

1.2. Caracterización General del Escenario de Riesgo por SINIESTROS VIALES



Ilustración 1. Siniestro Vial - Barrio el Bosque - 06 de Abril de 2021



Ilustración 2. Siniestro Vial - Avenida Boyacá – Octubre de 2021

Fecha de elaboración:
Abril de 2018

Fecha de actualización:
Documento validado y
depurado en 2023

Consolidado por: SDM – FDLU – IDIGER – SUBRED
SUR

Localidad de Usme (5)	Caracterización General de Escenarios de Riesgo
-----------------------	---

Formulario 1.2.1.1 DESCRIPCIÓN DE SITUACIONES DE DESASTRE O EMERGENCIA ANTECEDENTES	
SITUACIÓN No. 1	<i>Colisión vehicular de tractomula que transportaba crudo con una volqueta y carro particular que ocasiono el volcamiento y derrame de crudo.</i>
Fecha: 21 de Septiembre de 2012	Fenómeno(s) asociado con la situación: Siniestro Vial
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. 	
Actores involucrados en las causas del fenómeno: Empresa transportadora de combustible que contrató conductor con corta edad y experiencia para el manejo de un vehículo de carga pesada.	
Daños y pérdidas presentadas	En las personas: <i>Se presentaron dos lesionados, pánico en la comunidad que se encontraba en el sector en el momento de la colisión.</i>
	En bienes materiales particulares: <i>Tres (3) vehículos con daños (Una (1) tractomula, una (1) volqueta doble troque y un (1) automóvil), represamiento vehicular – esto causo pérdida de tiempo para los diferentes actores viales- peatones, ciclistas, motociclistas, pasajeros y conductores (tiempo que no se puede determinar).</i>
	En bienes materiales colectivos: <i>Servicios públicos por cierre de la vial, pérdida de capital económico por colapso vehicular.</i>
	En bienes de producción: <i>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.</i>
	En bienes ambientales: <i>Derrame de crudo que por escorrentía natural termina afectando la Quebrada Yomasa.</i>
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.	
Crisis social ocurrida: Se presentó una situación de conmoción general que género 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).	
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.	
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 1.2.1.2 DESCRIPCIÓN DE SITUACIONES DE DESASTRE O EMERGENCIA ANTECEDENTES	
SITUACIÓN No. 2	<i>Colisión vehicular de camión de carga pesada contra vivienda afectando aproximadamente el 80% de la estructura; causando la muerte de dos (2) adultos mayores que habitaban este inmueble.</i>
Fecha: 6 de Abril de 2021	Fenómeno(s) asociado con la situación: Siniestro Vial con dos (2) adultos mayores fallecidos

Fecha de elaboración: Abril de 2018	Fecha de actualización: Documento validado y depurado en 2023	Consolidado por: SDM – FDLU – IDIGER – SUBRED SUR
--	--	---

Localidad de Usme (5)	Caracterización General de Escenarios de Riesgo
-----------------------	---

Factores que favorecieron la ocurrencia del fenómeno:	
<ul style="list-style-type: none"> Falta de precaución al manejar un vehículo pesado y cargado en vía con curva descendente. Fallas mecánicas en el camión que por la velocidad y las condiciones topográficas del lugar ocasiono la pérdida de estructura y rigidez de la vivienda. 	
Actores involucrados en las causas del fenómeno: Camión particular con carga pesada	
Daños y pérdidas presentadas	En las personas: <i>Dos (2) adultos mayores fallecidos y una (1) persona con heridas leves y afectación psicológica.</i>
	En bienes materiales particulares: <i>Construcción de (1) nivel con un 80% de destrucción en su estructura y pérdida de la rigidez de los muros perimetrales del costado norte, los cuales fueron demolidos por riesgo de colapso. Pérdida total de insumos debido al uso comercial del inmueble.</i>
	En bienes materiales colectivos: <i>Afectación parcial de la movilidad en la Calle 87 G Sur debido al daño de una (1) señal de tránsito.</i>
	En bienes de producción: <i>No existieron afectaciones</i>
	En bienes ambientales: <i>No existieron afectaciones</i>
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 al parquear en zonas no definidas para tal fin, la topografía del sector y la carga pesada del vehículo; fueron los factores determinantes para la ocurrencia de este evento.	
Crisis social ocurrida: Se presentó una situación de conmoción general al presentarse el fallecimiento de dos (2) adultos mayores (Pánico en la comunidad, dificultad en la movilidad de transeúntes, actores viales, impacto en medios de comunicación).	
Desempeño institucional en la respuesta: La emergencia fue atendida inicialmente como una fuga de gas por la Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos, luego de establecer la situación final se activó la Red Distrital de Emergencias en cabeza del IDIGER, con el apoyo de Alcaldía Local de Usme, Policía Nacional, Defensa Civil, Secretaría Distrital de Movilidad, ENEL CODENSA, VANTI Gas Natural y la Policía de Tránsito y Transporte con apoyo de las grúas de la Secretaría Distrital Movilidad.	
Impacto cultural derivado: Se incluye esta intersección en la Matriz de Puntos de Monitoreo por Escenario de Riesgo: Siniestros Viales con un nivel de riesgo medio debido a las condiciones actuales del sector.	

