

Caracterización General del Escenario de Riesgo por Accidentes de Tránsito



Fuente: <http://cablenoticias.tv>



Fuente: <https://www.minuto30.com>

Formulario 1. DESCRIPCIÓN DE SITUACIONES DE DESASTRE O EMERGENCIA ANTECEDENTES	
SITUACIÓN No. 1	Colisión vehicular de tracto mula que transportaba crudo con una volqueta y carro particular que ocasiono el volcamiento y derrame de crudo.
1. Fecha: 21 de septiembre de 2012.	1.2. Fenómeno(s) asociado con la situación: Accidentes de tránsito
1.3. Factores que favorecieron la ocurrencia del fenómeno: <ul style="list-style-type: none"> Alta velocidad al ingreso del túnel hacia Bogotá D.C No acatamiento de las normas de tránsito. Falta de precaución al manejar un vehículo pesado y cargado en vía inclinada entrando a zona urbana. 	
1.4. Actores involucrados en las causas del fenómeno: Empresa transportadora que contrató conductor con corta edad y experiencia para el manejo de un vehículo de carga pesada.	
1.5. Daños y pérdidas presentadas:	En las personas: Se presentaron dos lesionados, pánico en la comunidad que se encontraba en el sector en el momento de la colisión.
	En bienes materiales particulares: 3 vehículos con daños (tracto mula, una volqueta doble troque y un automóvil), represamiento vehicular – esto causo pérdida de tiempo para los diferentes actores viales- peatones, ciclistas, motociclistas, pasajeros y conductores (no se puede determinar)
	En bienes materiales colectivos: Servicios públicos por cierre de la vial, pérdida de capital económico por colapso vehicular.
	En bienes de producción: El Parqueadero que se encontraba adyacente al sitio de colisión, presentó pérdida de ingresos por instalación del PMU en el predio de un privado. Los actores viales tuvieron horas cesantes al no poder desplazarse a sus lugares de destino.
	En bienes ambientales: N/A
1.6. Factores que en este caso favorecieron la ocurrencia de los daños: Al evaluar las características del evento sucedido, se concluye que existe un factor social consistente en la falta de conciencia y cultura ciudadana en el cumplimiento de las normas del Código Nacional de Tránsito.	
1.7. Crisis social ocurrida: Se presentó una situación de conmoción general que genero una crisis social por falta de movilidad en el tramo afectado (Pánico en la comunidad, dificultad en la movilidad de transeúntes, actores viales, falta de provisiones de alimentos para las entidades de respuesta).	
1.8. Desempeño institucional en la respuesta: Respuesta oportuna y eficiente de todas las entidades (Alcaldía local, Bomberos, IDIGER, Defensa Civil, Aseguradoras de los vehículos, Movilidad, Policía de Tránsito y MEBOG), así como también oportuna respuesta de la empresa privada y particulares.	
1.9. Impacto cultural derivado: Posterior al evento presentado se pudo evidenciar por parte de los diferentes actores viales mayor precaución al transitar por el sector.	

Formulario 2. DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO

2.1. CONDICIÓN DE AMENAZA

2.1.1. Descripción del fenómeno amenazante:

Un accidente de tránsito es el perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido (mayoritaria o generalmente) a factores externos e imprevistos que contribuyen la acción riesgosa, negligente o irresponsable de un conductor, pueden ser por fallas mecánicas repentinos, condiciones ambientales desfavorables (sismos o cambios climáticos bruscos y repentinos) y cruce de animales durante el tráfico o incluso la caída de un árbol por fuertes vientos en la calle o carretera.

En la Localidad de Usme, la Secretaría de Movilidad tiene identificados 4 puntos neurálgicos de accidentalidad: Desde la Escuela de Artillería hasta el Portal de Usme. El segundo, toda la Calle 56 sur del barrio Danubio. El tercero frente al semáforo peatonal del barrio La Aurora y el cuarto la entrada a Bogotá por la Vía al Llano.

2.1.2. Identificación de causas del fenómeno amenazante:

Estos no son aleatorios ni imprevisibles, y usualmente están acompañados por corresponsabilidades, como puede ser falta de señalización adecuada, carencia de iluminación en las calles o la mala construcción de una avenida, falta de planeación o la ejecución de proyectos mal planeados, inclinación de la vía, alta velocidad, carencia de responsabilidad al manejar (conducir en estado de ebriedad, utilizar el celular mientras se maneja o conducir a exceso de velocidad).

