

LOCALIDAD FONTIBÓN

Consejo Local de gestión del Riesgo y
Cambio Climático

ESCENARIO DE RIESGO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO

1.1. Caracterización General del Escenario de Riesgo por Accidentes de tránsito



Fuente de la foto: Accidente registrado el día 27/01/2018 sobre la Av. Centenario con Kr 123, sentido oriente – occidente. Foto enviado por ciudadano al CLM

Formulario 1. DESCRIPCIÓN DE SITUACIONES DE DESASTRE O EMERGENCIA ANTECEDENTES	
SITUACIÓN No. 01	<p>Desde la SDM se cuenta con el registro de accidentalidad para el año 2017 (enero a octubre) en la localidad de Fontibón, donde se reporta un total de 2090 accidentes, teniendo en cuenta las siguientes variables: tipo de accidente (atropello, caída de ocupante, choque, volcamiento, otro) y su gravedad (con herido, con muertos, con daños).</p> <p>El día 27/01/2018 se presenta sobre Av. Centenario con Kr 123, sentido oriente - occidente, un choque entre un tracto camión y un motociclista, dejando un muerto y pérdida total de la moto. Se presentan a atender la emergencia la policía de tránsito y la unidad de criminalística.</p>
1.1. Fecha: 27/01/2018	1.2. Fenómeno(s) asociado con la situación: Accidente de tránsito entre tracto camión y motociclista, ausencia de señalización en el lugar.
1.3. Factores que favorecieron la ocurrencia del fenómeno: principalmente el desacato de las normas de tránsito por parte de los actores viales, deterioro de la malla vial donde ocurre el accidente, posible ausencia de demarcación en el asfalto y de señalización vial.	
1.4. Actores involucrados en las causas del fenómeno: los conductores del transporte personal y del vehículo tipo tracto camión.	
1.5. Daños y pérdidas presentadas:	En las personas: un muerto
	En bienes materiales particulares: pérdida total del vehículo de transporte personal (la moto)
	En bienes materiales colectivos: cierre temporal de la vía

En bienes de producción: no se reporta
En bienes ambientales: no se reporta
1.6. Factores que en este caso favorecieron la ocurrencia de los daños: principalmente el desacato de la normatividad contemplada en la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Transito), posible ausencia de señalización vertical y horizontal.
1.7. Crisis social ocurrida: se genera afectación en la comunidad debido al cierre temporal de la vía, perjudicando la movilidad.
1.8. Desempeño institucional en la respuesta: se presenta de manera oportuna la policía de tránsito, la unidad criminalística llega una vez es solicitada, se restablece el flujo vehicular al dar por finalizado el proceso.
1.9. Impacto cultural derivado: los habitantes del sector reconocen la imprudencia en la que incurren al cruzar la avenida y utilizar los cruces señalizados.

Formulario 1. DESCRIPCIÓN DE SITUACIONES DE DESASTRE O EMERGENCIA ANTECEDENTES

SITUACIÓN No. 02	De acuerdo con el reporte generado por la central de información y telecomunicaciones (CITEL) de la Cruz Roja Colombiana Seccional Cundinamarca y Bogotá, informó que en lo corrido del año la unidad integral de respuesta (UIR) ha atendido 8 casos en las UPZ 76, 110, 114, 111, y 75 relacionados con accidentes de tránsito ocasionados por choque múltiple, volcamiento y colisión vehicular, en los que se han visto involucrados motociclistas y taxistas. Un claro ejemplo de ello se presentó el sábado 27 de enero de 2018 a las 12:40pm, en el que se registró un accidente de tránsito en la UPZ 76-barrio el Refugio en la Av. esperanza con kra. 120. Para entonces se reportó choque de 2 volquetas y una moto. El motociclista fue atendido y trasladado por la ambulancia 5920.
1.1. Fecha: 27/01/2018	1.2. Fenómeno(s) asociado con la situación: Choque múltiple que involucra una moto
1.3. Factores que favorecieron la ocurrencia del fenómeno: Presuntas fallas en la red vial, falta de señalización, exceso de velocidad.	
1.4. Actores involucrados en las causas del fenómeno: Dos volquetas y un motero.	
1.5. Daños y pérdidas presentadas:	En las personas: 1 lesionado
	En bienes materiales particulares: Daño parcial en la motocicleta
	En bienes materiales colectivos: Cierre parcial del espacio vehicular.
	En bienes de producción: No reportado
	En bienes ambientales: El derrame de combustible que fluye al sumidero de la alcantarilla pluvial.

