

## 1.2. Caracterización General del Escenario de Riesgo por Accidentes de Tránsito



Grave accidente en el barrio la Libertad de Bosa en Bogotá, deja 6 heridos, Bogotá 2015 extraída de <http://hsbnoticias.com/noticias/bogota/grave-accidente-en-el-barrio-la-libertad-de-bosa-en-bogota-d-135159>

Fecha de elaboración:  
Junio de 2018

Fecha de actualización:

Consolidado por:  
Secretaria Distrital de Movilidad

## Formulario 1. DESCRIPCIÓN DE SITUACIONES DE DESASTRE O EMERGENCIA ANTECEDENTES

<b>SITUACIÓN No. 1</b>	<p><b>Calle 63 Sur x Carrera 81G</b></p> <p>El día 30 de mayo del año 2017 se presentó siniestro de tránsito en la CL 63 Sur con KR 81G entre un vehículo particular y una motocicleta, dejando como saldo un motociclista lesionado, causado por desobedecer señales por parte del conductor.</p> <p>Dado que para dicha intersección se presentan diversas problemáticas, por los cuales se buscan alternativas que permitan mejorar las condiciones de movilidad no sólo en esta intersección sino desde la KR 81G, donde se presentan problemas similares. Teniendo en cuenta lo anterior, desde la DSVCT se considera que la medida que permitiría mejorar las problemáticas expuestas es lograr implementar el par vial de la CL 63 Sur y CL 65 Sur entre KR 80K y KR 81G.</p>								
<b>1.1. Fecha: martes 30 de mayo de 2017, 2:20 pm.</b>	<b>1.2. Fenómeno(s) asociado(s) con la situación:</b>								
Señalización vertical y horizontal ausente o en mal estado, conflictos vehiculares y peatonales e irrespeto a las señales de tránsito.									
<b>1.3. Factores que favorecieron la ocurrencia del fenómeno:</b>									
Alta congestión vehicular (incluyendo vehículos de transporte público y transporte de carga) desde el interior de la localidad de Bosa sobre la calle 63 Sur (cruce Río Tunjuelito), carrera 81G operando en doble sentido de circulación, generando continuos conflictos vehículo – peatón – ciclista.									
<b>1.4. Actores involucrados en las causas del fenómeno:</b>									
Conductores, motociclistas, ciclistas y peatones. Adicionalmente, radios de giro e infraestructura inadecuada para el paso de vehículos por la carrera 81G entre la calle 63 Sur y la calle 65 Sur, para evitar la circulación en doble sentido sobre la calle 63 Sur entre carera 81G y carrera 80K (tramo donde se encuentra el IED Argelia). Para resolver esta situación, se requiere el traslado de las redes eléctricas que se encuentran en la calle 63 Sur por carrea 81G.									
<b>1.5. Daños y pérdidas presentadas:</b>	En las personas: <i>(muertos, lesionados, discapacitados, trauma psicológico, etc.)</i>								
	<b>No.</b>	<b>TRAMO - INTERSECCIÓN</b>	<b>Con heridos</b>	<b>Con muertos</b>	<b>Sólo daños</b>	<b>No. Eventos</b>	<b>% eventos</b>	<b>Lesionados</b>	<b>Fallecidos</b>
	0	CL 63 Sur entre KR 80K y KR 81G	82	1	43	126	100%	95	1
	1	CL 63 Sur x KR 80K	17	1	5	23	18%	18	1
	2	CL 63 Sur x KR 81	12	0	9	21	17%	16	0
	3	CL 63 Sur x KR 81D	20	0	9	29	23%	22	0
	4	CL 63 Sur x KR 81F	13	0	5	18	14%	13	0
	5	CL 63 Sur x KR 81G	8	0	9	17	13%	9	0
<b>Total</b>			<b>70</b>	<b>1</b>	<b>37</b>	<b>108</b>	<b>86%</b>	<b>78</b>	<b>1</b>
<i>Registros de siniestralidad en CL 63 Sur entre KR 80K y 81G, entre 2007 y 2017.</i>									
El siniestro de tránsito referido se ubica en el punto 5 (CL 63 Sur x KR 81G), pero es importante mencionar la siniestralidad sobre todo el tramo de la calle 63 Sur entre carrera 80K y carrera 81G, para comprender el contexto de la situación en el entorno.									
En bienes materiales particulares									
No hay información									

Fecha de elaboración:  
Junio de 2018

Fecha de actualización:

Consolidado por:  
Secretaría Distrital de Movilidad

Localidad Bosa	Caracterización General de Escenarios de Riesgo
----------------	---

