

CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL ESCENARIO DE RIESGO POR SINIESTROS VIALES



Fuente. SDM-SGV

Fecha de elaboración:

Abril 2021

Fecha de actualización:

Documento validado y depurado en 2023

SDM: Ingrid Córdoba

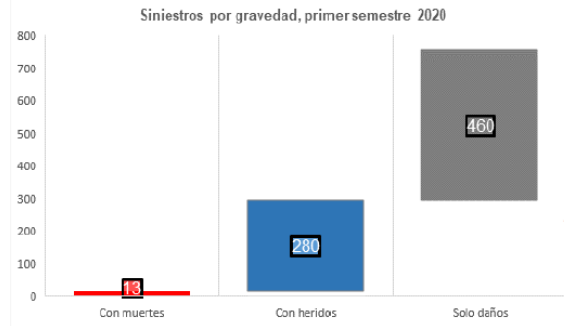
IDIGER: María del Pilar Ávila

ALCALDÍA: Mauricio Morales

1 Formulario 1. DESCRIPCIÓN DE SITUACIONES DE DESASTRE O EMERGENCIA ANTECEDENTES**SITUACIÓN No. 1**

Para el análisis de siniestralidad en la localidad de Puente Aranda se toman los datos históricos desde enero de 2017 a corte de primer semestre de 2020, con el fin de establecer los puntos críticos de concentración de siniestros viales.

Para el primer semestre del año 2020 en la localidad de Puente Aranda se reportaron 753 siniestros de tránsito, de los cuales el 39% fueron siniestros graves (al menos un lesionado o víctima fatal en el siniestro).



Se hace actualización de imposición de comparendos desde enero 2022 hasta el mes de marzo del 2023

Fecha de elaboración:
Abril 2021

Fecha de actualización:
Documento validado y depurado en
2023

Consolidado por:
SDM: Ingrid Cordoba
IDIGER: Maria del Pilar Avila
ALCALDÍA: Mauricio Morales

1.1 Fecha:

Análisis de siniestralidad enero de 2017 a junio de 2020

1.2 Fenómeno(s) asociado con la situación:

De las causas asociadas a la siniestralidad se tiene que los siniestros viales son causados por no mantener la distancia de seguridad, seguido por adelantar cerrando y desobedecer las señales de tránsito.

1.3 Factores que favorecieron la ocurrencia del fenómeno:

Irrespeto de las señales de tránsito y exceso de velocidad

1.4 Actores involucrados en las causas del fenómeno:

En cuanto a las interacciones riesgosas para peatones fallecidos entre enero de 2017 y junio de 2020, están en primer lugar atropellos con motocicleta (42%), seguido a atropellos con buses (24%) y atropello con vehículos liviano (20%).

En los ciclistas, la interacción más riesgosa es con vehículos de carga con una concentración del 36%, seguida de la autolesión con 27%.

Y finalmente para los motociclistas, la situación más riesgosa es la interacción con automóviles con una concentración de 25% de fatalidades, seguida de la interacción con vehículos de carga (25%) y autolesión (15%).



En el primer trimestre de 2022 la localidad de Puente Aranda reportó 1776 siniestros de los cuales el 50% fueron siniestros graves (al menos 1 lesionado o víctima fatal en el siniestro).

En el tema de fallecidos se evidenció una reducción en las cifras de víctimas fatales en el año 2022 respecto a 2019 (-15%), pasando de 41 muertes en el 2019 a 36 muertes en el año 2022. Dado que el 2020 fue un año atípico por las condiciones de emergencia sanitaria.

La siniestralidad en la localidad de Puente Aranda se concentra principalmente en la Av Ciudad de Quito entre la calle 6 y la calle 10, Avenida de Las Américas con puntos críticos en la Avenida Carrera 50 y el tramo de la Carrera 56 a la Carrera 60, Avenida Calle 13 y Avenida 1 de mayo, con puntos críticos en la intersección con la Avenida Carrera 50 y la Autopista Sur.