1.6. Factores que en este caso favorecieron la ocurrencia de los daños:

Principalmente el desacato de la normatividad contemplada en la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito). Posible ausencia de señalización vertical y horizontal. En caso de faltar las señales la situación debe ser revisada por el área de la Dirección de Seguridad vial y Comportamiento del tránsito de la SDM, con el fin de aclarar si en el punto donde ocurrió el accidente hay omisión de las señales o se encuentran en estado de vandalización o deterioro.

1.7. Crisis social ocurrida:

La movilidad de los habitantes de la zona se vio afectada por el cierre temporal de la vía, con el fin de hacer efectivo la valoración de la escena, del paciente y su remisión a centros de salud.

1.8. Desempeño institucional en la respuesta: las entidades que se hicieron presentes de manera pronta en la escena fueron las siguientes: Cruz Roja, IDU, Secretaría Distrital de Salud, Secretaría de Tránsito y Transmilenio.

1.9. Impacto cultural derivado: la falta de crédito y confianza comunitaria en las instituciones de control y respuesta. Insistir a las personas en el uso adecuado, responsable y respetuoso del espacio público.



Fuente: <https://conexioncapital.co/colapsa-la-calle-13-bogota-grave-accidente-transito-fontibon/>
Siniestro sucedido el 21 de febrero de 2018.

Formulario 2. DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO POR ACCIDENTES DE TRANSITO**2.1. CONDICIÓN DE AMENAZA**

2.1.1. Descripción del fenómeno amenazante:

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, sin embargo, otro factor que puede agudizar el riesgo de accidente de tránsito es la topografía de la misma vía.

De acuerdo con la información brindada por la SDM, desde enero hasta octubre de 2017 se presentaron un total de 2090 accidentes de tránsito, donde 452 de estos fueron con heridos, 30 con muertos y 1608 con daños materiales.

2.1.2. Identificación de causas del fenómeno amenazante:

La principal causa es el comportamiento humano teniendo en cuenta que no hay respeto a las señales

de tránsito, en otros casos se presenta falta de pericia e imprudencia de algunos conductores de carro, moteros, 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 al manejar: esta situación deriva en fiar excesivamente en sí mismo, en el auto o en la vía, este fenómeno produce más accidentes de tránsito de los que se piensa, pues 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 automóviles que transitan alrededor para asegurar que al frenar se eviten accidentes y colisiones. Se debe tener en cuenta 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: llantas en mal estado, frenos en su máximo desgaste y en general, un vehículo que no presenta las condiciones mínimas de seguridad tiene un alto riesgo de accidentalidad.

El deterioro de la malla vial afectada por el paso constante de los vehículos de carga y la falta oportuna de intervención por falta de recurso es causa de accidentalidad, de igual manera la vandalización de la señalización existente.

2.1.3. Identificación de factores que favorecen la condición de amenaza:

La falta de intervención de la autoridad de tránsito incrementa el desacato en las normas vigentes, la omisión en la señalización vertical u horizontal y la ausencia en tomar medidas de gestión del tránsito, situación que debe ser revisado en el área de Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito de la SDM con el fin de definir si en el punto donde ocurrió el accidente existió ausencia de señalización o si la señalización se encontraba en estado de vandalización o deterioro, también indagar si existió estacionamiento de vehículos en la vía, situación que genera invasión en el espacio vial de tal manera que la irregularidad favoreciera la condición de amenaza.

