

1.4. CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL ESCENARIO DE RIESGO POR “ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE”



Figura 5. Accidente de tránsito presentado en la Carrera 70 con calle 72ª, Barrios San Fernando
Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

1.4.1 DESCRIPCIÓN DE SITUACIONES DE DESASTRE O EMERGENCIA ANTECEDENTES	
<p>SITUACIÓN No. 1</p>	<p>En la Carrera 30 con calle 72 el día 11 de julio de 2017 se presentó un accidente de tránsito de modalidad peatón. Este hecho tuvo ocurrencia en el barrio doce de octubre:</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p>Un habitante de calle fue arrollado por una ambulancia debido a la imprudencia de éste; la ambulancia circulaba a gran velocidad por el carril exclusivo de Transmilenio, cuando el transeúnte se atravesó, lo cual produjo el accidente en el que falleció el peatón; debido a esta colisión se cerró el carril exclusivo para Transmilenio durante algunos minutos.</p>
<p>Fecha: 11 de julio del 2017</p>	<p>Fenómeno(s) asociado con la situación: Accidente de tránsito</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Factores que favorecieron la ocurrencia del fenómeno: <p>La ambulancia que estuvo involucrada en el accidente iba a alta velocidad por el carril exclusivo de Transmilenio.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Actores involucrados en las causas del fenómeno: Peatón y ambulancia. 	
Daños y pérdidas presentadas:	Se presentó pérdida humana, ya que el peatón falleció.
<ul style="list-style-type: none"> • Factores que en este caso favorecieron la ocurrencia de los daños: <ul style="list-style-type: none"> ✓ La imprudencia por parte del peatón sumado a la no utilización del paso seguro (puente peatonal) el cual estaba ubicado a pocos metros de donde ocurrieron los hechos. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Crisis social ocurrida: <ul style="list-style-type: none"> ✓ El accidente generó el cierre del carril de Transmilenio y de uno de los carriles mixtos, por lo que presentó colapso vehicular en tanto se realizó el levantamiento del cadáver. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Desempeño institucional en la respuesta: <p>Las entidades que hicieron presencia en el lugar de los hechos fueron, Secretaría de Salud, Policía de vigilancia y Policía de tránsito., donde Secretaría de Salud realizó el levantamiento del cadáver, Policía de vigilancia colaboró en que no se presentara aglomeración de gente ni se presentara ningún tipo de altercado y Policía de tránsito realizó el cierre vial en tanto se realizó el levantamiento del cadáver, evitando la congestión vehicular en los otros carriles.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Impacto cultural derivado: <p>A raíz del accidente presentado, el CLM dentro de sus acciones incremento las campañas pedagógicas en el sector, realizando jornadas informativas donde se genera conciencia ciudadana en relación al uso de los pasos seguros, en el caso particular, el uso de los puentes peatonales.</p>	

1.4.2 DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO POR ENCHARCAMIENTO

CONDICIÓN DE AMENAZA

<ul style="list-style-type: none"> • Descripción del fenómeno amenazante: <p>Los accidentes de tránsito son eventos que suceden sobre la vía y se presentan súbitamente, es decir de manera repentina. Un accidente, generalmente tiene su ocurrencia debido a actos irresponsables los cuales son potencialmente previsibles, y están atribuidos a factores humanos en la mayoría de los casos. En la localidad de Barrios Unidos los accidentes de tránsito corresponden al evento de emergencia con mayor ocurrencia.</p> <p>Los puntos y/o cuadrantes de mayor concentración de siniestralidad de acuerdo con la Dirección de</p>

Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito de la Secretaría Distrital de Movilidad son:

1. Avenida Carrera 30 por Calle 71C
2. Avenida Carrera 30 por Calle 71A
3. Avenida Carrera 30 entre Av. Calle 63 y Calle 63B
4. Carrera 20 B entre Av. Calle 72 y Calle 75
5. Carrera 15 entre Av. Calle 68 y Calle 70A
6. Calle 67 entre Carrera 19 y 20
7. Av. Calle 68 entre Av. Calle 80 y Calle 90
8. Av. Calle 100 por Carrera 54
9. Avenida Calle 68 entre Carrera 50 y Carrera 54
10. Avenida Carrera 30 entre Calle 63 y Calle 64
11. Avenida Carrera 30 entre Calle 66 y AC 80

- **Identificación de causas del fenómeno amenazante:**

Uno de los factores para que se generen los accidentes de tránsito corresponde al factor humano debido a la imprudencia de los peatones al momento de cruzar las calles o al conducir.