	En bienes materiales colectivos: Ninguna
	En bienes de producción: Ninguna
	En bienes ambientales: Ninguna
<b>1.6. Factores que en este caso favorecieron la ocurrencia de los daños:</b>	
Conflictos vehiculares, intolerancia	
<b>1.7. Crisis social ocurrida:</b>	
Sucesos e imprevistos que altera la movilidad en el sector, que tienen efectos en parte de la localidad, especialmente cuando se causa daños a una persona.	
<b>1.8. Desempeño institucional en la respuesta:</b>	
Se activaron los organismos de emergencia (ambulancia, Policía, Bomberos), los cuales dieron respuesta aproximadamente a los 7 minutos, atendiendo a la persona lesionada.	
<b>1.9. Impacto cultural derivado:</b>	
Se determinan nuevos comportamientos en las personas en su pensamiento, sus intereses, su espacio y su tiempo debido a que se tiene una carencia de cultura vial y de prevención de accidentes.	
Las personas pueden presentar el fenómeno de volver a experimentar la situación traumática, con todos los sentidos, tal como si la estuviera viviendo; la persona se comporta como si estuviera en el momento del acontecimiento, que en muchos casos es superado y le permite actuar de una mejor manera y ayudar a otros para mejorar las conductas en Seguridad Vial.	
Se crea sensibilización frente al tema de seguridad vial la cual se encarga de prevenir y/o minimizar los daños y efectos que provocan los accidentes viales, teniendo en cuenta que su principal objetivo es salvaguardar la integridad física de las personas que transitan por la vía pública eliminando y/o disminuyendo los factores de riesgo, cuando las personas entienden que la cultura ciudadana es la mejor herramienta para generar un cambio positivo en la movilidad.	

Fecha de elaboración: Junio de 2018	Fecha de actualización:	Consolidado por: Secretaría Distrital de Movilidad
--	-------------------------	---

**Formulario 2. DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO POR SINIESTROS DE TRÁNSITO****2.1. CONDICIÓN DE AMENAZA****2.1.1. Descripción del fenómeno amenazante:**

Aumento del parque automotor y del flujo vehicular, Deterioro y déficit de vías Deficiencias en señalización, aumento de la tasa de colisiones, heridos y muertes en accidentes de tránsito, Aumento de la accidentalidad

**2.1.2. Identificación de causas del fenómeno amenazante:**

Los siniestros de tránsito presentados ocurren en diversas ocasiones por no respetar la prelación de los usuarios vulnerables, asociado a la falta de civismo y cultura por parte de todos los actores viales (conductores, motociclistas, ciclistas y peatones), así como el no respeto por las normas de tránsito.

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

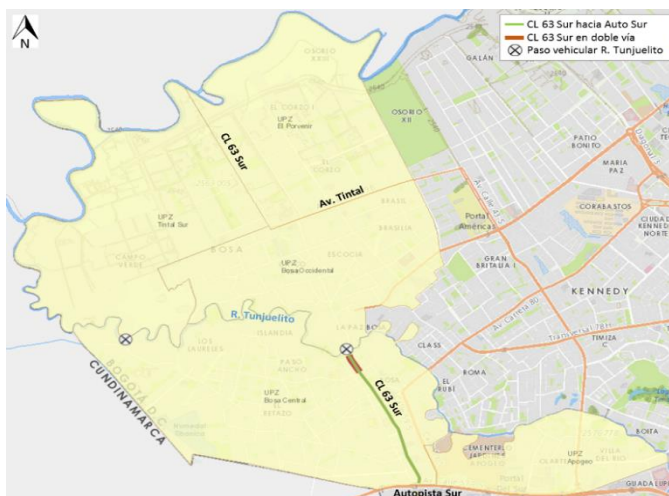
Entre los factores que inciden en los siniestros de tránsito se encuentran la ausencia o el mal estado de la señalización, conflictos viales asociados a los movimientos viales permitidos en la intersección, sin un dispositivo de control del tránsito, colegios en vías principales y establecimientos comerciales donde predomina el estacionamiento en vía y maniobras riesgosas, los cuales aumentan los riesgos de siniestros viales.

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

- Los estudiantes de colegios y comunidad en general son poco prevenidos al circular por el espacio público
- Los establecimientos parquean vehículos e invaden el espacio público con productos.
- Los Peatones no acatan las normas de tránsito.
- Los conductores no respetan las normas de tránsito

**2.2. ELEMENTOS EXPUESTOS y SU VULNERABILIDAD****2.2.1. Identificación general:****a) Incidencia de la localización:**

Es importante destacar que este corredor es de obligatorio paso para los vehículos que tienen origen en las UPZ al occidente del Río Tunjuelito, como son (Bosa Occidental, El Porvenir y Tintal Sur) y que se dirigen hacia la Autopista Sur, considerando las pocas opciones actuales de paso vehicular por el cuerpo de agua, ubicadas sobre la CL 63 Sur y la CL 86A Sur.



