

1.3. CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL ESCENARIO DE RIESGO POR “ACCIDENTES DE TRÁNSITO”

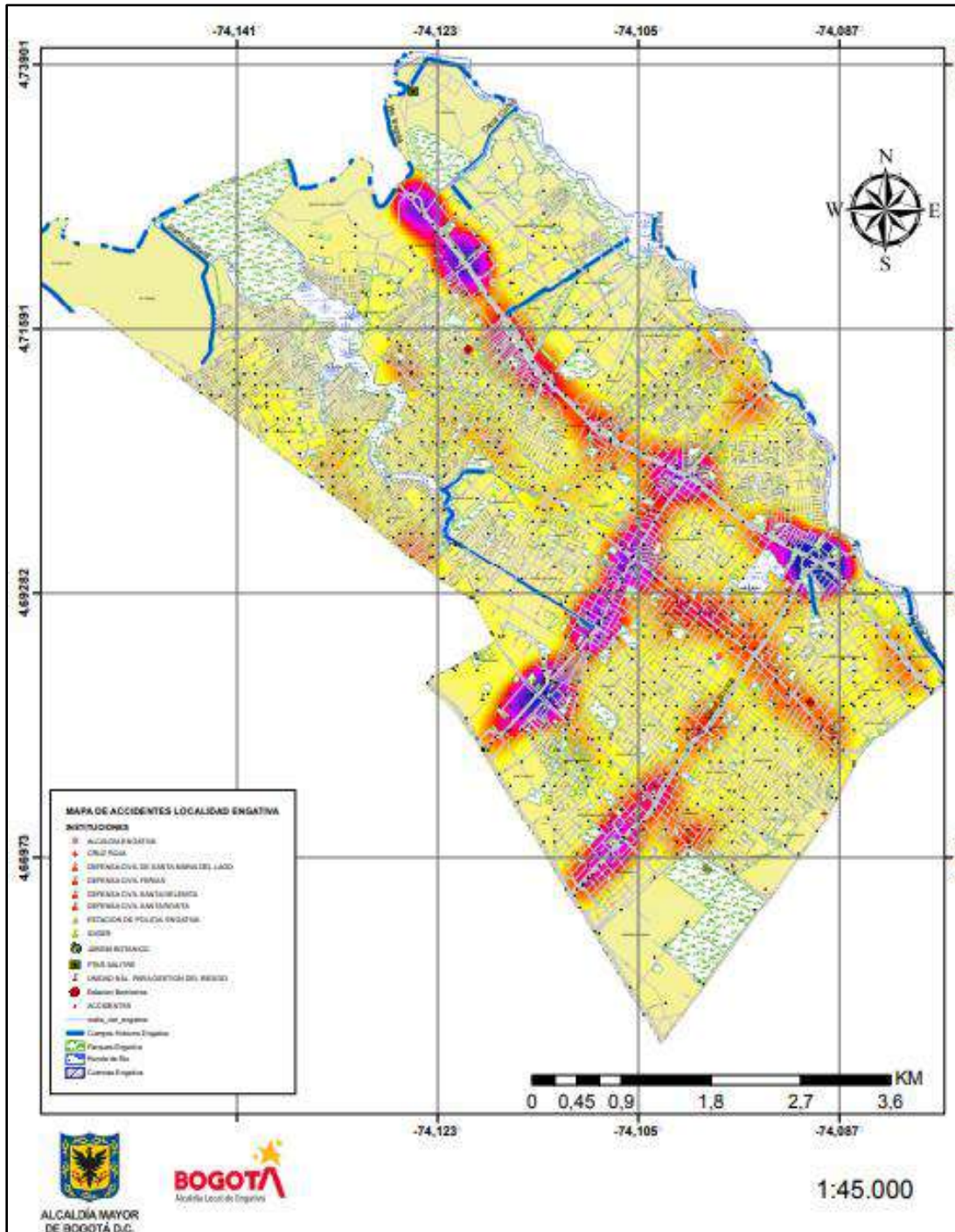
1.3.1 DESCRIPCIÓN DE SITUACIONES DE DESASTRE O EMERGENCIA - ANTECEDENTES

Figura 2. *Caracterización General del Escenario de Riesgo por “Accidentes de tránsito”*



*Barrio Villa Luz, choque de vehículo de transporte público contra local comercial en zona residencial, 2021.
Fuente: Equipo Gestión del Riesgo – Alcaldía Local de Engativá*

