

5. Caracterización General del Escenario de Riesgo por “Accidentes de Tránsito Ciudad Bolívar”.

Formulario 1. DESCRIPCIÓN DE SITUACIONES DE DESASTRE O EMERGENCIA ANTECEDENTES



Fuente Alcaldía local Ciudad Bolívar 2019

SITUACIÓN No.
12 Abril 2019

Evento de Emergencia **SIRE No. 5317871**

De acuerdo al reporte dado por la Central de Comunicaciones del IDIGER, en el predio de la diagonal 61 D Sur No 18 M - 33 barrio Lucero Alto de la localidad 19 Ciudad Bolívar, se presentó un choque de un vehículo de transporte de material de construcción (mezcladora de concreto) contra la parte frontal de dos viviendas residenciales y una de ellas con establecimiento comercial (Ferretería) las viviendas construcciones de dos y tres niveles y. El choque afecta la estructura de las dos viviendas, en el cual se recomienda por parte de profesionales del IDIGER de Asistencia Técnica restricción de uso de una habitación y evacuación preventiva de la segunda vivienda. Adicionalmente se ocasiona la afectación de un poste de energía.

Fecha de elaboración:
Julio 2019

Fecha de actualización:

Consolidado por:
Secretaría de Movilidad, ALCB e IDIGER

Localidad Ciudad Bolívar	Caracterización General de Escenarios de Riesgo
--------------------------	---

1.1. Fecha: 13 de abril 2019	1.2. Fenómeno(s) asociado con la situación: Daño en vivienda afectación estructural, daño de poste con leve pérdida de verticalidad.
1.3. Factores que favorecieron la ocurrencia del fenómeno: Falta de pericia del conductor condiciones deficientes de la vía y la pendiente de la misma para el tránsito de un vehículo de carga de estas dimensiones.	
1.4. Actores involucrados en las causas del fenómeno: El operador del vehículo de transporte de material de construcción (mescladora de concreto) contratado por el Consorcio Bolívar 026 como contratista ejecutor de la obra tramo vial lucero Alto, FDL CB	
1.5. Daños y pérdidas presentadas:	En las personas: Se presentó una persona Adultas fallecida operario del Consorcio Bolívar 026
	En bienes materiales particulares: Afectación parcial parte posterior del vehículo, daño de la parte frontal de dos vivienda y afectación de poste de energía
	En bienes materiales colectivos: Corte de la Energía en el sector por doce horas aproximadamente y se suspensión temporal de labor en la ejecución de la obra del tramo vial.
	En bienes de producción: Cierre de un establecimiento comercial hasta tanto no se arreglen las afectaciones estructurales.
	En bienes ambientales: N/A
1.6. Factores que en este caso favorecieron la ocurrencia de los daños: Mal estado de la vía y la pendiente de la misma para el tránsito de un vehículo de carga de estas dimensiones.	
1.7. Crisis social ocurrida: La comunidad de la zona estaba preocupada por la demora en la extracción del vehículo de la zona y la no llegada de la aseguradora para identificar los responsables de los daños ocasionados por el accidente.	
1.8. Desempeño institucional en la respuesta: Unidad Administrativa del cuerpo oficial de Bomberos B11, Policía de Tránsito, IDIGER, Salud, Alcaldía Local de Ciudad Bolívar, Secretaria Distrital de Movilidad y CODENSA.	
1.9. Impacto cultural derivado: Desconfianza de la comunidad hacia las Entidades que hacen parte del sector de Movilidad y Alcaldía Local de Ciudad Bolívar.	

Fecha de elaboración: Julio 2019	Fecha de actualización:	Consolidado por: Secretaria de Movilidad, ALCB e IDIGER
-------------------------------------	-------------------------	--

Formulario 2. DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO POR "Accidentes de Tránsito Ciudad Bolívar"

Fuente Alcaldía local Ciudad Bolívar 2019

2.1. CONDICIÓN DE AMENAZA**2.1.1. Descripción del fenómeno amenazante:**

Topografía de la Localidad, estado de las vías, falta de señalización y pericia de los conductores para la movilización del tipo de vehículo en las condiciones de la zona de alta pendiente, en la localidad se encuentran vías de gran impacto como Autopista Sur, Avenida Boyacá, avenida Villavicencio.