*CL 63 Sur en doble vía en la localidad y pasos vehiculares sobre el Río Tunjuelito*

Fecha de elaboración:  
Junio de 2018

Fecha de actualización:

Consolidado por:  
Secretaría Distrital de Movilidad

**b) Incidencia de la resistencia:** No aplica para este caso.

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

El sitio está ubicado en una comunidad con condiciones económicas tales que, si se llegase a presentar en inmuebles y enceres la afectación material sería alta y la recuperación lenta, ya que la población predominante en la localidad es de estratos 1 y 2.

**d) Incidencia de las prácticas culturales:**

La práctica de los conductores y conducir sobre los límites de velocidad no permitidos, la ausencia o mal estado de la señalización y el irrespeto por las normas de tránsito.

### 2.2.2. Población y vivienda:

La intersección de estudio se ubica en el límite entre las UPZ Bosa Central y Bosa Occidental, en el barrio Antonia Santos. En el costado noroccidental de la intersección de la calle 63 Sur con carrera 81G se localiza el CAI Antonia Santos. De igual forma, a menos de 200 metros se encuentra, sobre la calle 63 Sur, el IED Argelia y la estación de Bomberos de la localidad, así como alta presencia de adultos mayores en el sector.

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

Al norte de la intersección de la calle 63 Sur x carrera 81G se encuentra el puente vehicular que sirve de cruce sobre el Río Tunjuelito. Adicionalmente, en el sector se encuentran establecimientos comerciales de uso mixto.

### 2.2.4. Infraestructura de servicios sociales e institucionales:

Como se mencionó en el numeral 2.2.2., sobre la calle 63 Sur se localizan el CAI Antonia Santos, el IED Argelia y la Estación de Bomberos de la localidad de Bosa.

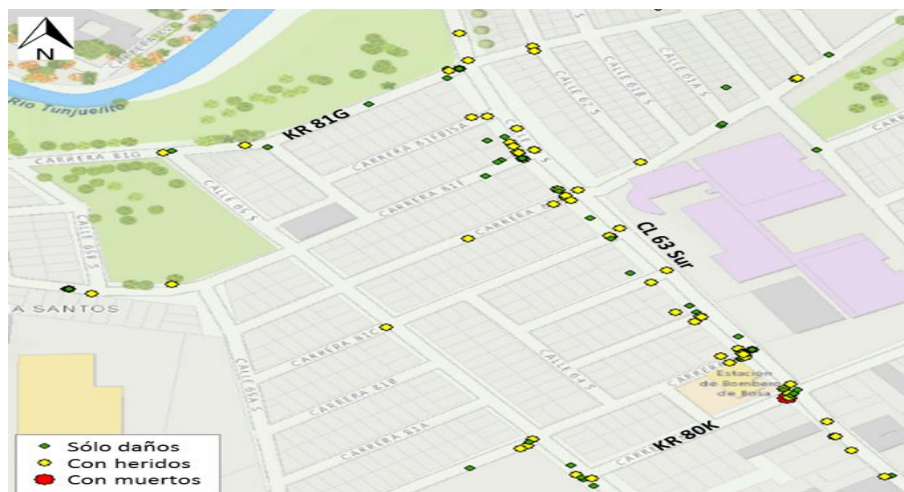
### 2.2.5. Bienes ambientales:

Este corredor es de obligatorio paso para los vehículos que tienen origen en las UPZ al occidente del Río Tunjuelito (Bosa Occidental, El Porvenir y Tintal Sur) y que se dirigen hacia la Autopista Sur, considerando la actual infraestructura vehicular que está limitada para el cruce del cuerpo de agua (los puentes vehiculares actuales se ubican sobre la CL 63 Sur y la CL 86A Sur).

## 2.3. DAÑOS Y/O PÉRDIDAS QUE PUEDEN PRESENTARSE

### 2.3.1. Identificación de daños y/o pérdidas:

En las personas:



*Siniestralidad por gravedad en la CL 63 Sur entre KR 80K y KR 81G (2007 a 2017)*

Fecha de elaboración:  
Junio de 2018

Fecha de actualización:

Consolidado por:  
Secretaría Distrital de Movilidad

Localidad Bosa	Caracterización General de Escenarios de Riesgo
----------------	---

	En bienes materiales particulares: Ninguna
	En bienes materiales colectivos: Ninguna
	En bienes de producción: Ninguna
	En bienes ambientales:  En el momento no se presenta alteración ambiental y se pretende que esto no se modifique en el futuro.