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

SDM, TMSA, IDU, UMV, peatones, moteros, ciclistas y conductores de vehículos privados o de transporte urbano.

2.2. ELEMENTOS EXPUESTOS y SU VULNERABILIDAD

2.2.1. Identificación general: dada la frecuencia de los accidentes de tránsito en la localidad, están expuestos bienes materiales como son las viviendas del sector, 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: corren mayor riesgo de exposición las estructuras que se encuentran en el borde de la malla vial local debido a que la infraestructura de la vía pública es reducida y en ocasiones insuficiente para el paso de ciertos vehículos.

b) Incidencia de la resistencia: en la medida en que la resistencia física de las estructuras en riesgo es más rígida, se verán más afectada los bienes expuestos.

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

La afectación es mayor en la población de bajos recursos teniendo en cuenta que por su situación económica tendrá mayor dificultad para su recuperación, y si utilizan vehículos, por lo general carecen de accesorios, tales como cascos, cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños que le

Fecha de aprobación:
diciembre 11 de 2019

Validado y depurado:
diciembre de 2023

Elaborado por: CLGR-CC de la localidad de Fontibón

ofrezcan la protección necesaria.

d) Incidencia de las prácticas culturales

Las siguientes prácticas culturales adelantadas por los actores viales 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, utilizar los sardinales para adelantar en momento de congestión del flujo vial; realización de piques o apuestas con carreras en algunas vías.

2.2.2. Población y vivienda:

De acuerdo con la información brindada por la SDM, de enero a octubre de 2017 ocurrieron 2.090 accidentes de tránsito, de los cuales 450 personas resultaron heridas, en 30 eventos hubo personas muertas y en 1608 percances se presentaron daños materiales.

Ahora bien, el índice de accidentes se incrementa en los fines de semana, sobre todo en horas de la noche y la madrugada; igualmente en las festividades del día de la madre, el día del padre, del amor y la amistad. En la temporada de las fiestas decembrina el índice de accidentalidad se aumenta en un 20%.

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

Sobre las vías referidas por ser principales, se encuentran situados establecimientos comerciales y en ocasiones empresas industriales, sin embargo, es difícil calcular la afectación de estas entidades ante un accidente de tránsito, dado que, como se ha especificado, son múltiples las variables que inciden en un evento de este tipo.

2.2.4. Infraestructura de servicios sociales e institucionales:

Los siguientes establecimientos se encuentran expuestas debido a que están sobre la avenida Centenario o próximas al corredor vial: la Alcaldía Local, el Hospital de Fontibón, la Estación Novena de Policía, la Estación de Bomberos de Fontibón y la Defensa Civil.

2.2.5. Bienes ambientales:

Se encuentran expuestos los siguientes bienes ambientales: el río Bogotá, que pasa debajo del puente que comunica Fontibón con Mosquera y el occidente del país, el humedal-meandro del SAY, el humedal de Capellanía y el Canal San Francisco circundado por la Av. Centenario y La Esperanza.

2.3. DAÑOS Y/O PÉRDIDAS QUE PUEDEN PRESENTARSE

2.3.1. Identificación de daños y/o pérdidas:

En las personas:

Debido a que el parque automotor en la ciudad y en el sector aumenta de manera progresiva y teniendo en cuenta que la avenida Centenario es vía de entrada y salida de Bogotá donde participan vehículos de carga y pasajeros, la localidad está expuestas a incrementar el número de accidentes en relación con los que se produjeron durante el año 2017. Por lo tanto, es previsible el acrecentamiento de daños y pérdidas en las personas que habitan el sector.

En bienes materiales particulares:

De acuerdo con la información brindada por la SDM, desde enero hasta octubre de 2017 se presentaron un total de 2090 accidentes de tránsito, en donde 1608 de los accidentes están relacionados con detrimentos a bienes materiales, involucrando estructuras habitacionales de la localidad y daños en vehículos.

En bienes materiales colectivos:

No hay registro específico, aunque se pueden ver afectadas vías, andenes, postes con conexión de energía eléctrica o de telefonía, ductos de gas domiciliario o bienes institucionales.