Fecha de elaboración: Abril 2021

Fecha de actualización:
Documento validado y depurado en 2023

Consolidado por: Consolidado por:
SDM: Ingrid Cordoba
IDIGER: Maria del Pilar Avila
ALCALDÍA: Mauricio Morales

Localidad Puente Aranda	Caracterización General de Escenarios de Riesgo por Siniestros Viales.
-------------------------	--

1.5 Daños y pérdidas presentadas:	En las personas: Uno de los conductores terminó gravemente lesionado y el otro con heridas leves.
	En bienes materiales particulares: N/A
	Pérdida total de uno de los vehículos particulares.
	En bienes materiales colectivos: Ninguna
	En bienes ambientales: Ninguna
1.6 Factores que en este caso favorecieron la ocurrencia de los daños:	Exceso de velocidad por parte de los actores viales, desobedecer las normas y señales de tránsito.
1.7 Crisis social ocurrida:	Teniendo en cuenta las características del siniestro vial la situación de las personas afectadas fue respondida por las autoridades del sector, Policía de tránsito activando la Red Distrital de Emergencias, con el propósito de apoyar la atención respecto al estado de salud de los ciudadanos y la liberación de la vía, en aras de disminuir la afectación que se estaba generando en materia de movilidad, toda vez que esto era impedimento para el transporte de los ciudadanos dado el cierre vial y la congestión causada por el siniestro.
1.8 Desempeño institucional en la respuesta:	<p>El llamado al 123 por parte de la comunidad permite que diferentes entidades asistan al evento para esta oportunidad, asistió el Secretaria Distrital de Salud con servicio de ambulancia, Tránsito, con una unidad motorizada, PONAL, con una unidad motorizada, a su vez desde el centro de Gestión de Tránsito de la SDM, se monitorea la afectación y se agilizan los recursos para solventar la situación del siniestro vial.</p> <p>Por otra parte, desde la SDM se realizaron acciones para identificar la necesidad de señalización complementaria, así desde el Centro Local de Movilidad, se realizan jornadas informativas indicando el respeto por las señales de tránsito y el respeto por la vida, a su vez, la SDM los profesionales de la SDM realizan recorridos técnicos de verificación de la movilidad y seguridad vial, identificando los puntos críticos en la localidad.</p> <p>A partir del año 2022 con el ingreso de los agentes de tránsito civiles, se tienen monitoreo continuo y respuesta inmediata a gestión en vía en corredores como la Av de las Americas, en la Carrera 50 y en el reversibles de las Americas con 68 y monitoreo en vía permanente</p>
1.9 Impacto cultural derivado:	Se desarrollaron recorridos técnicos en el sector en compañía de la comunidad, líderes comunales, presidentes de junta, ediles, entre otros. Por otra parte, se implementaron jornadas informativas como parte del plan de acción de la SDM con el objetivo mitigar la accidentalidad en el sector (fortaleciendo las buenas prácticas ciudadanas en el sector).

		Consolidado por: SDM: Ingrid Cordoba IDIGER: Maria del Pilar Avila ALCALDÍA: Mauricio Morales
--	--	--

2. Formulario 2. DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO POR “SINIESTROS VIALES”

2.1 CONDICIÓN DE AMENAZA

Descripción del fenómeno amenazante:

Un siniestro vial es cualquier hecho de tránsito con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona herida o muerta, dentro de los siniestros viales se incluyen: las colisiones entre vehículos; entre vehículos y peatones; entre vehículos y animales u obstáculos fijos.

La SDM, constantemente realiza análisis y estudios en la localidad para identificar y brindar solución a los sectores que presentan problemáticas en seguridad vial, a fin de generar medidas de mitigación, al igual que atiende y evalúa todos los puntos que son identificados y reportados por la comunidad.

La siniestralidad en la localidad de PUENTE ARANDA se sigue concentrando principalmente en la Avenida Ciudad de Quito, Avenida de las Américas, Avenida Calle 13 (concentrándose entre la carrera 43 y la carrera 53F), Avenida carrera 68 hacia el norte y Avenida Primero de Mayo, de los puntos a resaltar se tiene los siguientes:

- Av. Américas con carrera 50
- Carrera 50 con calle 3
- Carrera 50 con Av primero de mayo
- Carrera 50 con calle 3



Los datos de accidentalidad son obtenidos utilizando la base de datos suministrada por el Sistema de Información Geográfica de Siniestros Viales de Bogotá – SIGAT II, que incluye los accidentes reportados por la Policía de Tránsito con diligenciamiento de IPAT (Informe Policial de Accidentes de Tránsito) conforme Resolución 11268 de 2012 del Ministerio de Transporte. La información disponible de siniestralidad se encuentra desde el año 2007, teniendo en cuenta la creación de la Secretaría de Movilidad en el artículo 105 del acuerdo 257 de 2006.