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

La localización estratégica de la intersección y el alto impacto que puede generar en la movilidad de los habitantes de la localidad cuando ocurren siniestros de tránsito, agrava la crisis asociada con los organismos de emergencias, como el grupo de Bomberos.

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

Teniendo en cuenta las condiciones de movilidad asociadas al sector, y en caso de emergencias que requieran el apoyo del grupo de bomberos, estos tienen dificultades para atender en los tiempos estimados las eventualidades que se presentan, causando mayores daños en dichas emergencias que afectan a toda la comunidad.

**2.4. DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS E INTERVENCIÓN ANTECEDENTES**

Se han realizado encuentros comunitarios y recorridos técnicos donde se han verificado las condiciones de movilidad y a partir de los análisis realizados se solicitaron diversas medidas que permitan reducir la siniestralidad vial en el sector, así como mejorar la movilidad. Así mismo, se está buscando el apoyo de la Alcaldía Local de Bosa para llevar a cabo las acciones encaminadas a la implementación del par vial entre calle 63 Sur y calle 65 Sur, entre carrera 80K y carrera 81G.

Fecha de elaboración: Junio de 2018	Fecha de actualización:	Consolidado por: Secretaría Distrital de Movilidad
--	-------------------------	---

Localidad Bosa	Caracterización General de Escenarios de Riesgo
----------------	---

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

**3.1. ANÁLISIS A FUTURO**

Se realizará del cambio de sentido del tramo vial de la Carrera 81G entre Calle 63 Sur y CI 65 Sur, y en el que se da alcance y se modifica la solicitud contenida en el Memorando SDM-DSC-49013-17, descartando de la evaluación el segmento de la Carrera 81G entre Calle 65 Sur y CI 67 Sur

Se emitió concepto de viabilidad técnica a nivel de pre factibilidad para el cambio de operación de la Carrera 81G entre Calle 63 Sur y CI 67 Sur, de doble sentido norte-sur y sur-norte, a único sentido norte-sur, y remitió copia de dicho documento a la Dirección de Servicio al Ciudadano para la realización de la gestión de socialización y diligenciamiento de actas de aceptación de comunidad para la implementación de dicho cambio.

El concepto inicial a nivel de pre factibilidad es aplicable para el segmento de la Carrera 81G entre Calle 63 Sur y CI 65 Sur, relacionado como nuevo tramo de evaluación en el numeral 1.

Se remitió los resultados de la gestión realizada con la comunidad para el cambio de sentido del tramo vial de la Carrera 81G entre Calle 63 Sur y CI 65 Sur.

**3.2. MEDIDAS DE CONOCIMIENTO DEL RIESGO**

<b>3.2.1. Estudios de análisis del riesgo:</b>	<b>3.2.2. Sistemas de monitoreo:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>A) Evaluación del riesgo por Accidentes de tránsito</li> <li>B) B) Diseño y especificaciones de medidas de intervención, según el tipo de accidentalidad que se presente, ya sea diseños de señalización horizontal y vertical, implementación de medidas de reducción de velocidad y medidas de pacificación complementarias acordes al diseño correspondiente y el contexto específico donde se presente la situación.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A) Cámaras de monitoreo 24 / 7</li> <li>B) CAI de policía en seguida del punto de alta accidentalidad</li> <li>C) Personal ubicado en la vía con conocimiento en temas de movilidad para realizar un monitoreo de las zonas que presentan mayores riesgos</li> </ul>
<b>3.2.1. Medidas especiales para la comunicación del riesgo:</b>	<p>fortalecimiento al trabajo comunitario en cuanto a la importancia de realizar pedagogía en seguridad vial a todos los actores viales y en todos los ciclos vitales; jornadas de socialización y 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 auto protección</p>

**3.3. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO – INTERVENCIÓN CORRECTIVA**

	Medidas estructurales	Medidas no estructurales
<b>3.3.1. Medidas de reducción de la amenaza:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A) Reductores de velocidad</li> <li>B) Cambio de sentido</li> <li>C) Canalización de flujos</li> <li>D) Demarcación en la vía</li> <li>E) Señalización vertical y horizontal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A) Jornadas informativas</li> <li>B) Campañas de sensibilización</li> <li>C) Divulgación del código nacional de tránsito</li> </ul>