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

- Vías muy angostas que dificultan el paso normal de los vehículos
- Alta afluencia de público en sectores como Escuela de Artillería y Establecimiento Penitenciario La Picota.
- Cruce de varias vías con paso de vehículos pesados, como sucede en el Portal de Usme, en cuyo sector coinciden articulados de Transmilenio, buses de servicio público, alimentadores y vehículos particulares.

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

- Empresas de transporte privado y particulares que por acción u omisión tienen incidencia de manera directa en las causas del fenómeno.

2.2. ELEMENTOS EXPUESTOS Y SU VULNERABILIDAD

2.2.1. Identificación general

Se tienen en cuenta unos puntos particularmente críticos en tema de accidentalidad, ubicados en vías de alto tráfico vehicular y cuya área de influencia abarca colegios, centros de salud, iglesias, centros comerciales; todos estos sitios con gran afluencia de público que en la mayoría de los casos llega hasta allí a pie.

a) Incidencia de la localización

El elemento expuesto más significativo es la población que utiliza las vías, tanto los conductores y/o pasajeros, como quienes la transitan a pie. Otros elementos expuestos son las viviendas y/o construcciones que se encuentran al margen de la vía, las cuales en muchos casos sufren el impacto de vehículos que colisionan contra ellas.

b) Incidencia de la resistencia

Desgaste de algunos reductores de velocidad en la Vía de alta transitabilidad.

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

La condición socio económica no incide ya que son eventos no previsibles y pueden ocurrir en cualquier condición socio económica, así como el deterioro de las viviendas o bienes expuestos o en el peor caso una colisión hacia los mismos; adicionalmente desvalorización de los inmuebles.

d) Incidencia de las prácticas culturales

Se determina como la manera en la que los individuos se relacionan en las vialidades, esto incluye su comportamiento, su pensamiento, sus intereses, su espacio y su tiempo. No se puede hablar de una carencia de cultura vial, sino de distintas

y dependiendo de la misma es que se da la prevención o producción de accidentes.

La cultura vial denota su mejora en la medida en la que se disfruta de la movilidad en las calles, esto es el resultado de la buena distribución de los espacios, el flujo de todos los actores en las calles y la conciencia de cada uno desde su rol de peatón, ciclista, motociclista, conductor, pasajero, para propiciar la suficiente seguridad en la que se reduzcan los riesgos de accidentes.

Mejorar la cultura vial es responsabilidad de todos, pues cada que salimos de casa nos exponemos a estar involucrados en un accidente, sin embargo, en la medida en la que nos concienticemos de la importancia de convivir podremos mejorar nuestra relación en las calles y así disminuir las probabilidades de que esto suceda.

Por lo anterior en el Plan Maestro de Movilidad - PMM, se formulan las determinaciones generales y normativas del Sistema Movilidad, el cual tiene en cuenta la interdependencia que establece la estrategia de ordenamiento para el Distrito Capital.

El PMM es un proyecto de ciudad-región, orientado, fundamentalmente, a mejorar su productividad sectorial y a aumentar su competitividad.

2.2.2. Población

En los puntos neurálgicos que la Secretaría de Movilidad tiene priorizados se identifica la proximidad a sitios especialmente sensibles en el tema de la accidentalidad:

1. Desde la Escuela de Artillería hasta el Portal de Usme. En el que transitan los articulados de Transmilenio y todas las rutas que salen hacia la décima. A la Escuela de Artillería y al Complejo Carcelario y Penitenciario Metropolitano de Bogotá, este último con una población carcelaria de más de 8000 internos.

2. Av. Caracas (AK 14) por calle 56 sur. Salida desde el barrio Danubio. Parque del barrio Danubio, todo ese sector es comercial por tanto con alta afluencia de público.

3. Barrio Danubio Azul y calle 64 sur: I.E.D. Fabio Lozano Simonelli, salida hacia la Caracas, Centro Comercial Altavista, Star Park Altavista; lugares de referencia en la Localidad, punto de encuentro y esparcimiento para familias y amigos.

4. Av. Caracas (AK 14) por calle 68 A sur. Barrios nuevo San Andrés y Barranquillita: IED Nuevo San Andrés, Unidad de Servicios de Salud Santa Marta.

5. Barrio La Aurora – Dgnal. 69F sur con Av. Boyacá. Sentido sur norte, frente al semáforo peatonal del barrio La Aurora, allí está ubicada la cancha múltiple del parque La Regadera, el parque infantil Santa Librada, Iglesia Santo Tomás de Aquino, I.E.D. La Aurora, sitios transitados permanentemente en especial por niños y niñas.