Fecha de elaboración: Abril 2021

Fecha de actualización:
Documento validado y depurado en 2023

Consolidado por: Consolidado por:
SDM: Ingrid Córdoba
IDIGER: María del Pilar Ávila
ALCALDÍA: Mauricio Morales

Localidad Puente Aranda	Caracterización General de Escenarios de Riesgo por Siniestros Viales.
-------------------------	--

--

Fecha de elaboración: Abril 2021	Fecha de Actualización: 05-05-2023	Consolidado por: SDM: Ingrid Cordoba IDIGER: Maria del Pilar Avila ALCALDÍA: Mauricio Morales
-------------------------------------	---------------------------------------	--

Localidad Puente Aranda	Caracterización General de Escenarios de Riesgo por Siniestros Viales.
-------------------------	--

1.9.1 Identificación de causas del fenómeno amenazante:

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 sustancias psicoactivas: Aunque muchas personas no parecen notarlo, conducir un vehículo bajo los efectos, alterando 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 Siniestros Viales 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.

1.9.2 Identificación de factores que favorecen la condición de amenaza:

Otros factores que pueden 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. Facilidad en la adquisición de vehículos y motos, falta de controles de las autoridades de tránsito, facilidad en la entrega de licencias de conducción. Tramos viales en riesgo por ausencia de señalización, medidas de pacificación e implementaciones que reduzcan la velocidad.

1.9.3 Identificación de actores significativos en la condición de amenaza:

Peatones, motociclistas, ciclistas y conductores de vehículos privados o de transporte urbano.

1.10 ELEMENTOS EXPUESTOS Y SU VULNERABILIDAD

1.10.1 Identificación general:

a) Incidencia de la localización:

Las vías que están ubicadas sobre los corredores de la malla vial intermedias y arteriales, con tránsito de rutas de transporte público y con puntos de concentración para viajes como colegios, empresas, entidades distritales (alcaldías, hospitales), son puntos identificados como puntos de alto riesgo, sobre los cuales se deben de implementar medidas de pacificación.

b) Incidencia de la resistencia:

La incidencia es mayor para el motociclista ya que son escasos los cascos de protección que cumplen las normas de seguridad reconocida y es importante para asegurar que puedan reducir eficazmente el impacto de un golpe en la cabeza en caso de accidente, comparado con el conductor del vehículo puesto que lleva menor exposición.

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

Los índices de siniestralidad son favorecidos por la alta población flotante que transita por la localidad, teniendo en cuenta que esta posee corredores que conectan diferentes puntos de la ciudad, encontramos una alta demanda de zonas industriales y comerciales lo que facilita las aglomeraciones en puntos estratégicos de la localidad de Puente Aranda.

Fecha de elaboración: Abril 2021	Fecha de actualización: Documento validado y depurado en 2023	Consolidado por: Consolidado por: SDM: Ingrid Córdoba IDIGER: María del Pilar Ávila ALCALDÍA: Mauricio Morales
----------------------------------	---	--

1.10.2 Población y vivienda:

Según los datos históricos de los siniestros reportados y para el periodo de tiempo de 2017 a junio 2020, se tiene que el día donde se presentan mayor número de siniestros viales son los días miércoles, seguido de los jueves, en los demás días de la semana el número de siniestros viales, presentan un comportamiento constante, por otra parte, En rangos horarios, la mayor concentración se da entre las 10:00 am y las 12:00 m (10%) y en la franja horaria entre las 08:00 pm y las 12:00 pm (28%).



Al año 2023 se mantienen estos datos históricos de días y horarios de mayor numero de siniestros viales

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

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.

1.11 DAÑOS Y/O PÉRDIDAS QUE PUEDEN PRESENTARSE

1.11.1 Identificación de daños y/o pérdidas

En las personas:

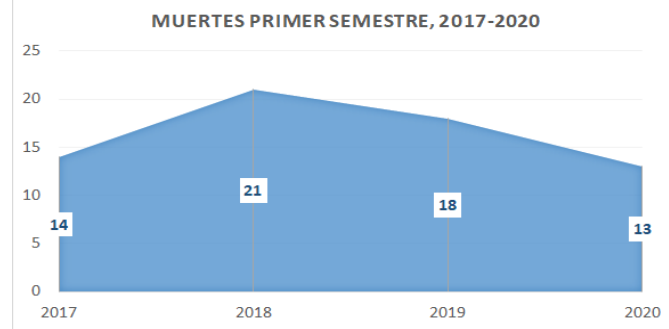
SINIESTROS POR GRAVEDAD PRIMER SEMESTRE DE 2020

Con heridos	280
Con muertos	13
Solo daños	460
TOTAL	753

En el primer semestre de 2020 disminuyó el número de muertes por siniestros de tránsito en 28%, en comparación con el primer semestre de 2019, pasando de 18 muertes en 2019 a 13 muertes en 2020.