Fecha de elaboración: Junio de 2018	Fecha de actualización:	Consolidado por: Secretaría Distrital de Movilidad
--	-------------------------	---



Localidad Bosa	Caracterización General de Escenarios de Riesgo
----------------	---

	F) Mantenimiento de la malla vial	
<b>3.3.2. Medidas de reducción de la vulnerabilidad:</b>	Planes de movilidad para peatones y conductores	Campañas informativas y pedagógicas que sensibilicen a la ciudadanía sobre la importancia de la seguridad vial, y el respeto por todas las señales a todos los actores viales.
<b>3.3.3. Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad.</b>	Sanciones a infractores tanto pedagógicos como pecuniarios con Policía de tránsito para reiterar la importancia por el respeto a las normas de tránsito.	
<b>3.4. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - INTERVENCIÓN PROSPECTIVA (riesgo futuro)</b>		
	<b>Medidas estructurales</b>	<b>Medidas no estructurales</b>
<b>3.4.1. Medidas de reducción de la amenaza:</b>	<p>A) Reductores de velocidad tipo Resalto portátil y señales verticales preventivas SP-25</p> <p>B) mantenimiento a señalización vigente</p> <p>C) señalización vertical y horizontal</p>	<p>A) jornadas pedagógicas y de sensibilización, preventivas para fortalecer la seguridad vial.</p> <p>B) incremento de campañas de alto impacto a nivel distrital y nacional que permitan concienciar a la ciudadanía sobre los altos riesgos que se corren al no respetar las señales y normas de tránsito</p> <p>C) incremento en controles de Policía de Tránsito</p> <p>D) mayor control en la expedición de licencias de conducción.</p>
<b>3.4.2. Medidas de reducción de la vulnerabilidad:</b>	Planes de movilidad para peatones y conductores	<p>A) jornadas pedagógicas y de sensibilización, preventivas para fortalecer la seguridad vial.</p> <p>B) incremento en controles de Policía de Tránsito</p> <p>C) mayor control en la expedición de licencias de conducción.</p>
<b>3.4.3. Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad.</b>	<p>A) mantenimiento a la señalización existente e implementación de la faltante</p> <p>B) adopción de medidas correctivas</p> <p>C) mantenimiento a la malla vial</p>	
<b>3.4.4. Otras medidas:</b> Acompañamiento social al punto con autoridad de tránsito		

<b>3.4. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - PROTECCIÓN FINANCIERA</b>
Pólizas de vehículos SOAT

Fecha de elaboración: Junio de 2018	Fecha de actualización:	Consolidado por: Secretaría Distrital de Movilidad
--	-------------------------	---



Localidad Bosa	Caracterización General de Escenarios de Riesgo
----------------	---

3.5. MEDIDAS PARA EL MANEJO DEL DESASTRE	
<p><b>3.5.1. Medidas de preparación para la respuesta:</b></p>	<p><b>A) Preparación para la coordinación:</b> Socialización de la misionalidad de cada entidad a la ciudadanía para que exista la claridad de los servicios prestados para tener un claro direccionamiento acorde a las necesidades. Divulgación de la ruta de atención ante determinada emergencia, como parte del proceso pedagógico a la ciudadanía</p> <p><b>B) Sistemas de alerta:</b> Línea de emergencia 123</p> <p><b>C) Capacitación:</b> capacitación a los funcionarios de las entidades en respuesta en emergencia para que estén mejor preparados y sean más rápidos en la atención a los accidentes de tránsito</p> <p><b>D) Equipamiento:</b> -SDS: Ambulancias y centros de salud con elementos necesarios para la atención de lesionados. -Policía de Tránsito: Parque automotor -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><b>E) Entrenamiento:</b> Cursos de primeros auxilios, uso de herramientas para rescate en accidentes de tránsito,</p>
<p><b>3.5.2. Medidas de preparación para la recuperación:</b></p>	<p>Procesos pedagógicos con todos los actores viales en temas de seguridad vial.</p>

Formulario 4. REFERENCIAS, FUENTES DE INFORMACIÓN Y NORMAS UTILIZADAS
<p>Dirección de Seguridad vial y Comportamiento del Tránsito, Secretaria Distrital de Movilidad.</p> <p><a href="http://www.movilidad.gov.co">www.movilidad.gov.co</a></p> <p><a href="http://www.sire.gov.co">www.sire.gov.co</a></p>

Fecha de elaboración: Junio de 2018	Fecha de actualización:	Consolidado por: Secretaria Distrital de Movilidad
--	-------------------------	---