2.1.2. Identificación de causas del fenómeno amenazante:

No respeto a las señales de tránsito, violación a las normas de tránsito, imprudencia de los actores viales, falta de pericia de algunos conductores, falta de entrenamiento de conductores de vehículo motorizado y no motorizado, falta de mantenimiento preventivo en vehículos, corresponsabilidad de los diferentes actores viales.

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

Facilidad en la adquisición de vehículos y motos, fenómenos ambientales (caída de árboles, remoción en masa, derrumbes, lluvias, etc.), falta de controles de las autoridades de tránsito, facilidad en la entrega de licencias de conducción, falta de arreglo y mantenimiento de vías, falta de señalización, corresponsabilidad de los diferentes actores viales entre otros.

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

Empresas de Transporte, los diferentes actores viales, Policía de Tránsito y Entidades gubernamentales.

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

La localidad de Ciudad Bolívar, identificada como la localidad 19, está ubicada geográficamente al sur occidente de la ciudad, tiene un área total de 12.998 Ha, la localidad tiene territorio rural y urbano, cuenta con ocho (8) UPZ, en la

Fecha de elaboración:
Julio 2019

Fecha de actualización:

Consolidado por:
Secretaría de Movilidad, ALCB e IDIGER

parte urbana y corregimientos en la Rural, está ubicada al suroccidente de Bogotá colindando: Al norte con la localidad de Bosa, Al sur con las localidades de Usme y Sumapaz, Al este con las localidades de Tunjuelito y Usme y Al oeste con el municipio de Soacha.

La topografía de Ciudad Bolívar es en un 90 % Montañosa y el 10 % es plana

b) Incidencia de la resistencia:

Por las pendientes pronunciadas en la localidad y los tramos viales en estas hace más propensos a sufrir daño y/o pérdida en este escenario.

c) Incidencia de las condiciones socioeconómica de la población expuesta:

En la localidad predomina el estrato I, II y III, por lo cual las personas tienen bajos ingresos económicos, lo que dificulta una rápida recuperación material en caso de siniestro o catástrofes.

d) Incidencia de las prácticas culturales:

Las personas no tienen una cultura ciudadana y de autoprotección, realizan prácticas peligrosas como conducir en vehículos a alta velocidad por pendientes sin medidas o elementos de protección, los peatones circulan por las vías vehiculares sin precaución, no utilizan los pasos seguros, los conductores estacionan vehículos sobre andenes y vías principales, los motociclistas no utilizan cascos de buena calidad, no realizan los mantenimientos preventivos a vehículos y motocicletas, no hay respeto de las señales de tránsito y por lo general los ciudadanos exigen sus derechos pero no ejercen sus deberes, falta corresponsabilidad de los diferentes actores viales entre otros.

2.2.2. Población y vivienda:

Para la localidad de Ciudad Bolívar la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) realizó la monografía 2017, documento donde se hace una descripción de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos de Bogotá D.C. y sus 20 Localidades. Para el caso de Ciudad Bolívar, se anexa el cuadro donde se describe la proyección de población por UPZ 2014-2017. Donde se destaca que las UPZ con mayor proyección poblacional están el Lucero e Ismael Perdomo.

Tabla Ciudad Bolívar. Población por UPZ2014- 2017.

UPZ	2014	2015	2016	2017
EL MOCHUELO	1.454	1.491	1.521	1.554
MONTE BLANCO	4.592	4.713	4.816	4.910
ARBORIZADORA	70.427	71.849	73.280	74.723
SAN FRANCISCO	90.054	91.870	93.697	95.541
LUCERO	184.858	188.627	192.425	196.259
EL TESORO	53.425	54.505	55.590	56.683
ISMAEL PERDOMO	177.923	181.501	185.107	188.750
JERUSALEM	106.223	108.370	110.528	112.703
UPR CIUDAD BOLÍVAR	2.736	2.737	2.736	2.736
Total	691.692	705.663	719.700	733.859

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación, Proyecciones de población 2017

En la localidad de Ciudad Bolívar se encuentran Zonas de Ladera: Un gran porcentaje de la localidad se encuentra ubicada en este escenario, teniendo como relevantes los barrios Marandú, Brisas del Volador, Alpes, Bella Flor, Mirador, Paraíso, Caracolí, Santa Viviana, San Rafael, Cordillera Sur, Espino I, la Esmeralda, Espino III Sector, Juan Pablo II Gran Chaparral, Villas del Diamante, Nueva Colombia, Altos de Jalisco, Gibraltar, Bogotá Sur Sector Tequendama, Buenos Aires, Divino Niño, Juan José Rondón, Minuto de María, La Acacia, Saucos, Tabor Alta Loma, La Estrella, Arabia, San Joaquín del Vaticano entre otros.