Fecha de aprobación:
diciembre 11 de 2019

Validado y depurado:
diciembre de 2023

Elaborado por: CLGR-CC de la localidad de Fontibón

2.3.2. Identificación de la crisis social asociada con los daños y/o pérdidas estimados:

Con el incremento de los accidentes de tránsito, se aumenta la pérdida de vidas humanas, aunado a las consecuencias emocionales y sociales que estos hechos implican en las personas y las familias que pudiesen estar involucradas en los incidentes. Así mismo, al presentarse un accidente de tránsito, si la persona implicada tiene SOAT vigente se observa agilidad en proceso de atención en salud; cuando se carece de este seguro se presenta negligencia en la prestación del servicio lo que genera traumatismos en la red familiar del afectado y en su salud personal.

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

Desde el sector de Movilidad se requiere de mayor presupuesto para la inversión en la construcción, mantenimiento e implementación de medidas de gestión del tráfico que conduzcan a la protección del peatón, ciclistas, estudiantes, pasajeros y conductores. Si se presenta ausencia de inversión, la entidad está abocada a una crisis institucional en la medida que las intervenciones requeridas se van aplazando y con ello va dilatando la implementación de medidas de gestión y de obras materiales, aumentando la accidentalidad de la localidad.

2.4. DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS E INTERVENCIÓN ANTECEDENTES

La Secretaría Distrital de Movilidad ha venido implementando diferentes estrategias enfocadas en la seguridad vial de peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas y conductores.

De igual manera la entidad se ha enfocado en la intervención de vías y en la implementación de medidas que viabilicen la pacificación del tráfico en más de 80 puntos críticos de la ciudad. Estas acciones han permitido la reducción de víctimas fatales en las calles de Bogotá con las siguientes estrategias: reductores de velocidad, instalación de señales de tránsito, demarcación de zonas escolares y senderos peatonales y canalización del tráfico; estas acciones han fortalecido la seguridad en las vías protegiendo la vida de los peatones. Adicionalmente, los controles de velocidad y alcoholemia, realizados por la policía de tránsito, han aumentado significativamente en la ciudad, todo esto con el fin de tener vías más seguras y reducir los siniestros viales. Además, hoy en día se cuenta con más alcohosensores de tamizaje portátiles que detectan con mayor precisión la presencia de alcohol y son más fáciles de usar.

MEDIDAS Y ACCIONES

- El programa “Cuida tu vida y la de los demás” pretende concientizar a peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas y conductores sobre su comportamiento en las vías.
- Sensibilizar sobre riesgos en la vía y promover una cultura de prevención.
- Que los ciudadanos se apropiarse de la infraestructura diseñada para ellos y el uso adecuado de la misma.
- Se promueve el comportamiento de tolerancia y solidaridad con los otros usuarios de la vía.
- Se sensibiliza los cambios del sistema de transporte y la necesidad de hacer un uso adecuado del mismo, demostrando el grado de cultura.
- Se promueve el uso racional y responsable del vehículo con el fin de disminuir problemas de congestión y contaminación en el marco de una mejor movilidad.
- Se adelantan programas de sensibilización sobre la responsabilidad en la conducción y cuidado de los otros actores viales.
- Se impulsa el uso de zonas amarillas y mejoramiento del servicio de transporte
- Se fomenta buenas prácticas entre los conductores, como ceder el paso a peatones en giros, recordando que ellos tienen la prioridad.
- Se ha sensibilizado a los conductores sobre los factores de riesgo que los hacen vulnerables frente a otros actores viales.
- Se promueve el respeto por las normas de tránsito, lo que permite mejorar la convivencia y cuidado de la vida de los demás usuarios de la vía.
- Se han promocionado elementos de protección.