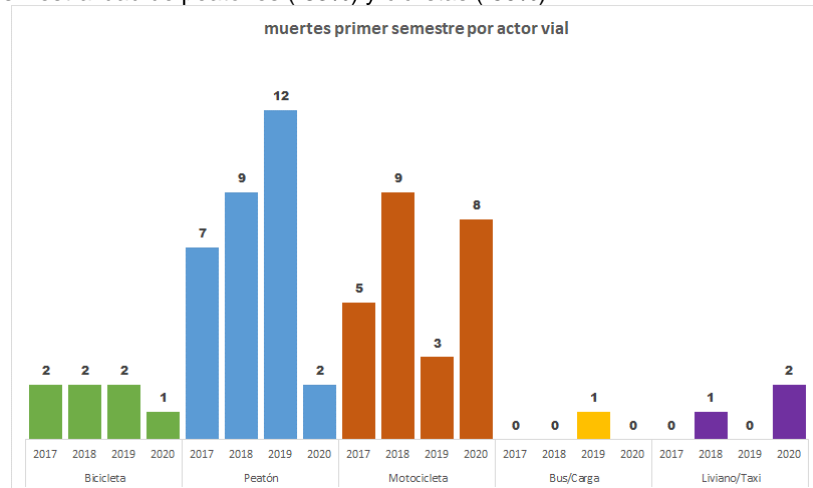
En el primer trimestre de 2022 la localidad de Puente Aranda reporto 1776 siniestros de los cuales el 50% fueron siniestros graves (al menos 1 lesionado o victima fatal en el siniestro).

En el tema de fallecidos se evidencio una reducción en las cifras de victimas fatales en el año 2022 respecto a 2019 (-15%), pasando de 41 muertes en el 2019 a 36 muertes en el año 2022. Dado que el 2020 fue un año atípico por las condiciones de emergencia sanitaria



Por lo cual, PUENTE ARANDA es una de las localidades con mejor indicador de vidas salvadas por siniestros de tránsito en el primer semestre de 2020, 5 vidas salvadas con respecto al primer semestre de 2019.

En el primer semestre de 2020 la localidad de PUENTE ARANDA tuvo un aumento en muertes de usuarios vulnerables de motocicleta (+167%). Es de resaltar la disminución en la siniestralidad de peatones (-83%) y ciclistas (-50%).



Los datos de accidentalidad son obtenidos utilizando la base de datos suministrada por el Sistema de Información Geográfica de Siniestros Viales de Bogotá – SIGAT II, que incluye los accidentes reportados por la Policía de Tránsito con diligenciamiento de IPAT (Informe Policial de Accidentes de Tránsito) conforme Resolución 11268 de 2012 del Ministerio de Transporte. La información disponible de siniestralidad se encuentra desde el año 2007, teniendo en cuenta la creación de la Secretaría de Movilidad en el artículo 105 del acuerdo 257 de 2006.

En bienes materiales particulares:

De las fuentes de información consultadas no se puede discriminar esta información a este nivel de detalle.

En bienes materiales colectivos: 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:

De las fuentes de información consultadas no se puede discriminar esta información a este nivel de detalle.

En bienes ambientales: No aplica

Localidad Puente Aranda	Caracterización General de Escenarios de Riesgo por Siniestros Viales.
-------------------------	--

1.11.2 Identificación de la crisis social asociada con los daños y/o pérdidas estimados:
 En los Siniestros Viales 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.

1.11.3 Identificación de la crisis institucional asociada con crisis social:
 Como cabeza de sector, la Secretaría Distrital de Movilidad debería generar acciones encaminadas a fortalecer la adecuación e implementación de medidas de pacificación robusteciendo la seguridad vial en los sectores donde se identifican puntos críticos de alta siniestralidad, mejoramiento vial, implementación de señales tanto verticales como horizontales, entre otras.
 A partir del 2021 la Secretaria de Movilidad implemento el programa ORVI (Orientacion para victimas de siniestros viales de Bogotá) en materia social, Psicológica, Jurídica y formación.