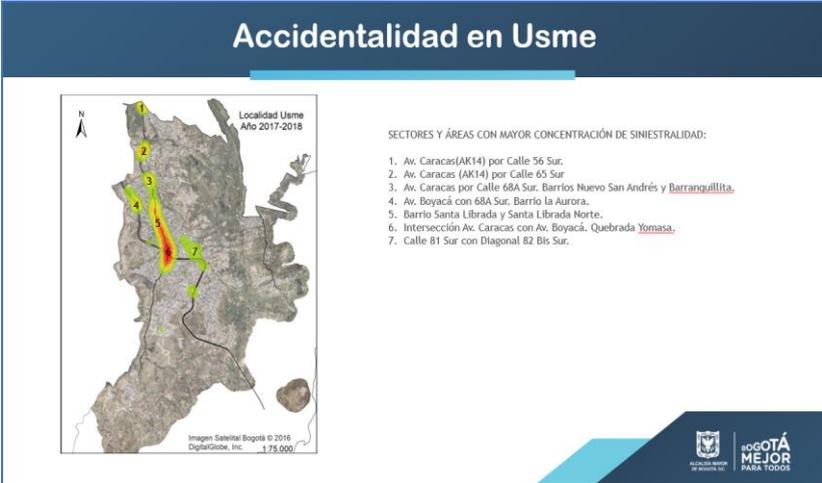
6. Barrio Santa Librada y Santa Librada Norte. El sector más comercial de la Localidad, en esta zona están ubicados supermercados de gran tamaño, sucursales bancarias, Centro Educativo Fe y Alegría, Unidad de Servicios de Salud Marichuela, I.E.D. Miguel de Cervantes Saavedra, I.E.D. Brasília, I.E.D. Orlando Fals Borda, paradero de carros que suben a los sectores de Bolonia y Compostela; sector de altamente transitado y de gran congestión vehicular.

7. Intersección Avenida carrera 14 por Avenida Boyacá. Cruce Quebrada Yomasa, sector en el que confluyen dos vías principales, no sólo de la Localidad de Usme, sino también de la ciudad de Bogotá.

8. Avenida Boyacá desde Avenida Caracas a entrada túnel Vía Villavicencio: En este sector están próximos varios colegios que, a la hora de inicio y terminación de clase, tiene gran afluencia de público, especialmente estudiantes de colegios como por ejemplo I.E.D. Ciudad de Villavicencio, I.E.D. Federico García Lorca, I.E.D. Ofelia Uribe de Acosta, Colegio San Marino, I.E.D. Chuniza. Por esta vía entran y salen de Bogotá vehículos de alto tonelaje, camiones, tracto mulas, carro tanques y buses de transporte intermunicipal.

9. Sector urbano Usme pueblo: Iglesia San Pedro de Usme, I.E.D. Francisco Antonio Zea, todo ese sector es comercial por tanto con alta afluencia de público.

En las siguientes gráficas se presentan cifras del impacto de la movilidad en la Localidad de Usme.



Accidentalidad en Usme



En los años 2017 y 2018 ocurrieron 1150 siniestros en la localidad que dejaron 46 muertos.

Un siniestro puede involucrar uno o más muertos o heridos.



CONDICIÓN	FEMENINO	MASCULINO	SIN INFORMACION	TOTAL
CICLISTA	4	40		44
CONDUCTOR	63	1458	62	1583
MOTOCICLISTA	27	332	4	363
PASAJERO	154	90	4	248
PEATON	130	163	5	298
TOTAL	378	2083	75	2536

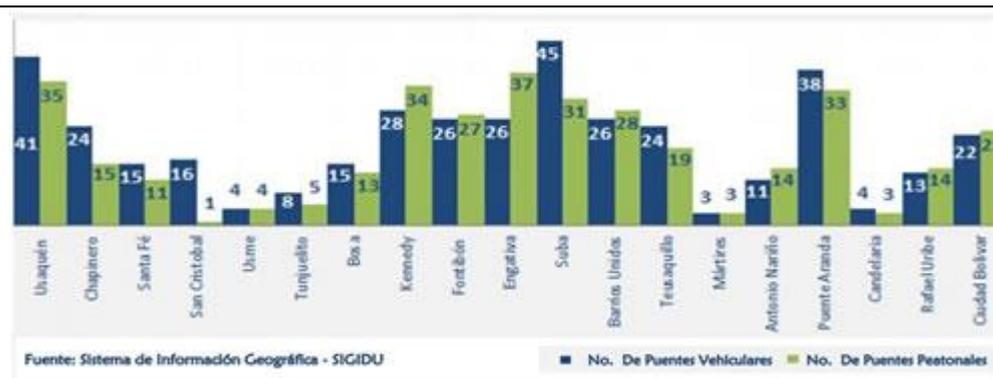
Fuente: SDGV a partir de datos del SIMUR años 2017 y 2018.

