

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



Fuente. Centro Local de Movilidad de Puente Aranda

Formulario 1. DESCRIPCIÓN DE SITUACIONES DE DESASTRE O EMERGENCIA ANTECEDENTES

<p>SITUACIÓN No. 1</p>	<p>Calle 2 # 53 – 34 (Intersección vial) Accidente de tránsito de dos vehículos particulares en el barrio Camelia Norte y la Avenida el Ferrocarril la Ponderosa. (Pérdida total de uno de los vehículos).</p> <p>Uno de los vehículos particulares (a) transitaba por la Calle 2 que es en doble sentido, la cual cuenta con señalización SR - 01 PARE, el vehículo particular (b), se desplazaba por la Transversal 57 vía en doble sentido la cual en su momento no contaba con señal SR – 01, de acuerdo a la especulación de la comunidad el vehículo particular (b) transitaba alta velocidad, generando una coalición en la intersección Calle 2 en la Transversal 53.</p>
<p>1.1. Fecha: 8 de diciembre del 2018</p>	<p>1.2. Fenómeno(s) asociado con la situación:</p> <p>El accidente se presentó por imprudencia de uno de los conductores al hacer caso omiso de la señal SR – 01 de tránsito, al chocar no se generó fuga de gasolina, la ciudadanía acudió rápidamente para mitigar la problemática, logrando llamar a tiempo a las autoridades correspondientes.</p>
<p>1.3. Factores que favorecieron la ocurrencia del fenómeno:</p> <p>Irrespeto de las señales de tránsito y exceso de velocidad</p>	
<p>1.4. Actores involucrados en las causas del fenómeno:</p> <p>Conductores (2) vehículos particulares.</p>	
<p>1.5. Daños y pérdidas presentadas:</p>	<p>En las personas:</p> <p>Uno de los conductores termino gravemente lesionado y el otro con heridas leves.</p> <p>En bienes materiales particulares:</p>

	<p>Pérdida total de uno de los vehículos particulares.</p>
	<p>En bienes materiales colectivos: Ninguna</p>
	<p>En bienes de producción: Ninguna</p>
	<p>En bienes ambientales: Ninguna</p>
<p>1.6. Factores que en este caso favorecieron la ocurrencia de los daños:</p> <p>Exceso de velocidad por parte de los actores viales.</p>	
<p>1.7. Crisis social ocurrida:</p> <p>Requerimiento de información por parte de la población circundante, también llegó la policía de tránsito para realizar las diligencias correspondientes en cuanto al accidente y posteriormente llega la ambulancia para atender la emergencia.</p>	

<p>Fecha de elaboración: Julio 2019</p>	<p>Fecha de actualización:</p>	<p>Consolidado por: SDM – CLM 16</p>
---	--------------------------------	--------------------------------------

1.8. Desempeño institucional en la respuesta:

El llamado al 123 por parte de la comunidad permite que diferentes entidades asistan al evento para esta oportunidad, asistió el Secretario Distrital de Salud con servicio de ambulancia, Tránsito, con una unidad motorizada, PONAL, con una unidad motorizada.

Desde el Centro Local de Movilidad se realizaron acciones para identificar la necesidad de señalización complementaria, así mismo se realizaron jornadas informativas indicando el respeto por las señales de tránsito y el respeto por la vida, recorridos técnicos de verificación en compañía de la JAL, JAC y vecinos del barrio con el fin de generar mecanismos ante la entidad SDM para dar respuesta a dicha problemática.

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 practicas ciudadanas en el sector).

Fecha de elaboración:
Julio 2019

Fecha de actualización:

Consolidado por: SDM – CLM 16

Formulario 2. DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO POR “ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE VEHÍCULOS”**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 accidentes de tránsito en el año 2016 y en el primer semestre del 2017 fue el evento de emergencia con mayor ocurrencia dentro de la tipología de las emergencias.

Los estudios indican que el 90% de los siniestros en las vías obedecen a factores humanos, sin embargo, otro factor que puede agudizar el riesgo de accidente de tránsito es el estado del pavimento de la misma vía.