En el caso de los conductores, la mayor causa de accidentes se da por la omisión de las señales de tránsito, por desconocer a los otros actores viales y por conducir de manera irresponsable bajo los efectos de sustancias psicoactivas como el alcohol.

Adicionalmente, muchos de los accidentes se generan en horas pico debido a que las personas conducen de manera apresurada lo cual genera un incremento en la velocidad y por tanto, dificultades en el momento del frenado, teniendo en cuenta que esta acción no se da de manera automática, el tiempo de frenado es de aproximadamente 1.2 segundos.

Finalmente, en otras ocasiones se presentan los accidentes debido a la falta de revisión de los vehículos, muchos de los ciudadanos conducen sin tener la revisión técnica mecánica al día, presentando fallas en los vehículos en aspectos tan prioritarios como los frenos.

- **Identificación de factores que favorecen la condición de amenaza:**

Los factores que favorecen la presencia de accidentes de tránsito son de tipo natural, como las condiciones climáticas, problemas con el estado de la vía, derrumbes ocasionados por lluvias, otro aspecto a tener en cuenta son las imprudencias de los conductores al manejar sin revisión técnico mecánica, lo cual genera problemas con los frenos y otras partes de los vehículos que los hacen más propensos a los accidentes por fallas mecánicas.

Otro Factor que favorece la accidentalidad es la falta de conciencia ciudadana y de autocuidado debido a que algunas personas hacen caso omiso de pasos seguros (puentes peatonales) y prefieren transitar por una vía rápida sin prever que por este también transitan vehículos a gran velocidad.

- **Identificación de actores significativos en la condición de amenaza:**

- ✓ Los peatones
- ✓ Los ciclistas
- ✓ Los motociclistas
- ✓ Las personas adultas mayores
- ✓ Las personas en condición de discapacidad ya sea permanente o transitoria
- ✓ Los pasajeros
- ✓ Los conductores

ELEMENTOS EXPUESTOS y SU VULNERABILIDAD

- **Identificación general:**

a) Incidencia de la localización:

Las vías que se encuentran en corredores de malla vial arterial e intermedia, lugares por donde transitan tanto vehículos particulares como vehículos de tráfico pesado y buses escolares.

b) Incidencia de la resistencia:

Los actores que tienen mayor predisposición a sufrir accidentes en la localidad son los motociclistas debido a la falta de uso de implementos de protección.

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

La condición socio económica incluye en la predisposición a los accidentes debido a que en su mayoría la población de estrato 1 y 2 no cuenta con los recursos económicos necesarios para comprar o adquirir elementos de seguridad que cuenten con todas las condiciones necesarias para preservar la vida humana en caso de accidente, en estos elementos se incluyen: cascos, cinturones de seguridad, airbag en los vehículos, entre otros.

d) Incidencia de las prácticas culturales:

Las practicas culturales que generan mayor riesgo de accidentes están los piques ilegales, el consumo de alcohol y conducir bajo los efectos de esta sustancia psicoactiva, la imprudencia de motociclistas que adelantan por la izquierda, el conducir sin utilizar implementos de seguridad fundamentales como lo es el uso del cinturón de seguridad.

Población y vivienda: El mayor riesgo de accidentalidad se presenta el día domingo. Así mismo, en fechas especiales aumenta el riesgo de accidentalidad debido al consumo excesivo de alcohol en las celebraciones, entre las que se destacan el día de la madre, navidad y año nuevo.