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad. Subdirección de Gestión en Vía

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

- Puentes peatonales: La Localidad de Usme según datos entregados por el Instituto Distrital de Desarrollo Urbano, cuenta con 4 puentes vehiculares (ubicados sobre cuerpos hídricos) y 4 puentes peatonales (Chuniza, Frente a parque Villa Alemania y frente al barrio Orquideas y Marichuela)¹

¹ <https://www.idu.gov.co/blog/boletin-de-prensa-1/post/bogota-tiene-350-puentes-peatonales-y-389-puentes-vehiculares-asi-lo-determino-el-inventario-de-puentes-que-realizo-el-idu-1006>



- Pequeñas microempresas y comercios en general, especialmente sobre la Av. Caracas; Centro Comercial Altavista, Almacén Colsubsido, Almacén Éxito, sucursales bancarias.
- Estaciones de gasolina: Estación de servicio Nuevo Horizonte, Estación de servicio Chuniza, Estación de servicio Terpel, Estación de servicio Las Quintas, Estación de servicio Santa Sofía, Estación de servicio Calle 63 sur y Estación de servicio Brío La Picota.
- Parques zonales: Andrea, La Aurora II, Valles de Cafam, Villa Alemana, Virrey Sur, Buenavista El Porvenir y San José de Usme.
- Establecimiento religioso: Iglesia
- Paraderos de transporte público (SITP y alimentadores y Portal de Transmilenio.).

2.2.4. Infraestructura de servicios sociales e institucionales

En el área de influencia de las vías mencionadas, se encuentran los siguientes servicios sociales e institucionales,

USS Marichuela y USS Betania: puntos a los que van a inscribirse personas en condición de discapacidad para entrar a la base de datos del sistema.

USS San Juan Bautista, USS Danubio, USS Yomasa, USS Reforma, USS Usme, USS Santa Librada, USME – URGENCIAS

Centro de Desarrollo Comunitario VIRREY. punto al que van a inscribirse personas en condición de discapacidad para entrar a la base de datos para beneficio entre otros de tarjeta TULLAVE