La DSVCT, 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.

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

- a) Avenida de las Américas por carrera 60
- b) Transversal 42 por calle 9
- c) Carrera 35 por calle 1F y calle 1C
- d) Avenida carrera 68 por calle 42 sur
- e) Avenida carrera 68 por calle 40 sur
- f) Avenida carrera 68 por calle 37 sur
- g) Carrera 42 Bis entre avenida calle 13 y avenida de las Américas
- h) Carrera 43B por calle 5A
- i) Carrera 47 por avenida calle 13
- j) Carrera 36 entre calle 12 y calle 11A

Los datos de accidentalidad son obtenidos utilizando la base de datos suministrada por el Sistema de Información Geográfica de Accidentes de Tránsito 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.

2.1.2. 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 accidentes de tránsito 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.

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

Otros factores que puede 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.

Fecha de elaboración: Julio 2019	Fecha de actualización:	Consolidado por: SDM – CLM 16
-------------------------------------	-------------------------	-------------------------------

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

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

2.2. ELEMENTOS EXPUESTOS y SU VULNERABILIDAD**2.2.1. 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 atractivos 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.

2.2.2. Población y vivienda:

El índice de accidentes se incrementa en los fines de semana, sobre todo en horas de la noche y la madrugada; en las festividades como son día de la madre, día del padre, amor y amistad, entre otras. El índice de accidentalidad en época decembrina incrementa, recordando que en la localidad de Puente Aranda se encuentran puntos de aglomeración tales como: San Andresito, Outlets América, Alquería (Zona de Telas), entre otros. Generando un aumento drástico de peatones, bici usuarios, motociclistas los cuales son los actores viales más vulnerables.

2.2.3. 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. De los accidentes de tránsito ocurridos en las vías referidas, se han presentado afectación de viviendas un índice estadístico del 20%.

2.3. DAÑOS Y/O PÉRDIDAS QUE PUEDEN PRESENTARSE

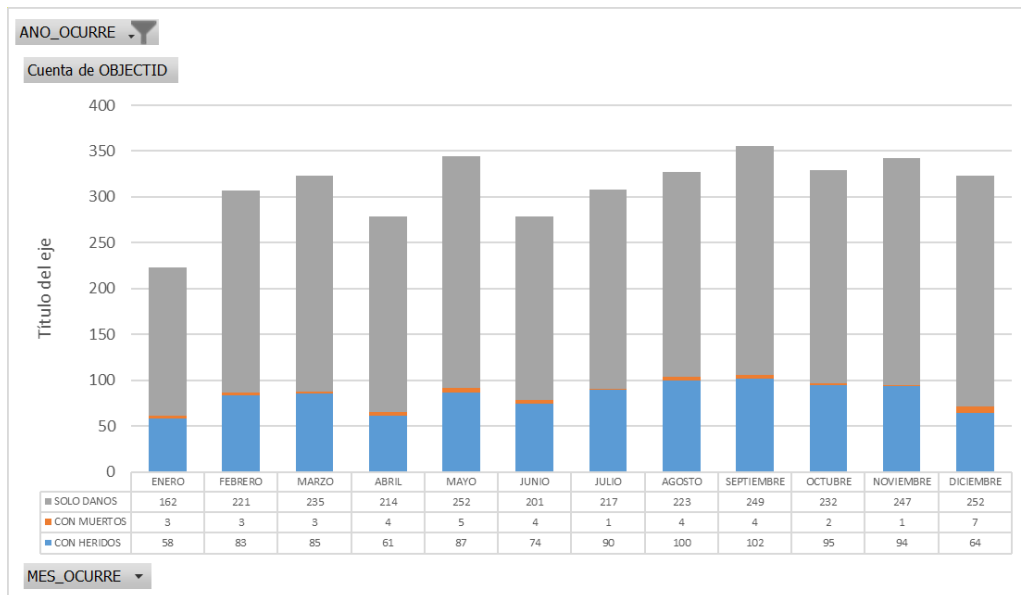
En las personas:

GRAVEDAD DE SINIESTROS 2017

Con heridos	993
Con muertos	41
Solo daños	2705
TOTAL	3739

2.3.1. Identificación de daños y/o pérdidas

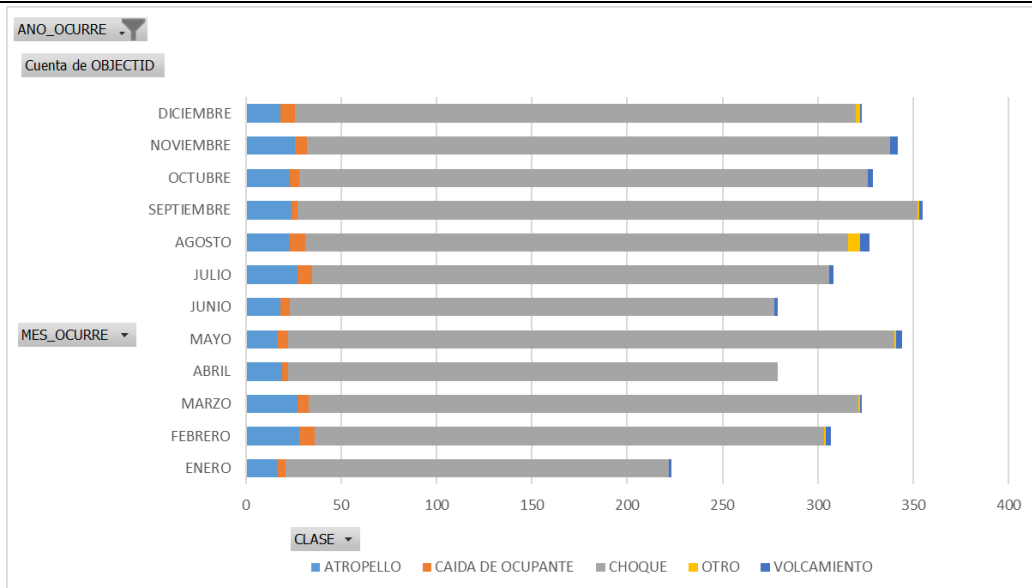
MES/CLASE	ATROPELLO	CAIDA DE OCUPANTE	CHOQUE OTRO	VOLCAMIENTO	TOTAL
ENERO	17	4	201	1	223
FEBRERO	28	8	267	1	307
MARZO	27	6	288	1	323
ABRIL	19	3	257		279
MAYO	17	5	318	1	344
JUNIO	18	5	254		279
JULIO	27	8	271		308
AGOSTO	23	8	285	6	327
SEPTIEMBRE	24	3	325	1	355
OCTUBRE	23	5	298		329
NOVIEMBRE	26	6	306		342
DICIEMBRE	18	8	294	2	323
TOTAL GENERAL	267	69	3364	12	3739



Fecha de elaboración:
Julio 2019

Fecha de actualización:

Consolidado por: SDM – CLM 16



Los datos de accidentalidad son obtenidos utilizando la base de datos suministrada por el Sistema de Información Geográfica de Accidentes de Tránsito 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 los accidentes de tránsito en las vías referidas se han presentado afectación a las viviendas en un 15%.

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 los accidentes de tránsito en las vías referidas se han presentado afectación a las viviendas en un 20% en los establecimientos comerciales.

En bienes ambientales: No aplica

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

En los accidentes de tránsito 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.

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

Como cabeza de sector, la Secretaria 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.

2.4. 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 auto cuidado 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 Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito DSVCT, 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.

Localidad Puente Aranda

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

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.