Ciudad Consolidada: Barrios Perdomo, Galicia, La estancia, Casa de Teja, Vista Hermosa, México, Meissen, Candelaria La Nueva, La Coruña, Arborizadora Baja, Madelena, Arborizadora Alta sector Los Grupos, entre

Fecha de elaboración:
Julio 2019

Fecha de actualización:

Consolidado por:
Secretaría de Movilidad, ALCB e IDIGER

otros.

Sector de Consolidación Urbanística: Barrios: Madelena, Sierra Morena, Villa Helena, Peñón del Cortijo, Villas de Bolívar, San Isidro, El Tesoro, Kalamary.

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

En la localidad hay Sector Industrial: las zonas donde se presenta esta actividad económica se ubican en los Barrios; Valbanera, la Estancia, Madelena, Perdomo, San Francisco, Galicia, Calabria, Meissen, El Tesoro, San Joaquín del Vaticano, Lucero bajo, Central de Mezclas.

Se presenta Aglomeraciones de Público: En la actualidad la localidad cuenta con varios puntos de aglomeración, los cuales son: Centro Comercial Gran Plaza El Ensueño, La Casa de la Cultura y dentro de los eventos de semana santa se realiza la peregrinación al árbol de la vida tomando como punto de partida la iglesia de Candelaria y las festividades en zona rural.

Edificaciones de gran altura: Son consideradas edificaciones de gran altura aquellas que superan los 7 pisos; en la localidad se encuentran varias urbanizaciones en los sectores de Madelena y Perdomo que debido a los procesos de consolidación las edificaciones hay unas que superan los 14 pisos y hasta 30 pisos.

Redes de Servicios Públicos: Las redes de suministro, se encuentran distribuidas en toda la Localidad de los barrios legalizados y con tratamiento de desarrollo como son las urbanizaciones, algunas zonas sub normales tienen conexiones eléctricas y de acueducto y alcantarillado no formales.

2.2.4. Infraestructura de servicios sociales e institucionales:

Actualmente la Secretaría de Educación del Distrito cuenta con 19 Direcciones Locales de Educación DILE y 384 colegios oficiales (708 sedes), en la localidad se encuentran 119 establecimientos educativos, entre oficiales y privados los cuales se cuentan actualmente en la localidad, 40 colegios oficiales, 75 privados y 4 en concesión, los cuales están distribuidos en las diferentes UPZs y en zona rural de la localidad. Fuente: Secretaria De Educación Distrital - Bogotá D.C. Oficina Asesora De Planeación 2019.

La subdirección de Ciudad Bolívar cuenta con los siguientes servicios que se prestan para la población más vulnerable de la localidad se cuenta con 74 establecimientos de servicios sociales

Los servicios ofrecidos por la Subred Integrada de Servicios de Salud Sur E.S.E., para usuarios captados con la EPS subsidiada de Capital salud, son atendidos en 16 unidades de servicios de salud de la localidad.

El consorcio Cable móvil es el operador de transmicable el cual empezó a funcionar el sábado 29 de diciembre de 2018, el cual el horario de función es desde las 4:30 a.m. hasta las 10:00 p.m. de lunes a sábado y, los domingos y festivos de 5:30 a.m. a 9:00 p.m. se cuenta con 163 cabinas que movilizan hasta un máximo de 3.600 pasajeros hora/sentido beneficiando cerca de 700 mil habitantes de la localidad de Ciudad Bolívar que disfrutarán de una mayor calidad de vida con el ahorro de tiempo en su desplazamiento

2.2.5. Bienes ambientales: (cuerpos de agua, bosques, suelos, aire, ecosistemas en general, etc.)

La topografía de Ciudad Bolívar, es en un 90 % Montañosa y el 10 % es plana

Por estudios geológicos y de suelos en la localidad se divide la región en once zonas, de las cuales sobresalen las siguientes:

1. Ubicada al norte, correspondiente a un sector relativamente plano, con ligeras inclinaciones circundado por los barrios Candelaria la Nueva, San Francisco y Abraham Lincoln, sector corregido del río Tunjuelito, compuesto por arcillas expansivas, que convierten el terreno en inestable amenazando las viviendas actuales, se advierte la no continuación del proceso urbanizador.
2. Correspondiente al área delimitada por la escuela de artillería (Tunjuelito) el barrio México al norte, la urbanización Grabada y el barrio Cortijo al sur, cuyos suelos están compuestos principalmente por gravas areno-limosas, en esta zona el riesgo al urbanizar se presenta por la inestabilidad del terreno, ocasionado por los rellenos fruto de las antiguas explotaciones de material en el sector.

Fecha de elaboración:
Julio 2019

Fecha de actualización:

Consolidado por:
Secretaria de Movilidad, ALCB e IDIGER

3. Ubicada a partir del barrio Rincón y dispuesta en sentido sur norte, abarcando puntos como el Volador, las canteras de Peña Colorada y el tanque intermedio de ciudad Bolívar (Sierra Morena), Cuyos suelos están conformados por estratos arenosos y con pendientes que varían de 20° a 40°; se clasifica el sector como de alto riesgo hacia el occidente del barrio Los Alpes. Ingeominas recomienda urbanizar en sectores con pendientes más suaves (15 a 30°)
4. Localizada en predios de la vereda Quiba, conformada por areniscas duras, con inclinaciones suaves que no superan los 20°; lo que no permite la presencia de riesgos geotécnicos, convirtiendo la zona en apta para la urbanización.
5. El Cerro Seco, en el bosque seco de Arborizadora Alta, en los límites con Soacha, corresponde a un ecosistema sub xerofítico, pero con cuerpos de agua como el humedal llamado "Laguna Encantada", por el cauce de la quebrada la Trompeta, se encuentra asociado al área con mayor potencial de infiltración en la zona de recarga del acuífero de Quiba. En su cobertura vegetal predominan las plantas de porte herbáceo, arbustos y geófitos.

El principal recurso Hídrico de la Localidad Diecinueve, es la cuenca del Rio Tunjuelo, la cual recibe afluentes como las Quebradas Limas, Trompeta, La Estrella, y El Infierno. A pesar de que la cuenca es aprovechada en su parte alta para el acueducto de Bogotá, al pasar por la ciudad se convierte en un receptor de aguas lluvias y negras fuertemente contaminadas, ocasionado por la no existencia de redes troncales de drenaje, con lo que la evacuación se hace directamente al río Tunjuelito a través de calles, zanjas y vallados.

Complementando el sistema hídrico de la Localidad, encontramos las quebradas Quiba, Calderón, Bebedero y Aguas Calientes.

La estación climatológica que cubre esta localidad permite establecer un promedio de 14°C para Ciudad Bolívar, con una temperatura mínima de 9° C y una máxima de 19° C.

2.3. DAÑOS Y/O PÉRDIDAS QUE PUEDEN PRESENTARSE

2.3.1. Identificación de daños y/o pérdidas:	En las personas: Para 2015, en el Distrito Capital se reportaron 31.340 siniestros viales, que causaron 14.697 víctimas lesionadas y 543 víctimas fatales, el 49% de dichas fatalidades correspondió a peatones. En los primeros cuatro meses de 2016, se reportaron 10.281 siniestros viales, causando 4.655 víctimas lesionadas y 180 víctimas fatales, el 50% de estas muertes corresponde a actores viales en condición de peatón.
	En bienes materiales particulares: El Registro Distrital Automotor de Bogotá, según las matriculas inscritas a 30 de abril de 2016, es de 2.176.299 vehículos, esto sin contar los vehículos que ruedan en la ciudad que no fueron matriculados en Bogotá D.C. Adicional al crecimiento constante del parque automotor de la ciudad, se suma que alrededor del 90% de los eventos viales suceden por causas atribuidas al comportamiento de los conductores
	En bienes materiales colectivos: No hay registros
	En bienes de producción: No hay registros
	En bienes ambientales: No hay registros
2.3.2. Identificación de la crisis social asociada con los daños y/o pérdidas estimados:	
Secuelas psicológicas en personas afectadas por los siniestros viales, personas en condición de discapacidad, pérdidas económicas, pérdidas de vidas humanas.	
2.3.3. Identificación de la crisis institucional asociada con crisis social:	
<ul style="list-style-type: none"> • Desde el sector de Movilidad falta presupuesto para construcción de vías y mantenimiento de las mismas. • Desde Salud se evidencia carencia del parque automotor de las ambulancias ante accidente de tránsito, ya que en la mayoría de los casos no hay reacción inmediata y falta de eficiencia y eficacia en la prestación de 	

Fecha de elaboración:
Julio 2019

Fecha de actualización:

Consolidado por:
Secretaría de Movilidad, ALCB e IDIGER

servicio de Salud.