Infraestructura y bienes económicos y de producción, públicos y privados: Sobre las vías arterias, al ser principales hay ubicadas viviendas, establecimientos comerciales, sin embargo, el tipo de afectación es difícil de describir y/o caracterizar, debido a la cantidad de variables que inciden en un evento de este tipo.

Infraestructura de servicios sociales e institucionales: Los colegios que se relacionan a continuación se ubican en zonas de alta accidentalidad en la localidad: Colegio femenino Lorencita Villegas de Santos, el colegio Francisco Primero, el colegio Heladia Mejía, el Colegio Juan Francisco Berbeo, el colegio Jorge Eliecer Gaitán y el colegio Naval Santa fe de Bogotá.

DAÑOS Y/O PÉRDIDAS QUE PUEDEN PRESENTARSE	
2.3.1. Identificación de daños y/o pérdidas:	<ul style="list-style-type: none"> • En las personas: La interacción de las víctimas fatales del 1er semestre de 2021, para el caso del peatón fue con vehículos de transporte de pasajeros, para los usuarios de motocicleta fue con vehículos de carga (1), vehículos livianos (1) y autolesión (1), para el ciclista con vehículos de carga. Todas las víctimas fatales eran hombres, 60% tenían entre 21 y 28 años. En el análisis temporal, las muertes por tránsito se concentran entre miércoles y sábado. En rangos horarios, entre las 6 pm y la media noche, con 48% se encuentra el horario de mayor riesgo.
	<ul style="list-style-type: none"> • En bienes materiales particulares: Si bien no se cuenta con estadísticas de viviendas afectadas en la localidad por accidentes de tránsito en los que haya implicación de tránsito de vehículos, es claro que se han presentado afectaciones a viviendas en algunas emergencias de este tipo.
	<p>En bienes materiales colectivos: Colegios ubicados en zonas donde se presentan accidentes de manera continua en la localidad:</p> <ol style="list-style-type: none"> Colegio femenino Lorencita Villegas de Santos: Kr 29C #71C-11. Colegio Francisco Primero: Kr 28 #63-64 Colegio Heladia Mejía: Cl 65 #15A-04 Colegio Jorge Eliecer Gaitán: Cl 66A #56-25 Colegio Naval Santa fe de Bogotá: Cl 66C #66-15
	<p>En bienes de producción: Al respecto tampoco hay estadísticas del número de establecimientos comerciales o industriales que has sido afectados por accidentes de tránsito, sin embargo, es claro que existe la posibilidad que se genere impactos sobre este tipo de estructuras dado que es común que en vías de alto tránsito existan bastantes zonas comerciales.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Identificación de la crisis social asociada con los daños y/o pérdidas estimadas: Los accidentes de tránsito pueden ocasionar cierres de carriles de acuerdo a la magnitud del impacto, así como requerimientos de atención en salud. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Identificación de la crisis institucional asociada con crisis social: Falta de personal o recursos para atender la emergencia especialmente en cuanto a disposición de ambulancias se refiere 	
DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS E INTERVENCIÓN ANTECEDENTES	
<p>De acuerdo a las diferentes solicitudes que se recepcionan en el Centro Local de Movilidad, se llevan a cabo jornadas informativas en vía dando a conocer el Código Nacional de Tránsito, con el propósito de generar conciencia ciudadana al igual que promoviendo el autocuidado, este tipo de actividades se realizan en el espacio público, no se tiene un dato cronológico debido a que son efectuadas de acuerdo a solicitudes ciudadanas o recorridos de verificación donde se evidencien las problemáticas.</p> <p>Por otra parte, se realizan socializaciones promovidas por el ingeniero técnico para la implementación de</p>	

medidas de pacificación “reductores de velocidad,” con el propósito de mitigar el riesgo de accidentalidad, por flujo vehicular a gran velocidad; algunas de las socializaciones que se han realizado en la localidad son:

- Kr 28 con Cl 86A barrio Polo Club UPZ Alcázares – medida socializada: Resaltos portátiles
- Cl 78 con Kr 28A barrio Santa Sofía UPZ Alcázares – medida socializada: bandas en agregado
- Dg 79Bis entre Kr 55ª y 55B barrio Jorge Eliecer Gaitán UPZ Doce octubre- medida socializada: bandas en agregado
- Cl 63C entre Kr 21 y Kr 22 barrio Muequeta UPZ Alcázares – medida socializada: Resaltos portátiles
- Cl 70 entre Kr 58 y KR 60 barrio San Fernando UPZ Doce de octubre – medida socializada: resaltos portátiles
- Kr 64 con Ac 80 (Costado sur) barrio Simón Bolívar UPZ Doce de octubre – medida socializada: doble line de resaltos portátiles
- Cl 65 entre Kr 17 y Kr 19 barrio Rafael Uribe UPZ Alcázares – medida socializada resaltos portátiles
- Cl 66ª con Kr 54 Barrio Modelo UPZ Doce de octubre – medida socializada resaltos portátiles

El artículo 74 del CNT es claro al afirmar que los conductores deben reducir la velocidad a 30 kilómetros por hora en los siguientes casos: en lugares de concentración de personas y en zonas residenciales, en zonas escolares, cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad, cuando las señales de tránsito así lo ordenen y en proximidad a una intersección.

Observaciones que en muchos casos no son tenidas en cuenta por los conductores, por este motivo, muchos ciudadanos realizan la solicitud de reductores de velocidad que mitiguen el riesgo de accidentalidad en estos sitios, el Centro Local de Movilidad de Barrios Unidos recepciona las solicitudes a nivel local y el ingeniero técnico de apoyo da la viabilidad o no de la implementación, una vez las condiciones de la vía determinan la viabilidad de la medida a implementar se lleva a cabo la socialización predio a predio que se vea afectado y/o beneficiado con la medida, y se levantan actas de vecindad, una vez la comunidad es consultada, se eleva la solicitud a la dirección de seguridad vial y comportamiento de tránsito quienes realizan el diseño y posterior implementación de la medida. Es de aclarar que las implementaciones se encuentran sujetas a orden cronológico de solicitudes, a la disponibilidad presupuestal y a la disponibilidad de los contratos que se suscriban para tal fin.

Otras de las acciones a llevar a cabo en la localidad por parte de la SDM son:

1. Avenida Carrera 30 por Calle 71C; canalización de flujos vehiculares, campañas pedagógicas, realización de operativos de control de velocidad.

INTERVENCIÓN 1 Avenida Carrera 30 por Calle 71C



ANTES Canalización de flujos vehiculares

DESPUES

2. Avenida Carrera 30 por Calle 71ª; canalización de flujos vehiculares, canalizar ingreso a la calle 71ª, reducir conflictos y riesgos de siniestros.

INTERVENCIÓN 2 Avenida Carrera 30 por Calle 71A



ANTES Canalización de flujos vehiculares

DESPUES

3. Avenida Carrera 30 entre Av. Calle 63 y Calle 63B; canalización de flujos vehiculares, canalizar los vehículos que acceden a la Av. NQS desde la calle 63, reducir el área de cruce peatonal.



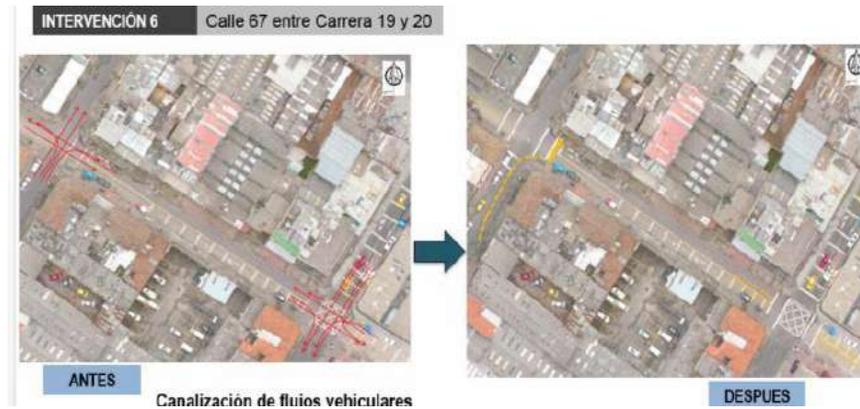
4. Carrera 20 B entre Av. Calle 72 y Calle 75; canalización de flujos vehiculares, reducir conflictos entre actores viales canalizando movimientos, mejorar condiciones de pasos peatonales, reducción de velocidad.