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

3.2. MEDIDAS DE CONOCIMIENTO DEL RIESGO

3.2.1. Estudios de análisis del riesgo:

- a) Evaluación del riesgo por “Accidentes de Tránsito de Vehículos”
- b) Diseño y especificaciones de medidas de intervención

3.2.2. Sistemas de monitoreo:

- 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 o

Fecha de elaboración: Julio 2019	Fecha de actualización:	Completado por: SP Mebá Mito
-------------------------------------	-------------------------	------------------------------

	mediciones de comportamientos en la vía, para así poder tomar decisiones más asertivas sobre implementaciones definitivas.	
3.2.1. Medidas especiales para la comunicación del riesgo:	<p>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).</p> <p>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 auto protección.</p>	
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:	<ul style="list-style-type: none"> 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 Jornadas informativas CNTT y pedagógicas (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías).
3.3.2. Medidas de reducción de la vulnerabilidad: (Dirigidas a la persona)		a. Jornadas informativas y pedagógicas (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías).
3.3.3. Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad.	a) Aplicación comparendos por parte de policía de tránsito, jornadas informativas en temas de movilidad y acompañamiento del grupo guía cuando se detecta riesgo.	

Fecha de elaboración: Julio 2019	Fecha de actualización:	Consolidado por: SDM – CLM 16
-------------------------------------	-------------------------	-------------------------------

Localidad Puente Aranda	Caracterización General de Escenarios de Riesgo
-------------------------	---

3.3.4. Otras medidas:		
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:	<p>a) Señalización, Reductores de velocidad (estoperoles, bandas en agregado), controles semafóricos, re parcheo en vía, cambio de sentido vial.</p> <p>a) Semaforización en vías</p> <p>b) Implementación de Reductores de velocidad, señalización en vías y medidas de pacificación.</p> <p>c) Cambios de sentido vial</p> <p>d) Mayor exigencia para la adquisición de licencias de conducción</p> <p>e) Incrementar los controles en la vía por parte de las autoridades competentes</p> <p>f) Sincronización semafórica</p> <p>g) Arreglo y mantenimiento de vías.</p> <p>h) Regulación y mayor exigencia por parte de las Entidades Gubernamentales en la adquisición de vehículos y Motos.</p>	a. Jornadas informativas y pedagógicas (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías).
3.4.2. Medidas de reducción de la vulnerabilidad:		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.
3.4.3. Otras medidas:		
<p>a) Mantenimiento de las vías</p> <p>b) Revisión de señalización correspondiente</p> <p>C) Implementación de medidas correctivas sobre la movilidad del sector.</p>		

3.4. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - PROTECCIÓN FINANCIERA	
Medidas tendientes a compensar la pérdida económica por medio de Pólizas de vehículo SOAT.	
3.5. MEDIDAS PARA EL MANEJO DEL DESASTRE	
3.5.1. 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</p>

Fecha de elaboración: Julio 2019	Fecha de actualización:	Consolidado por: Ricardo Ferreira – Secretaria Distrital de Movilidad
-------------------------------------	-------------------------	--

Localidad Puente Aranda	Caracterización General de Escenarios de Riesgo
-------------------------	---

	<p>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:</p> <p>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>f) Entrenamiento: Entrenamiento permanente a personal de Atención de Emergencias sobre: primeros auxilios, evacuación, uso de herramientas para rescate, manejo del pánico.</p>
3.5.2. Medidas de preparación para la recuperación:	Capacitación a peatones y conductores en temas referentes a la prevención vial.

Formulario 4. REFERENCIAS, FUENTES DE INFORMACIÓN Y NORMAS UTILIZADAS

ArcGIS- SDM

<http://www.movilidadbogota.gov.co/web/>

SDM- Dirección de Seguridad Vial- Informe del 2016 sobre índices de accidentalidad.

Secretaria Distrital de Salud. Diagnostico Local con participación Social 2014

IDIGER. Bitácora realizada por el Sistema de Información para la Gestión del Riesgo y Cambio Climático-SIRE.