Fecha de aprobación:
diciembre 11 de 2019

Depurado y validado:
diciembre de 2023

Elaborado por: CLGR-CC de la localidad de Fontibón

- Se ha sensibilizado sobre factores de riesgo que ponen en peligro la vida del conductor y la de otros usuarios de la vía.
- Se ha impulsado programas de respeto por las normas de tránsito para mejorar la convivencia y la seguridad vial.
- Se promueve el uso correcto de los elementos de protección.
- Se ha sensibilizado de manera prioritaria sobre temas de educación y cultura ciudadana haciendo uso adecuado, responsable y respetuoso del espacio público.



Foto: Lina Roze/ Kienyke.com

Fuente: <https://www.kienyke.com/noticias/bogota-ciudades-con-peor-trafico-del-mundo>

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

3.1. ANÁLISIS A FUTURO

Los estudios de análisis de riesgo por accidente de tránsito han identificado que a partir de la educación familiar y escolar es factible que las personas desarrollen mejores hábitos en la interacción diaria entre ciudadanos y actores viales, de esta manera se mejora el comportamiento del tránsito, los usuarios acatarán la normatividad vigente y por lo tanto, la disminución del riesgo es posible, adicionalmente se prevé que la implementación de las medidas punitivas, de parte de las autoridades, desincentivarán las conductas de desacato y la agresividad en las vías, por parte de los conductores.

Si los ciudadanos respetan las normas cuando toman acciones en la vía, existe la posibilidad de reducir en gran medida el reporte de accidentalidad. Así mismo, la SDM debe adelantar una revisión técnica del sector en cuestión con el fin de precisar si hace falta la implementación de medidas de gestión, tales como la instalación de reductores de velocidad, colocar cámaras de foto comparendos y actualizar la semaforización con nueva tecnología, colocar señalización vertical y horizontal en los puntos críticos o con mayor accidentalidad. De igual forma, las acciones de evaluación y de investigación adelantadas por parte de la SDM, ha permitido crear un centro de Gestión con el fin de aplicar y evaluar las medidas correspondientes.

Fecha de aprobación:
diciembre 11 de 2019

Validado y depurado:
diciembre de 2023

Elaborado por: CLGR-C de la localidad de
Fontibón

3.2. MEDIDAS DE CONOCIMIENTO DEL RIESGO		
3.2.1. Estudios de análisis del riesgo:	3.2.2. Sistemas de monitoreo:	
a) Con la información de accidentalidad consolidada por el Centro de Gestión, la SDM adelanta estudios de evaluación del riesgo por accidentes de tránsito disponiendo las acciones de mitigación indispensable.	Se adaptó un sistema de observación y análisis en el centro de control metropolitano por parte de la policía de tránsito Con las cámaras de última generación se lleva a cabo el monitoreo en tiempo real y se tiene un control del flujo vial.	
3.2.1. Medidas especiales para la comunicación del riesgo:	Por medio del Plan Institucional se ejecutan acciones de comunicación a través del programa institucional “ Cuida tu vida y la de los demás ”. Con este programa la Secretaría de movilidad busca concientizar a peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas y conductores para mejorar el comportamiento ciudadano en las vías. Por medio del programa se incentiva el uso de zonas amarillas y mejoramiento del servicio de transporte. Con esta herramienta se busca sensibilizar a los conductores sobre los factores de riesgo que los hacen vulnerables frente a otros actores viales, además, se les muestra que ponen en peligro su vida y la de otros usuarios de la vía.	
3.3. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO – INTERVENCIÓN CORRECTIVA (riesgo actual)		
Se llevan a cabo en las vías operativos preventivos de control de parte de la policía de tránsito, además, las autoridades hacen presencia permanente en puntos críticos de la ciudad con el fin de prevenir accidentalidad. Se tiene programado colocar un nuevo sistema de semaforización inteligente que permite un mejor control en el manejo del tránsito en tiempo real. Se llevan a cabo talleres educativos para que el ciudadano se apropie de la normatividad vigente, así mismo se hace mayor exigencia en la entrega de licencias de conducción. Actualmente se están rediseñando las vías y se colocan nuevos reductores de velocidad en lugares de alta accidentalidad y de embotellamiento del tránsito.		
	Medidas estructurales	Medidas no estructurales
3.3.1. Medidas de reducción de la amenaza:	a) Instalación de señalización vertical y horizontal en la localidad. b) Rehabilitación de la malla vial con proyectos adelantado por la administración local.	a) Aplicación del código de tránsito contemplado en la Ley 769 de 2002. b) Programa institucional “cuida tu vida y la de los demás”
3.3.2. Medidas de reducción de la vulnerabilidad:	a) Instalación de reductores de velocidad en lugares de mayor accidentalidad en la localidad.	a) Implementación de estrategias de sensibilización y formación de los actores viales. b) Se adelantan medidas de gestión de protección al peatón.
3.3.3. Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad.	a) Exigencia del cumplimiento de la normatividad vigente en la vía.	

