de la seguridad vial para la vida en el territorio.

Las acciones de los Centros Locales de Movilidad, tienen un sustento normativo que guía el quehacer en los diferentes escenarios de participación.

Su trabajo se ejecuta a partir del Plan Institucional de participación de la Secretaría Distrital de Movilidad (ver documento PIP- SDM).

ENCUENTROS COMUNITARIOS:

Los encuentros comunitarios son definidos como espacios de reunión entre miembros de una comunidad (barrio, UPZ, conjunto, empresa, sector) o población (niños, jóvenes, adultos, mujeres, adultos mayores, personas en condición de discapacidad, personas de los sectores LGBTI) con la Secretaría Distrital de Movilidad, representada por el Centro Local de Movilidad o los funcionarios de entidades del Sector de Movilidad y/o Concesionarios de la entidad.

Este eje de trabajo se desarrolla alrededor de unas necesidades manifiestas que no se relacionan exclusivamente con una problemática, sino también con un deseo de mantener una situación específica. Para lograr los objetivos planteados, se organiza una agenda participativa con la comunidad que permita en el corto, mediano o largo plazo gestionar acciones encaminadas a la mitigación de las situaciones planteadas. Estos encuentros pueden desarrollarse con miembros de otras instituciones bajo el carácter de convocantes o convocados.

REUNIONES CON LA CIUDADANIA

Son las reuniones convocadas por los Centros Locales de Movilidad o la comunidad, cuenta con la asistencia de 1 o más personas. En estos espacios se tratan temas puntuales de movilidad focalizados en el territorio, que incluye acciones de información, técnicas y de formación que pueden programarse de manera inmediata o al mediano y largo plazo.

JORNADAS DE INFORMACIÓN

Corresponden a jornadas de socialización en vía en temas de movilidad como: cierres viales, desvío rutas, parqueaderos, zonas de prohibido parquear, entre otras, las cuales son de impacto para la comunidad y se requiere sean comunicadas y sensibilizadas.

PROCESOS DE FORMACIÓN PARA LA PARTICIPACIÓN

Espacios de formación encaminados a crear conciencia en temas de normas de comportamiento de tránsito (pasos peatonales seguros y actores de la vía), dispositivos reguladores de tránsito y señalización, uso democrático del espacio público y plan maestro de movilidad, así como en temas de corresponsabilidad ciudadana y empoderamiento ciudadano que promuevan la participación ciudadana y despierten el interés de la comunidad frente a los temas asociados a Movilidad.

Durante el año 2019 se ejecutaron 80 procesos de formación, con un total de 5.466 Ciudadanos atendidos.

SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL

Disminuir la siniestralidad en las vías y brindar seguridad a los distintos actores viales.

Durante el periodo comprendido entre el 2019 se realizaron 78 actividades técnicas.

En 2019, se instalaron 684 señales verticales, se realizó el mantenimiento a 6.699 señales, y se demarcaron 39,56 kilómetros de vía, y 560 zonas con dispositivos de control de velocidad.

En cuanto las acciones de Gestión en vía, se realizaron 3 intervenciones, en ella se destaca en la autopista sur desde el límite del distrito hasta la avenida Boyacá, habilitación de un carril de Transmilenio para días festivos y en ocasión de alta congestión vehicular.

Estas medidas han beneficiado a 55.000 personas por hora, registrándose un 58% promedio de mejora en la velocidad y una disminución de 90% maniobras peligrosas por hora.

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

ANÁLISIS A FUTURO

Se realizará del cambio de sentido del tramo vial de la Carrera 81G entre Calle 63 Sur y CI 65 Sur, y en el que se da alcance y se modifica la solicitud contenida en el Memorando SDM- DSC-49013-17, descartando de la evaluación el segmento de la Carrera 81G entre Calle 65 Sur y CI 67 Sur

Se emitió concepto de viabilidad técnica a nivel de pre factibilidad para el cambio de operación de la Carrera 81G entre Calle 63 Sur y CI 67 Sur, de doble sentido norte-sur y sur-norte, a único sentido norte-sur, y remitió copia de dicho documento a la Dirección de Servicio al Ciudadano para la realización de la gestión de socialización y diligenciamiento de actas de aceptación de comunidad para la implementación de dicho cambio.

El concepto inicial a nivel de pre factibilidad es aplicable para el segmento de la Carrera 81G entre Calle 63 Sur y CI 65 Sur, relacionado como nuevo tramo de evaluación en el numeral 1.

Se remitió los resultados de la gestión realizada con la comunidad para el cambio de sentido del tramo vial de la Carrera 81G entre Calle 63 Sur y CI 65 Sur.

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. Así, como medidas de pacificación.