Gráfico 10. Mapa de Calor de Accidentes de Tránsito Localidad de Engativá



Fuente: Equipo de Gestión de Riesgo Alcaldía Local de Engativá con datos del SIRE y la SDM - 2022

SITUACIÓN No. 1	Calle 64A No. 81 A – 78 (esquina) Barrio Villa Luz, se presenta accidente de tránsito por colisión de un vehículo de transporte público SITP contra el muro del costado sur occidental en el primer nivel de la edificación emplazada en la dirección descrita, donde funciona un restaurante de comida rápida, la cual cuenta con uso comercial (primer piso) y residencial (segundo piso); no se presentan víctimas fatales sin embargo se afectan dos familias (4 adultos y 1 menor de edad). Al parecer, el choque se presenta por exceso en los límites de velocidad.
Fecha: 08 de abril de 2021	Fenómeno(s) asociado con la situación: Exceso de velocidad del vehículo que impidió su control por parte del operante.
Factores que favorecieron la ocurrencia del fenómeno: Siniestros viales generados por la imprudencia de actores viales que no acatan las normas de tránsito.	
Actores involucrados en las causas del fenómeno: Conductor y residentes de la vivienda	
Daños y pérdidas presentadas:	<p>En las personas: Los residentes de la vivienda emplazada en la Calle 64 A No. 81 A – 78 y los residentes del sector por restricción del sendero peatonal.</p> <p>En bienes materiales particulares: Pérdida del vehículo colisionado y daño estructural de la vivienda emplazada en la Calle 64 A No. 81 A - 78.</p>
Factores que en este caso favorecieron la ocurrencia de los daños: Exceso de velocidad por parte de los actores viales.	
Crisis social ocurrida: Requerimiento de información por parte de la población circundante; Policía de tránsito para realizar las diligencias correspondientes en cuanto al accidente y posteriormente llega IDIGER, quien realiza la verificación del predio en cuanto al daño estructural y Secretaría Distrital de Integración Social para el apoyo en cuanto a entrega de ayudas que requirieron las personas afectadas.	
Desempeño institucional en la respuesta: El llamado al 123 por parte de la comunidad permite que diferentes entidades asistan al evento, entre ellas la Secretaría Distrital de Movilidad - Tránsito, PONAL y Bomberos.	

1.3.2 DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO POR “ACCIDENTES DE TRÁNSITO”

CONDICIÓN DE AMENAZA

Descripción del fenómeno amenazante:

El accidente de tránsito es un suceso espontáneo que generan daños físicos (en las personas, vehículos de transporte o infraestructura) e incluso psicológicos, que en la mayoría de los casos se pueden prevenir. Los estudios indican que el 90% de los siniestros en las vías obedecen a factores humanos, sin embargo, otro factor que puede agudizar el riesgo de accidente de tránsito es el estado del pavimento de la misma vía.

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

- ✓ Accidentes de tránsito en Av. Boyacá con CI 80
- ✓ Av. Boyacá con calle 76
- ✓ Av. Boyacá con calle 72
- ✓ Av. Boyacá con calle 63
- ✓ Av. Ciudad de Cali con CI 26
- ✓ Av. Ciudad de Cali con CI 72
- ✓ Transversal 93 con avenida calle 63
- ✓ Carrera 114 con calle 80
- ✓ Carrera 73 A con calle 73 A

De acuerdo con los datos registrados en la página de la Secretaría Distrital de Movilidad en la base de anuario publicada el 24 de junio de 2021 para la Localidad de Engativá se registran 3.587 datos de accidentalidad los cuales se discriminan así:

- ✓ 242 casos por atropellos con heridos
- ✓ 22 casos por atropellos con muerto
- ✓ 1 caso de atropello solo daños
- ✓ 68 casos por caída de ocupante con heridos
- ✓ 626 casos de choque con heridos
- ✓ 17 casos de choques con muerto
- ✓ 2.567 casos de choque solo daños
- ✓ 22 casos por volcamiento con heridos
- ✓ 2 casos de volcamiento con muerto
- ✓ 7 casos de volcamiento solo daños
- ✓ 12 casos de otras causales con heridos
- ✓ 1 casos de otra causal solo daños

Identificación de causas del fenómeno amenazante:

Las principales causas detectadas son: el incumplimiento de las normas de tránsito, exceso de velocidad, tránsito de vehículos en contravía, factores distractores, en algunos de los siniestros viales se ven comprometidos peatones, motociclistas y ciclistas, que se presentan con mayor gravedad cuando no llevan consigo elementos de protección. Adicional a ello, se la falta de señalización por el robo y vandalismo de estos elementos hace necesario su rehabilitación, de acuerdo con lo dispuesto en el manual de señalización.