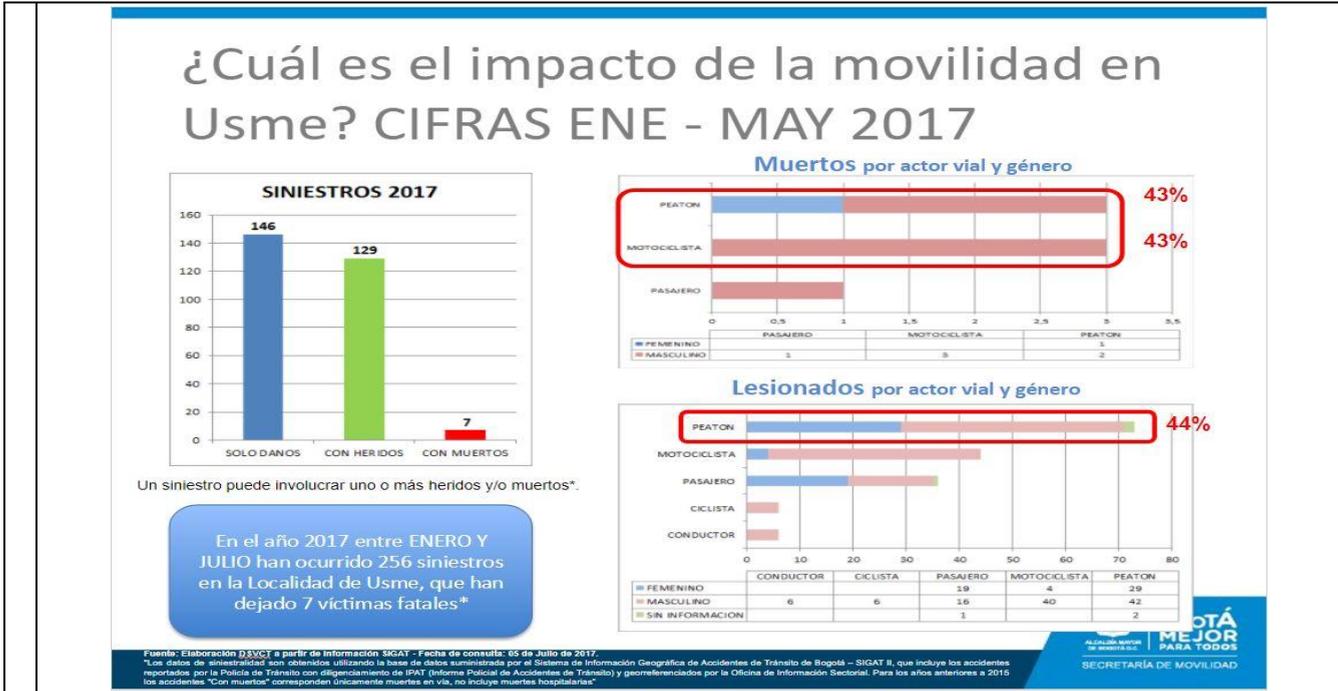
2.2.5 Bienes Ambientales

Quebradas: El Piojo, Fucha, Hoya del Ramo, Santa Librada, Chuniza, Sureña, Resaca, Los Cáquezas, Soches, Medianía, San Pedrina.

2.3. DAÑOS Y/O PÉRDIDAS QUE PUEDEN PRESENTARSE

En las personas

En la siguiente gráfica se presenta el impacto de la movilidad entre los meses de enero y mayo de 2017.



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad. Dirección de Seguridad Vial

La infraestructura, bienes materiales, bienes de producción y bienes ambientales que puede resultar afectada se menciona en el apartado 2.2

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

Si se trata de un evento en el que hay heridos de gravedad o fallecidos, la crisis es en primer término emocional, por el impacto que esta situación genera en las familias de los afectados, que pueden ser cualquiera de los actores viales (ciclistas, motociclistas, pasajeros, peatones, conductores)

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

Ante la ocurrencia de un accidente se trasladan al lugar unidades de tránsito, grúas, bomberos y ambulancias, así mismo se requiere de la Unidad de Servicio de Salud -- USS del sector, según la gravedad del evento; si hay fallecidos, se traslada Fiscalía. Por consiguiente, un mayor número de siniestros aumenta la demanda de estos recursos

2.4. DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS E INTERVENCIÓN ANTECEDENTES

ACTIVIDAD	INDICADORES 2017	
	FORMADOS	
	NINOS	ADULTOS
CAMPAÑAS: Socialización de medidas de seguridad y normatividad	1478	949
EDUCACIÓN: Acciones artístico-pedagógicas	2629	86
EMPRESAS Y ENTIDADES: Acciones lúdicas y módulo de seguridad vial	0	318
TOTAL GENERAL	4107	1353

INDICADORES 2017					
Demarcar Kilometro Carril en vía.	Instalar señales verticales de pedestal.	Demarcar zonas con dispositivos de control de velocidad	Realizar mantenimiento a señales verticales de pedestal.	Semaforizar intersecciones nuevas.	Complementar intersecciones semaforizadas existentes.
112	554	493	937	3	2

INDICADORES 2018				
Demarcar Kilometro Carril en vía.	Instalar señales verticales de pedestal.	Demarcar zonas con dispositivos de control de velocidad	Realizar mantenimiento a señales verticales de pedestal.	Realizar mantenimiento a señales elevadas
4.32	551	405	105	6

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

3.1. ANÁLISIS A FUTURO

La topografía de la Localidad de Usme, al igual que el deterioro en algunos puntos de la malla vial y la alta velocidad genera un factor de riesgo de accidentabilidad y repercuten en la afectación de la comunidad. Los dos factores se pueden reducir, el estado de la malla vial con la intervención, de acuerdo con la competencia, IDU, Alcaldía Local y otros sectores. Y la alta velocidad se puede reducir con campañas de seguridad vial y corresponsabilidad ciudadana. En caso de no hacerse nada, se puede identificar que continuaría o aumentaría la accidentabilidad, y por lo tanto la afectación de la comunidad a nivel general.