5. Carrera 15 entre Av. Calle 68 y Calle 70ª; canalización de flujos vehiculares, minimizar conflictos entre actores viales, reducción de velocidad, mejorar condiciones de paso peatonal, canalizar los movimientos permitidos en el corredor, articular con cicloruta propuesta en el sector.



6. Calle 67 entre Carrera 19 y 20; canalización de flujos vehiculares, reducir conflicto de flujos vehiculares, canalizar los movimientos permitidos en las intersecciones, mejorar condiciones de paso peatonal y de ciclistas



7. Av. Calle 68 entre Av. Calle 80 y Calle 90; canalización de flujos vehiculares, reducción de maniobras conflictivas en las conectantes de la carrera 68 para tomar la calle 80, canalizar flujos vehiculares. Facilitar el paso de peatones



8. Av. Calle 100 por Carrera 54; canalización de flujos vehiculares, reducir conflictos vehiculares, canalizar los movimientos permitidos en la intersección y mejorar condiciones de paso peatonal. Se requiere adecuación de rampas.



1.4.3 ANÁLISIS A FUTURO E IDENTIFICACIÓN DE MEDIDAS DE INTERVENCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO	
ANÁLISIS A FUTURO	
<p>Los accidentes de tránsito en su mayoría se presentan debido a la imprudencia humana, debido a la falta de respeto a las señales de tránsito por parte de los diferentes actores viales, una de las acciones que puede mitigar el riesgo de accidentalidad es realizar jornadas de sensibilización a los actores viales en temas de cultura ciudadana y seguridad vial, para que estos conozcan y respeten las señales de tránsito. Esta estrategia promueve la conciencia ciudadana y de esta manera se genera una disminución en el exceso de velocidad, en el consumo de Sustancias Psico Activas (SPA) al conducir, el respeto por la distancia vehicular, la circulación por los pasos seguros como lo son puentes peatonales, la cebrá y los andenes. El evitar usar elementos tecnológicos como celulares, mientras se transita en la calle.</p>	
MEDIDAS DE CONOCIMIENTO DEL RIESGO	
Estudios de análisis del riesgo:	Sistemas de monitoreo:
<ul style="list-style-type: none"> ● Evaluación del riesgo por “Accidente de tránsito” en cuanto a puntos de accidentalidad identificados en la localidad. ● Diseño y especificaciones de medidas de intervención ya sean medidas de pacificación, controles semafóricos, medidas de reparcho, entre otras. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Ubicación de guías de seguridad vial en puntos de accidentalidad ● Canalización de flujo vehicular en la mayoría de vías en las que se presentan riesgos de accidentalidad.
Medidas especiales para la comunicación del riesgo:	<p>Continuar trabajando bajo los ejes estratégicos de intervención en el territorio, desarrollados por el Centro Local de Movilidad, como son: Gestión del conocimiento, Gestión de riesgos sociales y mediación comunitaria, Gestión social de los proyectos, Rendición de cuentas y Gestión de las políticas públicas.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Gestión del conocimiento, encaminada a facilitar los flujos de información, formación y educación a la ciudadanía para cualificar los procesos de participación y promover la seguridad vial. 2) Gestión de riesgos sociales y mediación comunitaria, orientada a generar procesos participativos que buscan generar mecanismos de inclusión y reducción de conflictos dentro los planes de tránsito, transporte y movilidad que así lo requieran. 3) La gestión social de proyectos, orientado a facilitar los

