

LOCALIDAD DE SUBA

Consejo Local de Gestión del Riesgo y Cambio Climático

CARACTERIZACIÓN GENERAL DE ESCENARIO DE RIESGO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO



Foto: Movilidad Bogotá

Bogotá D.C

Septiembre de 2018



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**
AMBIENTE

Instituto Distrital de Gestión de Riesgos
y Cambio Climático

| | | |
|---------------------------------------|-------------------------|--|
| Fecha de elaboración: Octubre 2018 | Fecha de actualización: | Consolidado por: Diana Rubiano Acosta- Cruz Roja Colombiana SCB Jesús David Araque – Secretaria Distrital de Movilidad |
|---------------------------------------|-------------------------|--|

CONTENIDO

1. CARACTERIZACIÓN GENERAL DE ESCENARIOS DE RIESGO

1.1 Caracterización General de Escenario de Riesgo por: Accidentes de Tránsito

Formulario 1. Descripción de situaciones de desastre o emergencia antecedentes

Formulario 2. Descripción del escenario de riesgo por Accidentes de Tránsito

Formulario 3. Análisis a futuro e identificación de medidas de intervención del escenario de riesgo.

Formulario 4. Referencias

| | | |
|---------------------------------------|-------------------------|--|
| Fecha de elaboración: Octubre 2018 | Fecha de actualización: | Consolidado por: Diana Rubiano Acosta- Cruz Roja Colombiana SCB Jesús David Araque – Secretaria Distrital de Movilidad |
|---------------------------------------|-------------------------|--|

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

| Formulario 1. DESCRIPCIÓN DE SITUACIONES DE DESASTRE O EMERGENCIA ANTECEDENTES | |
|---|--|
| SITUACIÓN No. 01 | <p>De acuerdo al reporte generado por la Central de Información y telecomunicaciones (CITEL) de la Cruz Roja Colombiana Seccional Cundinamarca y Bogotá, en el año 2017 y el año electivo, la Unidad Integral de Respuesta (UIR) atendió 80 casos relacionados con accidentes de tránsito.</p> <p>Un claro ejemplo de ello, se presentó en la UPZ – la Floresta, barrio Club los lagartos-, estabilización de paciente masculino en calidad de ciclista, según reporte de la comunidad, se pasó el semáforo en rojo y fue arrollado por una camioneta.</p> |
| 1.1. Fecha: 29/10/2017 | 1.2. Fenómeno(s) asociado con la situación: Infracción al código nacional de tránsito |
| 1.3. Factores que favorecieron la ocurrencia del fenómeno: Desacato a la señal de tránsito. | |
| 1.4. Actores involucrados en las causas del fenómeno: Un ciclista y una camioneta | |
| 1.5. Daños y pérdidas presentadas: | En las personas: Ciclista lesionado por ser el actor vial más vulnerable |
| | En bienes materiales particulares: Pérdida parcial del vehículo (bicicleta) |
| | En bienes materiales colectivos: Cierre parcial del carril vehicular. |
| | En bienes de producción: no reportado |
| | En bienes ambientales: No reportado |
| 1.6. Factores que en este caso favorecieron la ocurrencia de los daños: Desacato a las normas del Código Nacional de Tránsito y Transporte, en el caso del ciclista posible desconocimiento del Artículo 94 referente a las “Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos, y moto triciclos”; y en el caso del conductor del vehículo (camioneta) posible desconocimiento del Artículo 106 que establece los “Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales”. La anterior reglamentación se refiere a comportamientos que deben de tener los actores viales acorde al vehículo que se esté manejando, por lo que son factores humanos. | |

| | | |
|---------------------------------------|-------------------------|--|
| Fecha de elaboración: Octubre 2018 | Fecha de actualización: | Consolidado por: Diana Rubiano Acosta- Cruz Roja Colombiana SCB Jesús David Araque – Secretaria Distrital de Movilidad |
|---------------------------------------|-------------------------|--|

1.7. Crisis social ocurrida:

La movilidad de la zona se vio afectada parcialmente por el cierre del carril vehicular, se realizó valoración a nivel de salud y psicosocial al ciclista y tripulantes de la camioneta.

1.8. Desempeño institucional en la respuesta:

Las entidades que participaron en la escena fueron Cruz Roja, Ambulancia, que fueron activadas por el Centro de Operaciones de Emergencia (COE) de la Alcaldía a las 21:53:00, llegando al sitio a las 22:03:00, y reportando como hora final las 22:38:00. Por lo anterior se puede considerar dicha asistencia como eficiente.