1.12 DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS E INTERVENCIÓN ANTECEDENTES

Implementación de medidas técnicas en señalización en zonas de alta accidentalidad, operativos de control por parte de Policía de Tránsito, pedagogía en vía dirigida a todos los actores viales en temas de prevención y cultura ciudadana en relación con el respeto a las señales de tránsito y los hábitos de autocuidado en la vía.
 En los puntos identificados como críticos, se están solicitando medidas de pacificación, que comprenden reductores de velocidad, tipo resalto portátil, bandas en agregado y/o estoperoles según su necesidad, líneas canalizadoras de flujo, los cuales son revisados desde la SDM, quien lo viabiliza y los traslada a la Dirección de Control y Vigilancia – DCV – para que se actualicen diseños y procedan a su implementación, teniendo presente que estas medidas van de acuerdo al orden cronológico, estado de la vía y al presupuesto de la entidad.

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

2.1 ANÁLISIS A FUTURO

De acuerdo a la información suministrada por la Secretaria Distrital de Movilidad uno de los factores clave se riesgo para que se presenten siniestros viales, contemplan en gran parte 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. Unidos a estas acciones también es importante para mitigar los accidentes de tránsito, el implementar algunas acciones tendientes actuar sobre la amenaza, como lo es la semaforización, reductores viales, re parcheo de vías en puntos específicos de la localidad a su vez de puestos y puntos de control con agentes de tránsito, con el fin de generar presencia institucional en aras de mitigar problemas de exceso de velocidad y respeto a las normas y señales de tránsito.
 Otro factor importante que incrementa el riesgo es la falta de pericia de muchos conductores, y la facilidad para obtener las licencias de conducción lo que conlleva a aumentar las posibilidades de ocurrencia de un siniestro vial. Por tal razón es de vital importancia fortalecer los escenarios de pedagogía a todos los actores viales, en temas de cultura ciudadana, seguridad vial y corresponsabilidad, teniendo en cuenta temas tanto de autocuidado como de protección a los otros actores viales
 Desde el año 2022 se ha avanzado en la implementación el cual tenia un retraso aproximado de 4 años, además del ingreso de los agentes de tránsito civiles, con los cuales se tiene un monitoreo continuo y respuesta inmediata a gestión en vía en corredores como la Av de las Americas, en la Carrera 50 y en el reversibles de las Americas con 68 y monitoreo en vía permanente

Fecha de elaboración: Abril 2021	Fecha de actualización: Documento validado y depurado en 2023	Consolidado por: Consolidado por: SDM: Ingrid Córdoba IDIGER: María del Pilar Ávila ALCALDÍA: Mauricio Morales
----------------------------------	---	--

Localidad Puente Aranda	Caracterización General de Escenarios de Riesgo por Siniestros Viales.
-------------------------	--

2.2 MEDIDAS DE CONOCIMIENTO DEL RIESGO		
2.2.1 Estudios de análisis del riesgo:	2.2.2 Sistemas de monitoreo:	
a) Evaluación del riesgo por “Siniestros Viales de Vehículos” b) Diseño y especificaciones de medidas de intervención	a) Personal ubicado en vía con el conocimiento en temas de movilidad para realizar un monitoreo de las zonas que presentan mayores riesgos. b) Semaforización y sistema de monitoreo para verificar reducción de tiempos y accidentalidad en las vías e Implementación de pruebas piloto que permitan realizar mediciones de comportamientos en la vía, para así poder tomar decisiones más asertivas sobre implementaciones definitivas.	
2.2.3 Medidas especiales para la comunicación del riesgo:	Reuniones de participación Comunitaria como; encuentros, capacitaciones, jornadas informativas y socializaciones 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, 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 autoprotección.	
2.3 MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO – INTERVENCIÓN CORRECTIVA (riesgo actual)		
	Medidas estructurales	Medidas no estructurales
2.3.1 Medidas de reducción de la amenaza:	a) Demarcación en la vía e implementación de señalización vertical y horizontal b) Implementación de reductores de velocidad ya sea tipo resalto portátil o bandas en agregado c) Sincronización semaforización d) Mantenimiento de la malla vial.	a) Fortalecer la realización de Jornadas informativas y pedagógicas (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías).
2.3.2 Medidas de reducción de la vulnerabilidad: (Dirigidas a la persona)	a) Asignación presupuestal para jornadas informativas, pedagogía en vía y personal para jornadas en vías	a) Jornadas informativas y pedagógicas (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías).
2.3.3 Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad.	a) Aplicación de comparendos por parte de policía de tránsito, jornadas informativas en temas de movilidad y acompañamiento del grupo guía cuando se detecta riesgo.	
2.3.4 Otras medidas:		