Identificación de factores que favorecen la condición de amenaza:

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

- a) Avenida Boyacá con CL 72: Intersección elevada de dos vías de la malla vial arterial, con un alto índice de accidentalidad. El IDU realiza mantenimiento periódico sobre estas arterias, pero debido al alto tráfico, el piso asfáltico presenta constante deterioro, que lo convierte en uno de los mayores causantes de accidentalidad, tanto para vehículos, como motociclistas. Sobre la AC 72 pasa el mayor número de rutas de buses urbanos del SITP y del SITP provisional, el alto tráfico es el principal detonante para la accidentalidad

<p>reportada. El puente peatonal de la Avenida Boyacá con AC 72 es poco frecuentado por los peatones lo que ocasiona un alto nivel de accidentalidad.</p> <p>b) Av. Boyacá con calle 63: actualmente presenta genera un gran riesgo dado que los peatones no utilizan el puente peatonal prefiriendo pasar por debajo del mismo.</p> <p>c) Av. Ciudad de Cali con CI 72: Intersección semaforizada vehicular y peatonal de dos vías arteriales a nivel. Se debe priorizar la construcción de un paso elevado por el alto nivel de accidentalidad debido a que los tiempos para cada uno de los giros son insuficientes. Adicionalmente, se tiene el cruce de ciclistas sobre la AC 72 por el costado Oriental de la Av. Cali en sentido S-N/N-S.</p>
<p>Identificación de actores significativos en la condición de amenaza: Peatones, motociclistas, ciclistas y conductores de vehículos privados o de transporte urbano.</p>
<p style="text-align: center;">ELEMENTOS EXPUESTOS Y SU VULNERABILIDAD</p>
<p>a) Incidencia de la localización: Las vías ubicadas sobre los corredores de la malla vial intermedias y arteriales, con rutas de transporte público y con atrayentes como colegios, empresas, entidades distritales (alcaldías, hospitales) son puntos identificados como de alto riesgo sobre los cuales se deben de implementar medidas de mitigación.</p> <p>b) Incidencia de la resistencia: Hay una alta incidencia para los motociclistas debido a que los cascos de protección empleados no cumplen las normas de seguridad requerida, lo que constituye un elemento importante para prevenir eficazmente el impacto en los accidentes, comparado con el conductor del vehículo que lleva menor exposición.</p> <p>c) Incidencia de las condiciones socioeconómica de la población expuesta: El riesgo es mayor en la población de bajos recursos por la carencia de las medidas de protección necesarias como son: utilización de cascos, cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños.</p> <p>d) Incidencia de las prácticas culturales. Entre las prácticas culturales que aumentan la vulnerabilidad de los actores viales encontramos las siguientes: el exceso de velocidad bajo los efectos de sustancias psicoactivas, adelantar por el costado izquierdo especialmente en el caso de motociclistas, la realización de piques o apuestas de carreras en algunas vías.</p>
<p>Población y vivienda: El índice de accidentes se incrementa los fines de semana, sobre todo en horas de la noche y la madrugada; en las festividades como el día de la madre, día del padre, amor y amistad, entre otras. El índice de accidentalidad en época decembrina se incrementa en un 8%, pero difícil estimar las afectaciones ya que las características de estas fechas vienen variando.</p>
<p>Infraestructura y bienes económicos y de producción, públicos y privados: Sobre las vías principales hay presencia de viviendas, establecimientos de comercio, algunas industrias, sin embargo, es difícil calcular las afectaciones ante un accidente de tránsito, dado que, como se ha especificado, son múltiples las variables que inciden en un evento de</p>

este tipo. De los accidentes de tránsito ocurridos en las vías referidas, las viviendas han sido afectadas en un 20%.

DAÑOS Y/O PÉRDIDAS QUE PUEDEN PRESENTARSE

Identificación de daños y/o pérdidas	En las personas: Los siniestros viales traen afectaciones a personas generando casos de heridos, fallecidos y discapacidades permanentes o transitorias.
	En bienes materiales particulares: Los siniestros pueden tener implicaciones materiales como choques a viviendas, mobiliario de uso público y daños de vehículos.
	En bienes ambientales: Cuando se presentan siniestros viales con derrame de aceite que pueden afectar los cuerpos de agua cercanos, sin embargo, estos hechos son esporádicos.