1.9. Impacto cultural derivado:

Si bien no se reporta un impacto cultural derivado del accidente netamente en el sector, se puede mencionar que desde la Alcaldía Mayor de Bogotá se expidió el Decreto 813 del 2017 referente al Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista 2017-2016 adoptando la visión cero como política pública en donde ninguna muerte es aceptable basado en cinco ejes (Institucionalidad y gestión de la seguridad vial; Actores de la vía, comunicación y cultura vial; Víctimas; Infraestructura segura; y Controles para la seguridad vial, tecnología y vehículos).

Formulario 2. DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO POR “ACCIDENTE DE TRANSITO”**2.1. CONDICIÓN DE AMENAZA****2.1.1. Descripción del fenómeno amenazante:**

Los accidentes de tránsito son ocasionados principalmente por errores o fallas humanas en su gran mayoría por dos o más actores viales involucrados en el accidente, destacando el exceso de velocidad, distracciones, falta de reconocimiento a las señales de tránsito o normas establecidas en el Código Nacional de Transito. Así mismo es de mencionar que la falta de infraestructura adecuada, en especial para los ciclistas es otro fenómeno que favorece la accidentabilidad.

2.1.2. Identificación de causas del fenómeno amenazante:

Los fenómenos son ocasionados por omisión en las señales de tránsito.

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

Uno de los principales factores que favorece la condición de amenaza como se menciona anteriormente son los errores o fallas humanas, sin embargo se puede evidenciar falta de infraestructura para el desplazamiento de los ciclistas en la ciudad, aspecto que se está mitigando con la implementación de tramos priorizados para el tránsito de ciclistas, bici carriles, etc; además de factores naturales como la lluvia, nubosidad, o viento que dificultan la visión y el tránsito del actor vial.

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

En los accidentes de tránsito cualquier actor vial es significativo en la condición de amenaza, peatón, ciclista o bici usuario, motociclista, conductor, pasajero(s), ya que el accidente puede ser ocasionado por si mismo o por un tercero.

Fecha de elaboración:
Octubre 2018

Fecha de actualización:

Consolidado por:
Diana Rubiano Acosta- Cruz Roja Colombiana SCB
Jesús David Araque – Secretaria Distrital de Movilidad

2.2. ELEMENTOS EXPUESTOS y SU VULNERABILIDAD

2.2.1. Identificación general:

a) Incidencia de la localización:

La UPZ La Floresta como la mayoría de UPZs en la localidad de Suba abarca gran parte de tramos viales principales, como la Av. Suba, la Av. Boyacá, la Av. Ciudad de Cali, la Autopista Norte, entre otras que son fundamentales para la movilidad de la ciudad. Por ello es importante reconocer que en dichas vías hay mayor flujo vehicular, altas velocidades, tránsito de todo tipo de vehículos, entre otras condiciones que pueden propiciar accidentes en cualquier momento del día, especialmente donde se afecten los actores viales más vulnerables que comparten el entorno de la movilidad, como son los peatones o los ciclistas.

b) Incidencia de la resistencia:

La vulnerabilidad de los actores viales en un accidente depende en gran parte de la protección que estos lleven al momento de movilizarse, es por ello que los actores ven más expuestos son los peatones, los ciclistas, y los motociclistas quienes no cuentan con un bien de mayor resistencia como la protección que pueden ofrecer los automóviles, haciéndolos más propensos a sufrir un daño y/o pérdida.

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

Las condiciones socio-económicas de la población expuesta es difusa al momento de presentarse un accidente de tránsito, ya que puede haber una persona con una capacidad de recuperación alta por sus propios medios que utilice la bicicleta, que en materia de costos es menor que un automóvil, pero también puede haber una persona con una capacidad de recuperación menor que se movilice en un vehículo. Presentando una lógica que no necesariamente relacione el medio de transporte con la capacidad de recuperación en el caso de un accidente de tránsito.

d) Incidencia de las prácticas culturales:

Teniendo en cuenta la cantidad de accidentes en donde los actores viales más vulnerables son los peatones, ciclistas o motociclistas, muchas de las personas han creado prácticas que se relacionan con el ámbito cultural, social y económico, en donde prefieren utilizar automóviles o buses para movilizarse a diario, de cierta forma para tener mayor seguridad. Así la comunidad puede tener una reacción inmediata o a largo plazo en donde cambie la forma de utilizar los diferentes medios de transporte.