MEDIDAS DE CONOCIMIENTO DEL RIESGO

Estudios de análisis del riesgo:	Sistemas de monitoreo:
<p>A) Evaluación del riesgo por Accidentes de tránsito.</p> <p>Evaluación del riesgo por “Tránsito de Vehículos”</p> <p>B) Diseño y especificaciones de medidas de intervención, según el tipo de accidentalidad que se presente, ya sea diseños de señalización horizontal y vertical, implementación de medidas de reducción de velocidad y medidas de pacificación complementarias acordes al diseño correspondiente y el contexto específico donde se presente la situación.</p> <p>Sitios de mayor accidentalidad</p>	<p>A) Cámaras de monitoreo 24 / 7. Observatorio Nacional de Seguridad Vial</p> <p>B) CAI de policía en seguida del punto de alta accidentalidad</p> <p>C) Personal ubicado en la vía con conocimiento en temas de movilidad para realizar un monitoreo de las zonas que presentan mayores riesgos</p>

Medidas especiales para la comunicación del riesgo:

fortalecimiento al trabajo comunitario en cuanto a la importancia de realizar pedagogía en seguridad vial a todos los actores viales y en todos los ciclos vitales; jornadas de socialización y sensibilización toda vez se efectúen cambios en las vías o nuevas implementaciones, a las comunidades que se ubiquen en el área de afluencia, y jornadas en vía sobre la importancia del respeto a la señalización y las medidas de auto protección.

- a) Reuniones, encuentros comunitarios, y socializaciones técnicas con la comunidad (cuando se implementen acciones de movilidad como: cambios sentido vial y reductores de velocidad).
- b) Jornadas informativas y acciones pedagógicas y formativas en espacios públicos y privados (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías, comportamientos adecuados para una Movilidad).

MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO – INTERVENCIÓN CORRECTIVA

	Medidas estructurales	Medidas no estructurales
Medidas de reducción de la amenaza:	A) Reductores de velocidad B) Cambio de sentido C) Canalización de flujos D) Demarcación en la vía E) Señalización vertical y horizontal F) Mantenimiento de la malla vial	A) Jornadas informativas B) Campañas de sensibilización C) Divulgación del código nacional de tránsito. a) Reuniones, encuentros comunitarios, y socializaciones técnicas con la comunidad (cuando se implementen acciones de movilidad como: cambios sentido vial y reductores de velocidad). b) Jornadas informativas y acciones pedagógicas y formativas en espacios públicos y privados (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía,

Consejo Local de Gestión del Riesgo y Cambio Climático CLGR-CC de Bosa

		<p>uso de las bahías, comportamientos adecuados para una Movilidad).</p> <p>c) Talleres formativos y de sensibilización. Espacios de formación encaminados a crear conciencia en temas de normas de comportamiento de tránsito (pasos peatonales seguros y actores de la vía), dispositivos reguladores de tránsito y señalización, uso democrático del espacio público y plan maestro de movilidad, así como en temas de corresponsabilidad ciudadana y empoderamiento ciudadano que promuevan la participación ciudadana y despierten el interés de la comunidad frente a los temas asociados a Movilidad.</p>
<p>Medidas de reducción de la vulnerabilidad:</p>	<p>Planes de movilidad para peatones y conductores</p>	<p>Campañas informativas y pedagógicas que sensibilicen a la ciudadanía sobre la importancia de la seguridad vial, y el respeto por todas las señales a todos los actores viales.</p> <p>a) Reuniones, encuentros comunitarios, y socializaciones técnicas con la comunidad (cuando se implementen acciones de movilidad como: cambios sentido vial y reductores de velocidad).</p> <p>b) Jornadas informativas y acciones</p>

		<p>pedagógicas y formativas en espacios públicos y privados (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías, comportamientos adecuados para una Movilidad).</p> <p>c) Talleres formativos y de sensibilización. Espacios de formación encaminados a crear conciencia en temas de normas de comportamiento de tránsito (pasos peatonales seguros y actores de la vía), dispositivos reguladores de tránsito y señalización, uso democrático del espacio público y plan maestro de movilidad, así como en temas de corresponsabilidad ciudadana y empoderamiento ciudadano que promuevan la participación ciudadana y despierten el interés de la comunidad frente a los temas asociados a Movilidad.</p>
--	--	---

<p>Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad.</p>	<p>Sanciones a infractores tanto pedagógicos como pecuniarios con Policía de tránsito para reiterar la importancia por el respeto a las normas de tránsito. Aplicación comparendos por parte de policía de tránsito, jornadas informativas en temas de movilidad</p>	
<p>MEDIDAS DE REDUCCION DEL RIESGO - INTERVENCIÓN PROSPECTIVA</p>		
	<p>Medidas estructurales</p>	<p>Medidas no estructurales</p>
<p>Medidas de reducción de la amenaza:</p>	<p>A) Reductores de velocidad tipo Resalto portátil y señales verticales preventivas SP-25.</p> <p>B) mantenimiento a señalización vigente.</p> <p>C) señalización vertical y horizontal.</p> <p>D) Medidas de pacificación</p>	<p>A) jornadas pedagógicas y de sensibilización, preventivas para fortalecer la seguridad vial.</p> <p>B) incremento de campañas de alto impacto a nivel distrital y nacional que permitan concienciar a la ciudadanía sobre los altos riesgos que se corren al no respetar las señales y normas de tránsito</p> <p>C) incremento en controles de Policía de Tránsito, mayor control en la expedición de licencias de conducción.</p> <p>a) Reuniones, encuentros comunitarios, y socializaciones técnicas con la comunidad (cuando se implementen acciones de movilidad como: cambios sentido vial y reductores de velocidad).</p> <p>b) Jornadas informativas y acciones pedagógicas y formativas en espacios públicos y privados (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías, comportamientos adecuados para una Movilidad).</p>