Identificación de la crisis social asociada con los daños y/o pérdidas estimadas:
De los siniestros viales se pueden derivar impactos psicosociales, personas con discapacidad transitoria o permanente, pérdidas materiales y de vidas humanas.

Identificación de la crisis institucional asociada con crisis social:
Este factor puede generarse por el mal estado de la malla vial, congestión vehicular, ciclos semafóricos que generan tardanza en los tiempos de respuesta, así mismo la Policía Nacional de tránsito y transporte no es suficiente para atender el número de accidentes que se presentan en el Distrito Capital.

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

ANÁLISIS A FUTURO

Con el fin de mitigar los siniestros viales, la Secretaría Distrital de Movilidad desarrolla estrategias de prevención dirigidas a la sensibilización de diferentes actores viales, de igual forma, por los diferentes canales de comunicación de la SDM se acopian solicitudes de medidas de pacificación, para lo cual se realiza un estudio de viabilidad técnica, así mismo como responsable del sector solicita al IDU y UMV las respectivas intervenciones en la malla vial, de acuerdo a sus capacidades y competencias.

MEDIDAS DE CONOCIMIENTO DEL RIESGO

Estudios de análisis del riesgo: a) Evaluación del riesgo por “Tránsito de Vehículos” b) Diseño y especificaciones de medidas de intervención c) Estudios de suelo de las vías.	Sistemas de monitoreo: a) Sistema de observación por parte de la comunidad. b) Semaforización y sistema de monitoreo para verificar reducción de tiempos y accidentalidad en las vías.
Medidas especiales para la comunicación del riesgo:	a) Reuniones, encuentros, capacitaciones, jornadas informativas y socializaciones

	<p>con la comunidad, cuando se implementan acciones de movilidad (cambios sentido vial y reductores de velocidad). En los establecimientos educativos se realizan talleres de formación y sensibilización en cultura ciudadana y seguridad vial.</p> <p>b) Línea 123</p>	
MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO – INTERVENCIÓN CORRECTIVA		
	Medidas estructurales	Medidas no estructurales
Medidas de reducción de la amenaza:	<p>a) Semaforización en vías</p> <p>b) Medidas de pacificación</p> <p>c) Sincronización semafórica en las vías,</p> <p>d) Señalización horizontal y vertical.</p>	<p>a) Fortalecer la realización Jornadas informativas y pedagógicas (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías).</p> <p>b) Reuniones con la comunidad</p> <p>c) Recorridos de verificación.</p>
Medidas de reducción de la vulnerabilidad:		<p>a) Jornadas informativas y pedagógicas (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías).</p> <p>b) Reuniones con comunidad.</p>
Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad:	<p>a) Mantenimiento de las vías</p> <p>b) Revisión de señalización correspondiente.</p> <p>c) Implementación de medidas correctivas sobre la movilidad del sector.</p>	
MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - INTERVENCIÓN PROSPECTIVA (riesgo futuro)		
<p>El ministerio de Tránsito y Transporte definió el SOAT como seguro obligatorio por ley con el objetivo de asegurar las víctimas de accidentes de tránsito que sufren lesiones corporales y muerte ocurridos dentro del territorio nacional.</p>		
MEDIDAS PARA EL MANEJO DEL DESASTRE		
Medidas de preparación para la respuesta:	<p>a) Preparación para la coordinación: para la coordinación entre las diferentes entidades que atienden las emergencias por accidentes de tránsito se tiene un directorio institucional actualizado (nombres completos, cargo y número de contacto) que permita brindar de manera efectiva la atención en el servicio. La activación de la emergencia se realiza a través de la línea 123.</p>	

	<p>b) Sistemas de alerta: Activación de la emergencia a través de la línea 123</p> <p>c) Capacitación: Capacitaciones a la comunidad y entidades en temas de cultura ciudadana y seguridad vial.</p> <p>d) Equipamiento: Recursos en equipamiento o elementos para brindar atención de las emergencias por accidente de tránsito para cada una de las entidades que intervienen.</p>
1.3.4 REFERENCIAS, FUENTES DE INFORMACIÓN Y NORMAS UTILIZADAS	
<p>http://www.movilidadbogota.gov.co/web/ SDM- Dirección de Seguridad Vial- Informe del 2021 sobre índices de accidentalidad. http://www.movilidadbogota.gov.co/web/</p>	