2.2.2. Población y vivienda:

La mayoría de los accidentes de tránsito no dependen directamente del estrato socio económico de la persona, reconociendo que los actores viales pueden desplazarse por sectores con diferentes estratos socio económico durante un día normal. Sin embargo si se puede determinar que ocurren mayormente en sectores o sitios con falta de infraestructura, por deficiencia en la capa asfáltica o falta de mantenimiento, en horas pico o de alta densidad vehicular, entre otros.

De igualmente, se puede relacionar con la capacidad que puedan tener los actores viales para ejecutar y reconocer los comportamientos deseables al momento de desplazarse, ya que un niño o un adulto mayor no tiene las mismas capacidades físicas e intelectuales.

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

En ocasiones resulta afectada la infraestructura pública y privada, sea por el medio de transporte del actor vial que esté involucrado en el accidente, como la bicicleta, carro, moto u otro, y en ocasiones las estructuras cercanas a los tramos viales en donde se presente el accidente, como señalización o elementos del espacio público en general.

Fecha de elaboración:
Octubre 2018

Fecha de actualización:

Consolidado por:
Diana Rubiano Acosta- Cruz Roja Colombiana SCB
Jesús David Araque – Secretaria Distrital de Movilidad

| | | |
|--|--|--|
| 2.2.4. Infraestructura de servicios sociales e institucionales: | | |
| Infraestructura cercana a los tramos viales en donde se presente el accidente, en ocasiones deteriorando o suprimiendo las señales de tránsito horizontal y vertical que ayudan al control y comportamiento de la movilidad en la ciudad. De igual forma no se descartan estructuras de gran tamaño como viviendas, oficinas, o establecimientos. | | |
| 2.2.5. Bienes ambientales: | | |
| Puede presentarse una afectación ambiental, al momento en que el accidente de tránsito genere residuos o derrame de sustancias derivadas del petróleo, especialmente de los vehículos con motor. | | |
| 2.3. DAÑOS Y/O PÉRDIDAS QUE PUEDEN PRESENTARSE | | |
| 2.3.1. Identificación de daños y/o pérdidas: | En las personas: (muertos, lesionados, discapacitados, trauma psicológico, etc.) De acuerdo al reporte generado por la Secretaria Distrital de Movilidad, en la localidad de Suba durante el mes de enero y febrero del año 2017 se registraron doce (12) víctimas mortales en comparación con las dos (02) víctimas presentadas durante el mismo periodo de tiempo en el 2018. | |
| | En bienes materiales particulares: Daños materiales en vehículos (bicicletas, carros y/o motos) | |
| | En bienes materiales colectivos: Puede registrarse daños en bienes materiales colectivos por accidentes de tránsito, especialmente en infraestructura cercana. | |
| | En bienes de producción: Puede registrarse daños en bienes de producción por accidentes de tránsito, especialmente en infraestructura cercana. | |
| | En bienes ambientales: Puede registrarse daños en bienes ambientales por accidentes de tránsito, especialmente en ambientes cercanos por vehículos que contengan sustancias derivadas del petróleo u otros agentes contaminantes. | |
| 2.3.2. Identificación de la crisis social asociada con los daños y/o pérdidas estimados: Consecuencias físicas y psicológicas. | | |
| 2.3.3. Identificación de la crisis institucional asociada con crisis social: Reformas en los mecanismos o políticas institucionales que surjan de las diferentes entidades a nivel distrital o local para mitigar las consecuencias sociales, además de acciones a corto, mediano y largo plazo para contener la emergencia o la crisis que se pueda presentar tanto en infraestructura, como con la comunidad que resulte afectada. | | |
| 2.4. DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS E INTERVENCIÓN ANTECEDENTES | | |
| En cuanto a las medidas para reducir o evitar los accidentes de tránsito se han implementado varias políticas públicas, programas o proyectos encaminados a prevenir y ejercer control sobre los actores viales. Mencionando que desde la Alcaldía Mayor de Bogotá se expidió el Decreto 813 del 2017 referente al Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista 2017-2016. Así mismo, a través del Plan Institucional de Participación de los Centros Locales de Movilidad en las líneas estratégicas de información y formación, se le expone al ciudadano algunos de los artículos más importantes a tener en cuenta del Código Nacional de Tránsito, tipos de señalización, vulnerabilidad de los actores viales, pasos seguros, responsabilidad | | |

| | | |
|---------------------------------------|-------------------------|--|
| Fecha de elaboración: Octubre 2018 | Fecha de actualización: | Consolidado por: Diana Rubiano Acosta- Cruz Roja Colombiana SCB Jesús David Araque – Secretaria Distrital de Movilidad |
|---------------------------------------|-------------------------|--|

ciudadana, entre otros temas que ayuden a prevenir accidentes.