- Falta de disponibilidad suficiente de personal de la Policía de Tránsito

2.4. DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS E INTERVENCIÓN ANTECEDENTES

- Estrategias en el marco de la Visión Cero, como política distrital de seguridad vial a corto, mediano y largo plazo
- Acciones mejor adaptadas y efectivas que repercutan en una mínima frecuencia y severidad de los eventos viales.
- Diseñar y poner en marcha estrategias integrales de seguridad vial en puntos y tramos críticos de accidentalidad vial.
- Ejecutar acciones pedagógicas de formación que promuevan comportamientos de protección y autoprotección de los diferentes actores viales.
- Realizar campañas preventivas dirigidas a todos actores de la vía, orientadas hacia la adopción de comportamientos seguros, hacia el cumplimiento de la norma, y hacia la participación activa de la ciudadanía.
- Implementar el Plan Distrital de Seguridad Vial para Motociclistas, que se constituye en una política y un plan de acción en el corto, mediano y largo plazo para reducir los eventos de tránsito que involucran a estos actores.
- Velar por las condiciones seguras en la vía durante la ejecución de las obras, mediante la revisión y seguimiento de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) de alta interferencia.
- Promover la política de eco-conducción como una estrategia para aportar a una conducción más segura por parte de quienes conducen vehículo de transporte público colectivo e individual, vehículos de transporte de carga y distribución de mercancías, y vehículos particulares, incluida la motocicleta.
- Promover el Plan de Movilidad Escolar en las instituciones educativas del Distrito y en las instituciones privadas, a través de una actuación integral de seguridad vial
- Aunar esfuerzos en el fortalecimiento institucional del distrito y su alineación con los entes de ámbito nacional, para que la gestión en materia de seguridad vial sea coordinada y se logren mejores resultados en beneficio de la ciudad.

Fecha de elaboración:
Julio 2019

Fecha de actualización:

Consolidado por:
Secretaría de Movilidad, ALCB e IDIGER

Formulario 3. ANÁLISIS A FUTURO E IDENTIFICACIÓN DE MEDIDAS DE INTERVENCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO**3.1. ANÁLISIS A FUTURO**

- a. La accidentalidad desde el concepto de riesgo se analiza en los diferentes factores que contribuyen y que se clasifican desde la perspectiva de la amenaza y la vulnerabilidad. el plan de seguridad vial tiene como objetivo Reducir la accidentalidad vial, focalizando las acciones hacia la disminución de la mortalidad y la morbilidad, especialmente de los usuarios vulnerables, así como promover la movilidad segura como prioridad en el sistema de movilidad
- b. pedagogía es espacios públicos y privados (Respeto por la señal de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías, comportamientos adecuados para una Movilidad segura). Aplicación comparendos por parte de policía de Tránsito, jornadas informativas en temas de movilidad y presencia en la vía del grupo guía cuando se detecta riesgo.
- c. Una alta percepción de accidentalidad de la comunidad en el sector.

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 "Accidente de Tránsito" b) Diseño y especificaciones de medidas de intervención	a) Ubicación de guías para monitoreo en puntos de alto riesgo de accidentalidad. b) Sistema de monitoreo por parte de las empresas privadas para realizar seguimiento y evaluación a los operarios de los vehículos de tipología de carga para verificar experticia del conductor con el fin de minimizar la accidentalidad vial.
3.2.1. Medidas especiales para la comunicación del riesgo:	a) Encuentros con comunidad y Reuniones, capacitaciones, jornadas informativas y socializaciones a la Ciudadanía cuando se implementan acciones de movilidad (cambios sentido vial e implementación de reductores de velocidad).