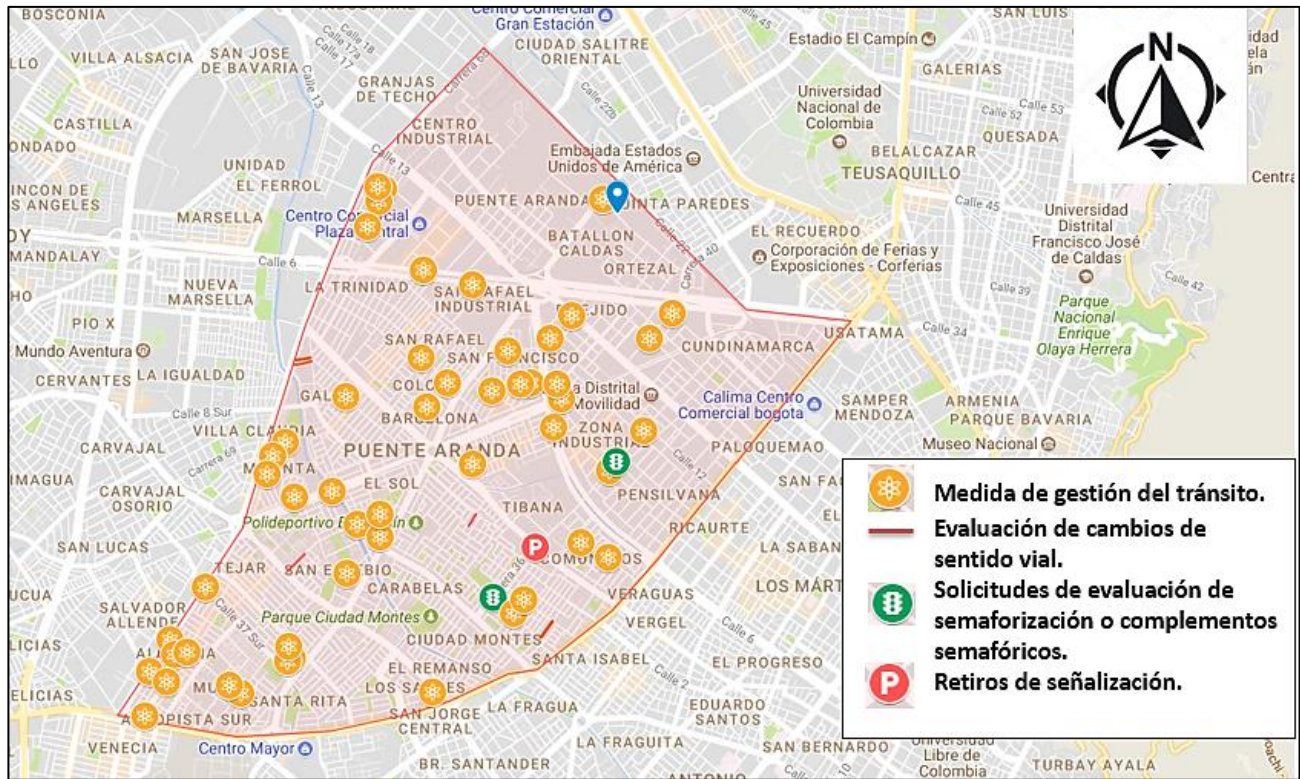
<http://www.movilidadbogota.gov.co/web/>

observatorio%20de%20movilidad%209%20CCB%20UANDES.pdf

http://www.saludcapital.gov.co/DSP/Diagnosticos%20distritales%20y%20locales/Local/2014/10_Diagnostico_Local_

Fecha de elaboración: Julio 2019	Fecha de actualización:	Consolidado por: Ricardo Ferreira - Secretaria Distrital de Movilidad
-------------------------------------	-------------------------	--

De forma complementaria se menciona que, desde el año 2016 a la fecha se han analizado y realizado propuestas de mejora en seguridad vial en más de 50 puntos de siniestralidad de la localidad, entre intersecciones y corredores viales. En el siguiente mapa, se observan la localización de las medidas generadas por la DSVCT.



La DSVCT, 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.

Fecha de elaboración:
Julio 2019

Fecha de actualización:

Consolidado por:
Ricardo Ferreira -
Secretaria Distrital de
Movilidad