Consejo Local de Gestión del Riesgo y Cambio Climático CLGR-CC de Bosa

		<p>c) Talleres formativos y de sensibilización. Espacios de formación encaminados a crear conciencia en temas de normas de comportamiento de tránsito (pasos peatonales seguros y actores de la vía), dispositivos reguladores de tránsito y señalización, uso democrático del espacio público y plan maestro de movilidad, así como en temas de corresponsabilidad ciudadana y empoderamiento ciudadano que promuevan la participación ciudadana y despierten el interés de la comunidad frente a los temas asociados a Movilidad</p>
<p>Medidas de reducción de la vulnerabilidad:</p>	<p>Planes de movilidad para peatones y conductores</p>	<p>A) jornadas pedagógicas y de sensibilización, preventivas para fortalecer la seguridad vial.</p> <p>B) incremento en controles de Policía de Tránsito</p> <p>C) mayor control en la expedición de licencias de conducción.</p> <p>a) Reuniones, encuentros comunitarios, y socializaciones técnicas con la comunidad (cuando se implementen acciones de movilidad como: cambios sentido vial y reductores de velocidad).</p> <p>b) Jornadas informativas y acciones pedagógicas y</p>

Consejo Local de Gestión del Riesgo y Cambio Climático CLGR-CC de Bosa

		<p>formativas en espacios públicos y privados (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías, comportamientos adecuados para una Movilidad).</p> <p>c) Talleres formativos y de sensibilización. Espacios de formación encaminados a crear conciencia en temas de normas de comportamiento de tránsito (pasos peatonales seguros y actores de la vía), dispositivos reguladores de tránsito y señalización, uso democrático del espacio público y plan maestro de movilidad, así como en temas de corresponsabilidad ciudadana y empoderamiento ciudadano que promuevan la participación ciudadana y despierten el interés de la comunidad frente a los temas asociados a Movilidad</p>
<p>Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad.</p>	<p>A) mantenimiento a la señalización existente e implementación de la faltante B) adopción de medidas correctivas C) mantenimiento a la malla vial</p>	
<p>Otras medidas: Acompañamiento social al punto con autoridad de tránsito. Mantenimiento de las vías Revisión de señalización correspondiente. Implementación de medidas correctivas sobre la movilidad del sector.</p>		

MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - PROTECCIÓN FINANCIERA

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

MEDIDAS PARA EL MANEJO DEL DESASTRE

**Medidas de preparación
para la respuesta:**

A) Preparación para la coordinación: Socialización de la misionalidad de cada entidad a la ciudadanía para que exista la claridad de los servicios prestados para tener un claro direccionamiento acorde a las necesidades. Divulgación de la ruta de atención ante determinada emergencia, como parte del proceso pedagógico a la ciudadanía.

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 logró brindar de manera efectiva la atención en el servicio.

Activación de la Emergencia a través de la Línea 123

B) Sistemas de alerta: Línea de emergencia 123.
Activación de la Emergencia a través de la Línea 123

C) Capacitación: capacitación a los funcionarios de las entidades en respuesta en emergencia para que estén mejor preparados y sean más rápidos en la atención a los accidentes de tránsito.

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.

**Cultura
Ciudadana
Seguridad Vial**

**Los actores que intervienen en las emergencias son:
Policía de Tránsito, Policía Nacional y los servicios de salud.**

D) Equipamiento: -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:

	<p>Parque automotor -Defensa Civil: parque automotor y elementos indispensables para rescate de heridos.</p> <p>Recursos en cuanto a equipamiento o elementos para brindar atención de las emergencias por accidente de tránsito:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 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>E) Entrenamiento: Cursos de primeros auxilios, uso de herramientas para rescate en accidentes de tránsito.</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>Procesos pedagógicos con todos los actores viales en temas de seguridad vial.</p> <p>Capacitación a peatones y conductores en temas referentes a la prevención vial.</p>

1.5.4 REFERENCIAS, FUENTES DE INFORMACIÓN Y NORMAS UTILIZADAS

Dirección de Seguridad vial y Comportamiento del Tránsito, Secretaria Distrital de Movilidad.

www.movilidad.gov.co

www.sire.gov.co

Secretaria Distrital de Movilidad, dirección de Control y Vigilancia:

- Arcgis- SDM <http://www.movilidadbogota.gov.co/web/>
- IDIGER. Bitácora realizada por el Sistema de Información para la Gestión del Riesgo y Cambio Climático- SIRE.
- Informe ARC Bosa 2019: <http://www.movilidadbogota.gov.co/web/>
- Sire: www.sire.gov.co.
- SIGAT II