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) Mantenimiento vial y señalización vertical y horizontal b) Medidas de pacificación.	a) Jornadas informativas y acciones pedagógicas es espacios públicos y privados (Respeto por la señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías, comportamientos adecuados para una Movilidad segura).
3.3.2. Medidas de reducción de la vulnerabilidad:	a) Mantenimiento vial y señalización vertical y horizontal	a) Jornadas informativas y acciones pedagógicas es espacios públicos y privados (Respeto por la señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías, comportamientos adecuados para una Movilidad segura).
3.3.3. Medidas de de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad.	a) Aplicación comparendos por parte de policía de Tránsito, b) Jornadas informativas en temas de movilidad en el sector	

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:	a) Implementación de señalización en vías y medidas de pacificación. b) Cambios de sentido vial	a) Jornadas informativas y acciones pedagógicas es espacios públicos y privados (Respeto por la señales de

Fecha de elaboración:
Julio 2019

Fecha de actualización:

Consolidado por:
Secretaría de Movilidad, ALCB e IDIGER

Localidad Ciudad Bolívar	Caracterización General de Escenarios de Riesgo
--------------------------	---

	<p>c) Mayor exigencia para la adquisición de licencias de conducción</p> <p>d) Incrementar los controles en la vía por parte de las autoridades competentes</p> <p>e) Arreglo y mantenimiento de vías.</p> <p>f) Regulación y mayor exigencia por parte de las Entidades privadas en el seguimiento y control para sus operarios</p>	tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías, comportamientos adecuados para una Movilidad segura).
3.4.2. Medidas de reducción de la vulnerabilidad:	a) Mantenimiento vial y señalización vertical y horizontal	a) Jornadas informativas y acciones pedagógicas en espacios públicos y privados (Respeto por la señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías, comportamientos adecuados para una Movilidad segura).
3.4.3. Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad.	<p>a) Aplicación comparendos por parte de policía de Tránsito,</p> <p>b) Jornadas informativas en temas de movilidad en el sector</p>	

3.4. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - PROTECCIÓN FINANCIERA

Los titulares y representantes de los vehículos deben tener Pólizas de vehículos, revisión tecnomecánica al día y el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT para la compensación de las pérdidas económicas.

3.5. MEDIDAS PARA EL MANEJO DEL DESASTRE

3.5.1. Medidas de preparación para la respuesta:	<p>a) Preparación para la coordinación:</p> <p>En concordancia con el marco de actuación se plantea las acciones de coordinación entre entidades que atienden las emergencias por accidentes de tránsito.</p> <p>Directorio institucional actualizado (nombres completos, cargo y número de contacto) para que se logre brindar de manera efectiva la atención en el servicio.</p> <p>Acercamiento de las Entidades y la comunidad, para que esta tenga claro a qué entidad acudir de acuerdo a la Emergencia que se presente.</p> <p>b) Sistemas de alerta:</p> <p>Activación de la emergencia a través de la Línea 123</p> <p>c) Capacitación:</p> <p>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.</p> <p>d) Equipamiento:</p> <p>-SDS: Ambulancias y centros de salud con elementos necesarios para la atención de lesionados.</p> <p>-Policía de Tránsito: Parque automotor</p>
---	---

Fecha de elaboración: Julio 2019	Fecha de actualización:	Consolidado por: Secretaría de Movilidad, ALCB e IDIGER
-------------------------------------	-------------------------	--

Localidad Ciudad Bolívar	Caracterización General de Escenarios de Riesgo
--------------------------	---

	<p>-Bomberos: Parque automotor y Elementos suficientes y en buen estado para rescate y mitigación del Impacto del accidente.</p> <p>-Policía de seguridad: Parque automotor</p> <p>-Defensa Civil: parque automotor y elementos indispensables para rescate de heridos.</p> <p>e) Albergues y centros de reserva: N/A</p> <p>f) Entrenamiento:</p> <p>-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

- PROYECTO DE INVERSIÓN 1004, IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL. PLAN DE DESARROLLO "BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS 2016-2020"
- Decreto 813 de 2017 "Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista 2017 - 2026"
- IDIGER. bitácora realizada por el Sistema de Información para la Gestión del Riesgo y Cambio Climático SIRE.
- <http://www.movilidadbogota.gov.co/web/>

Fecha de elaboración: Julio 2019	Fecha de actualización:	Consolidado por: Secretaría de Movilidad, ALCB e IDIGER
-------------------------------------	-------------------------	--