3.4. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - INTERVENCIÓN PROSPECTIVA (riesgo futuro)

Control por parte de la autoridad de tránsito para reducir la accidentalidad; revisión técnica por parte de la SDM-DSVCT respecto al estado de las medidas de gestión del tránsito; medidas disciplinarias para evitar las conductas de desacato de los actores viales; campañas de apropiación de espacios y de seguridad vial.

	Medidas estructurales	Medidas no estructurales
3.4.1. Medidas de reducción de la amenaza:	a) Se tiene programada la contratación de un nuevo sistema de semáforos inteligente.	a) Como medida preventiva se adelanta ajuste permanente al programa “ cuida tu vida y la de los demás ” con el fin de mejorar los resultados obtenidos.
3.4.2. Medidas de reducción de la vulnerabilidad:	De manera periódica se hace revisión del flujo vial en la localidad con el fin instalar reductores de velocidad en barrios y lugares de mayor afluencia peatonal.	a) Insistencia con las campañas educativas a los distintos actores viales. Estos programas han dado los mejores resultados en la protección al peatón y a los conductores.
3.4.3. Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad.	- Cumplimiento del código de tránsito contemplado en la Ley 769 de 2002.	

3.4. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - PROTECCIÓN FINANCIERA

SOAT, Seguros todo riesgo.

3.5. MEDIDAS PARA EL MANEJO DEL DESASTRE

3.5.1. Medidas de preparación para la respuesta:	<p>a) Preparación para la coordinación: comunicación interinstitucional para la respuesta oportuna e integral al accidente.</p> <p>b) Sistemas de alerta: apoyo con el sistema distrital de comunicación, reporte de testigos, cámaras de vigilancia.</p> <p>c) Capacitación: formación a las entidades y a sus delegados sobre los procedimientos de atención en caso de accidentalidad.</p> <p>d) Equipamiento: se ha dotado a las entidades que atienden los casos con material y equipos apropiados.</p> <p>e) Albergues y centros de reserva: N/A</p> <p>f) Entrenamiento: se adelantan entrenamientos en primeros auxilios médicos y psicológicos, en rescate vehicular y en espacios confinados.</p>
---	---

3.5.2. Medidas de preparación para la recuperación:

- a) Dependiendo de la consecuencia del accidente de tránsito y de la afectación que ocasione en la infraestructura de servicios públicos, se le requerirá a la empresa prestadora del servicio la implementación del plan de contingencia respectivo con el fin de reanudar el servicio afectado.
- b) Posterior a la intervención de las entidades de emergencia, se realizan acciones de sensibilización y formación con todos los actores viales sobre los temas que conciernen con la seguridad vial y el fomento de la cultura ciudadana en relación con el uso adecuado del espacio público y el comportamiento en la vía.

Formulario 4. REFERENCIAS, FUENTES DE INFORMACIÓN Y NORMAS UTILIZADAS

-CITEL Cruz Roja Colombiana Seccional Cundinamarca y Bogotá
-Secretaría Distrital de Movilidad – Dirección de Seguridad vial y comportamiento del tránsito
-Bomberos Localidad de Fontibón