	<p>procesos de participación dentro de la implementación de proyectos y planes de tránsito, transporte y movilidad generados por la entidad.</p> <p>4) La rendición de cuentas, orientado a facilitar y fortalecer los procesos de participación y educación a la ciudadanía, para explicar y dar a conocer los resultados de la gestión institucional.</p> <p>5) La gestión social de las políticas públicas, orientada a la articulación institucional y armonización de las políticas sectoriales del distrito, como también a la inserción de enfoques poblacionales, de derechos territoriales, diferencial y de género en el quehacer institucional.</p>	
MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO – INTERVENCIÓN CORRECTIVA (riesgo actual)		
	Medidas estructurales	Medidas no estructurales
Medidas de reducción de la amenaza:	<p>a) semaforización en vías</p> <p>b) Reductores de velocidad (ver anexos)</p> <p>c) Canalización de flujo vehicular (ver anexos)</p>	a) Jornadas de información, de divulgación y de socialización.
Medidas de reducción de la vulnerabilidad:	N.A.	a) Jornadas de información, de divulgación y de socialización.
Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad	<ul style="list-style-type: none"> Continuar con la radicación de operativos de control sujeto a cronogramas de la policía de tránsito, donde previamente se han realizado jornadas de información. Continuar con procesos de formación. Continuar haciendo buen uso de guías de control y vigilancia cuando se presentan eventos que lo ameritan. 	
Otras medidas:		
MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - INTERVENCIÓN PROSPECTIVA (riesgo futuro)		
	Medidas estructurales	Medidas no estructurales
Medidas de reducción de la amenaza: Prevención	Señalización, medidas de pacificación, controles semafóricos, cambios de sentido viales, canalización de flujo vehicular	Plan Maestro de movilidad
Medidas de reducción de la vulnerabilidad:	N.A.	Jornadas de información en vía, Enseñando a la ciudadanía cultura ciudadanía y normatividad de

		<p>tránsito, como la importancia de respetar y cuidar las señales de tránsito, así como los artículos 75 y 76 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>Art. 75 sitios autorizados para estacionar.</p> <p>Art. 76 definición de lugares prohibidos para estacionar los automotores, debido al riesgo de accidentes en esas zonas, a la congestión vehicular que se genera y a la incomodidad que representa para los transeúntes.</p>
<p>Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad.</p>	<p>N.A.</p>	
<p>Otras medidas Potenciar las campañas pedagógicas que fomenten la conciencia ciudadana.</p>		
<p align="center">MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - PROTECCIÓN FINANCIERA</p>		
<p>Fortalecer la implementación del SOAT, seguro anual obligatorio para todos los vehículos que transitan en Colombia, el cual cubre daños corporales ocasionados por accidentes de tránsito, entre los que están: Gastos médicos, farmacéuticos y hospitalarios, incapacidades permanentes, en caso de fallecimiento cubre gastos funerarios, de transporte y de movilización de la víctima.</p>		
<p align="center">MEDIDAS PARA EL MANEJO DEL DESASTRE</p>		
<p>Medidas de preparación para la respuesta:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Preparación para la coordinación: Fortalecer la coordinación de las entidades con base en la Estrategia Distrital de Respuesta y el Marco de Actuación. ● Sistemas de alerta: No aplica ● Capacitación: Reinducción a las entidades de respuesta en la Estrategia Distrital de Respuesta y el Marco de Actuación. ● Equipamiento: Mayor dotación de los equipos especializados para la atención de este tipo de emergencias para las entidades de respuesta. ● Entrenamiento: Reinducción en temas básicos requeridos para atender este tipo de emergencias. 	

Medidas de preparación para la recuperación:	a) Dependiendo del tipo de impacto del accidente de tránsito y la afectación del mismo, en caso de que se afecte infraestructura de servicios públicos, se requerirá por parte de las empresas prestadoras de servicios la implementación del plan de contingencia que permita la reanudación de los servicios.
---	---

1.4.3 REFERENCIAS, FUENTES DE INFORMACIÓN Y NORMAS UTILIZADAS	
Secretaria Distrital de movilidad	– Dirección de seguridad vial http://caracol.com.co/emisora/2017/07/11/bogota/1499790026_239826.html http://www.pulzo.com/nacion/peaton-arrollado-por-ambulancia-calzada-transmilenio/PP302795