Fecha de elaboración:
Octubre 2018

Fecha de actualización:

Consolidado por:
Diana Rubiano Acosta- Cruz Roja Colombiana SCB
Jesús David Araque – Secretaria Distrital de Movilidad

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

3.1. ANÁLISIS A FUTURO

3.2. MEDIDAS DE CONOCIMIENTO DEL RIESGO

| | |
|--|--|
| 3.2.1. Estudios de análisis del riesgo: | 3.2.2. Sistemas de monitoreo: |
| b) Diseño y especificaciones de medidas de intervención - Análisis de geo-referencia teniendo en cuenta los puntos en donde más se presentan accidentes de tránsito. | a) Monitorear la causa y efecto de los accidentes a través de las cámaras de tránsito. |
| 3.2.1. Medidas especiales para la comunicación del riesgo: | a) Medidas especiales para la comunicación del riesgo por accidentes de tránsito. |

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) Señalización, controles semafóricos reparcheo y cambios de sentidos viales entre otras. b) Implementación en medidas de pacificación y reductores de velocidad. | a) Realización de jornadas informativas a los diferentes actores viales acerca del comportamiento y normas de tránsito vigentes. b) Realización de talleres formativos y en general, espacios de participación y sensibilización lúdica y pedagógica donde los ciudadanos expongan sus problemáticas de movilidad y/o sectores vulnerables para los accidentes de tránsito. |
| 3.3.2. Medidas de reducción de la vulnerabilidad: | a) Delimitación, construcción y mejora de la malla vial de las ciclo rutas | a) Implementar mecanismos de divulgación pública y comunicación del riesgo por accidentes de tránsito. Campañas, proyectos y nueva infraestructura implementada, especialmente para la protección de los actores vulnerables. |
| 3.3.3. Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad. | a) Acatar a cabalidad el código de tránsito y transporte, y aumentar los operativos de control para sancionar a los actores viales que puedan incurrir en infracciones al reglamento establecido. | |
| 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: | a) implementar señalización faltante, medidas de pacificación o reductores de velocidad en los tramos identificados como prioritarios por el alto índice de accidentes | a) Medidas de precaución especial en los cruces. b) No circular demasiado cerca de automóviles aparcados |
| 3.4.2. Medidas de reducción de la vulnerabilidad: | a) Mantenimiento correctivo a los vehículos o medios de transporte | a) Implementación de las normas establecidas en el Código |

| | | |
|---------------------------------------|-------------------------|--|
| Fecha de elaboración: Octubre 2018 | Fecha de actualización: | Consolidado por: Diana Rubiano Acosta- Cruz Roja Colombiana SCB Jesús David Araque – Secretaria Distrital de Movilidad |
|---------------------------------------|-------------------------|--|

| | | |
|--|--|------------------------------------|
| | | Nacional de Tránsito y Transporte. |
| 3.4.3. Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulner. | a) Medidas prospectivas y correctivas en el alto índice de flujo vehicular de ciclistas. | |
| 3.4.4. Otras medidas: | | |

3.4. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - PROTECCIÓN FINANCIERA

Pólizas o seguros para el vehículo

3.5. MEDIDAS PARA EL MANEJO DEL DESASTRE

| | |
|--|---|
| 3.5.1. Medidas de preparación para la respuesta: | <p>d) Equipamiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortalecimiento e integración de elementos y equipos de telecomunicaciones. • Fortalecimiento de la Estación de Bomberos de Suba • Construcción y/o fortalecimiento de centro operativo de Defensa Civil • Conformación de Centro de Reserva en la Localidad <p>e) Capacitación y Entrenamiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capacitación en respuesta a emergencias para integrantes de instituciones (todas las instituciones) |
| 3.5.2. Medidas de preparación para la recuperación: | <p>a) Implementar campañas educativas en normas, códigos y deberes para las personas que hacen uso de la bicicleta como medio de transporte.</p> <p>b) Incentivar campañas de seguridad vial y peatonal</p> |

Formulario 4. REFERENCIAS, FUENTES DE INFORMACIÓN Y NORMAS UTILIZADAS

CITEL Cruz Roja Colombiana Seccional Cundinamarca y Bogotá
 Cifras de la Dirección de Control y Vigilancia de la Secretaría Distrital de Movilidad

| | | |
|---------------------------------------|-------------------------|--|
| Fecha de elaboración: Octubre 2018 | Fecha de actualización: | Consolidado por: Diana Rubiano Acosta- Cruz Roja Colombiana SCB Jesús David Araque – Secretaria Distrital de Movilidad |
|---------------------------------------|-------------------------|--|