3.2. MEDIDAS DE CONOCIMIENTO DEL RIESGO

3.2.1. Estudios de análisis del riesgo:	3.2.2. Sistemas de monitoreo:
a) Evaluación del riesgo por "Accidentalidad" b) Estudios y monitoreo de la accidentalidad en la localidad.	a) Sistema de observación por parte de la comunidad b) Se realizan recorridos con la Alcaldía Local para verificar la problemática y hacer jornadas informativas con la comunidad.
3.2.3. Medidas especiales para la comunicación del riesgo:	a) Construcción de obras civiles (vados, bases y amoblamiento semafórico). b). Operativos de control de velocidad con Policía de Tránsito y diferentes sectores de la localidad y actividades de pedagogía, enfocado a todos los actores viales.

3.3. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO – INTERVENCIÓN CORRECTIVA (riesgo actual)

	Medidas estructurales	Medidas no estructurales
3.3.1. Medidas de reducción de la amenaza:	a) Instalación semáforos. b) Mantenimiento del diseño de señalización. c) Intervención por parte de las entidades competentes para la adecuación en el estado de las vías.	a) Regulación de los movimientos de paso peatonal, garantizando seguridad a todos los actores. b) Implementación de dispositivos de control de tráfico. c) Regulación del conflicto Vehículo –Peatón y Vehículo – Vehículo
3.3.2. Medidas de reducción de la vulnerabilidad:	a) Señales de tránsito. b) Reductores de velocidad.	
3.3.3. Otras medidas: Mayor control de las empresas de transporte de carga pesada en cuanto a la revisión tecno-		

mecánica. Así mismo, una mayor cualificación a la hora de contratar el personal para conducir y/o manejar vehículos de transporte de carga pesada (tracto mulas).

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

	Medidas estructurales	Medidas no estructurales
3.4.1. Medidas de reducción de la amenaza: Plan de acción de SDM para 2019 en la Ciudad	<ul style="list-style-type: none"> -- Instalar 35000 señales verticales de pedestal. -- Realizar mantenimiento a 300.000 señales verticales de pedestal. -- Demarcar 2600 Kilometro carril. -- Demarcar 21500 Zonas con dispositivos de control de velocidad. -- Realizar mantenimiento a 700 señales verticales elevadas. --Semaforizar 132 nuevas intersecciones y complementar 132 existentes. 	<ul style="list-style-type: none"> -- Operativos de control. Vigilancia en transporte de material peligroso.
3.4.2. Medidas de reducción de la vulnerabilidad:		<ul style="list-style-type: none"> -- Realizar diagnósticos de movilidad en instituciones educativas.
3.4.3. Otras medidas: Reducción de velocidad en corredores principales de la ciudad a 50 km/h		

3.4. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - PROTECCIÓN FINANCIERA

- Seguros de vida, seguros de accidente con los que cuenten los actores viales.
- Pólizas de seguro todo riesgo de los vehículos.
- Seguro Obligatorio por Accidente de Tránsito

3.5. MEDIDAS PARA EL MANEJO DEL DESASTRE

Identificación de requerimientos específicos de preparación para la respuesta y para la recuperación, derivados del presente escenario de riesgo.

3.5.1. Medidas de preparación para la respuesta:	<p>a) Preparación para la coordinación: Marco de Actuación ante eventos de emergencia Estrategia Institucional de Respuesta</p> <p>b) Capacitación: Las entidades de respuesta reciben permanentemente capacitación y actualización de formación para atender eventos de emergencia en temas como evaluación inicial, estabilización cardio respiratoria, lesiones y fracturas.</p> <p>d) Equipamiento: Bomberos: Vehículos, equipo de rescate, Policía: Vehículos Secretaria de Salud: ambulancias medicalizadas, Unidades de Servicio de Salud.</p>
---	--

Formulario 4. REFERENCIAS, FUENTES DE INFORMACIÓN Y NORMAS UTILIZADAS

Fecha de elaboración: abril de 2018	Fecha de actualización: abril de 2019	Consolidado por: CLGRCC
-------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------

Localidad de Usme	Caracterización General de Escenarios de Riesgos
-------------------	--

Internet y SDM- DSV información del 09 de 09 de 2017
Plan Maestro de movilidad
SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E
<http://cablenoticias.tv>
<https://www.minuto30.com>
Secretaría Distrital de Movilidad. Dirección de Seguridad Vial
Sistema de información geográfica SIGIDU

Fecha de elaboración: abril de 2018	Fecha de actualización: abril de 2019	Consolidado por: CLGRCC
-------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------