Fecha de elaboración: Abril 2021	Fecha de actualización: Documento validado y depurado en 2023	Consolidado por: Consolidado por: SDM: Ingrid Córdoba IDIGER: María del Pilar Ávila ALCALDÍA: Mauricio Morales
----------------------------------	---	--

2.4 MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - INTERVENCIÓN PROSPECTIVA (riesgo futuro)		
	Medidas estructurales	Medidas no estructurales
2.4.1 Medidas de reducción de la amenaza:	<ul style="list-style-type: none"> a) Señalización, Reductores de velocidad (estoperoles, bandas en agregado), controles semafóricos, re parcheo en vía, cambio de sentido vial. b) SemafORIZACIÓN en vías c) Implementación de Reductores de velocidad, señalización en vías y medidas de pacificación. d) Cambios de sentido vial e) Mayor exigencia para la adquisición de licencias de conducción f) Incrementar los controles en la vía por parte de las autoridades competentes g) Sincronización semafórica h) Regulación y mayor exigencia por parte de las Entidades Gubernamentales en la adquisición de vehículos y Motos. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Jornadas informativas y pedagógicas (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías).
2.4.2 Medidas de reducción de la vulnerabilidad:	<ul style="list-style-type: none"> a) Asignación presupuestal para jornadas informativas, pedagogía en vía y personal para jornadas en vías 	<ul style="list-style-type: none"> a) Jornadas informativas y acciones pedagógicas en espacios públicos y privados (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías, comportamientos adecuados para una Movilidad segura.
2.4.3 Otras medidas:		
<ul style="list-style-type: none"> a) Revisión de señalización correspondiente b) Implementación de medidas correctivas sobre la movilidad del sector. 		

Localidad Puente Aranda	Caracterización General de Escenarios de Riesgo por Siniestros Viales.
-------------------------	--

2.5 MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - PROTECCIÓN FINANCIERA	
Medidas tendientes a compensar la pérdida económica por medio de pólizas de vehículo SOAT.	
2.6 MEDIDAS PARA EL MANEJO DEL DESASTRE	
2.6.1 Medidas de preparación para la respuesta:	<p>a) Preparación para la coordinación: 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 logre brindar de manera efectiva la atención en el servicio. Activación de la Emergencia 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 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.</p> <p>e) Equipamiento: Recursos en cuanto a equipamiento o elementos para brindar atención de las emergencias por accidente de tránsito: SDS: Ambulancias y centros de salud con elementos necesarios para la atención de lesionados. -Policía de Tránsito: Parque automotor -Agente de tránsito civil -Bomberos: Parque automotor y elementos suficientes y en buen estado para rescate y mitigación del impacto del accidente. -Policía de seguridad: Parque automotor -Defensa Civil: parque automotor y elementos indispensables para rescate de heridos.</p> <p>f) Entrenamiento: Entrenamiento permanente a personal de Atención de Emergencias sobre: primeros auxilios, evacuación, uso de herramientas para rescate, manejo del pánico.</p>
2.6.2 Medidas de preparación para la recuperación:	Capacitación a peatones y conductores en temas referentes a la prevención vial.
2.7 Formulario 4. REFERENCIAS, FUENTES DE INFORMACIÓN Y NORMAS UTILIZADAS	
<ul style="list-style-type: none"> - Balance de siniestralidad primer semestre de 2020 - Base de datos suministrada por el Sistema de Información Geográfica de Siniestros Viales de Bogotá – SIGAT II, que incluye los accidentes reportados por la Policía de Tránsito con diligenciamiento de IPAT (Informe Policial de Accidentes de Tránsito) conforme Resolución 11268 de 2012 del Ministerio de Transporte. La información disponible de siniestralidad se encuentra desde el año 2007, teniendo en cuenta la creación de la Secretaría de Movilidad en el artículo 105 del acuerdo 257 de 2006 	

Fecha de elaboración: Abril 2021	Fecha de actualización: Documento validado y depurado en 2023	Consolidado por: Consolidado por: SDM: Ingrid Córdoba IDIGER: María del Pilar Ávila ALCALDÍA: Mauricio Morales
----------------------------------	---	--