Formulario 1.2.2 DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO POR SINIESTROS VIALES		
CONDICIÓN DE AMENAZA		
<p>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.</p> <p>En la Localidad de Usme, la Secretaría de Movilidad y la Alcaldía Local de Usme, tienen identificados once (11) puntos por siniestralidad los cuales están plasmados en la Matriz de Puntos de Monitoreo por dicho escenario. Dichos puntos son:</p> <ol style="list-style-type: none"> Corredor desde el Puente Peatonal adyacente a la entrada al barrio Danubio Azul hasta la entrada al Portal de Usme, en ambos sentidos (Carrera 14 entre Calle 56 Sur y Calle 65 Sur) Carrera 13 con calle 67 A sur (50 metros antes del semáforo de la entrada peatonal del Portal de Usme) Av. Boyacá - Carrera 14 V - Entre Calle 71 F Sur Y Diagonal 69 F Sur Avenida Boyacá (Av. Calle 84 Sur entre Calle 78 Sur y Calle 81 Sur) Cruce de Yomasa (Intersección de Avenida Caracas y Av. Boyacá) entre Calle 81 Sur y Calle 91 Sur 		
Fecha de elaboración: Abril de 2018	Fecha de actualización: Documento validado y depurado en 2023	Consolidado por: SDM – FDLU – IDIGER – SUBRED SUR

Localidad de Usme (5)	Caracterización General de Escenarios de Riesgo
-----------------------	---

6. Autopista El Llano - De La Calle 84 Sur a la Calle 87 C Sur Entre La Carrera 1 y la Carrera 2. Comúnmente Llamada La Curva El Tyson
7. Av. Carrera 1 (Autopista Al Llano) Con Calle 91 Sur - Zona Puente Peatonal
8. Carrera 14 con Calle 68 B Sur
9. Vía Usme Sumapaz - A la altura de los Kilómetros: 1.6 - 3 - 3.2- 3.3 - 3.9 - 4.1 - 4.2 - 4.6 - 4.8 - 5.5 - 5.6 - 7.4 - 8.2 - 8.3 - 8.5 - 9.9 - 11.3 - 11.5 - 12.6 - 12.9 - 13.3 - 13.5 - 13.7 - 15 - 15.4 y 15.7
10. Entre Carrera 7D Este y Carrera 7F Este entre Calle 88 sur y Calle 87G sur
11. Calle 91 sur entre las Carreras 1 y 7F Este.

Identificación de causas del fenómeno amenazante: Los incidentes por siniestralidad 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).

Identificación de factores que favorecen la condición de amenaza:

- Vías muy angostas que dificultan el paso normal de los vehículos, así como parqueo en zonas prohibidas
- Alta afluencia de público en sectores como Escuela de Artillería y Establecimiento Penitenciario La Picota, puntos claves en la entrada a la Localidad.
- 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.

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.

1.2.2.1 ELEMENTOS EXPUESTOS y SU VULNERABILIDAD

Identificación general: Se tienen en cuenta unos puntos particularmente críticos o puntos de monitoreo 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 cuentan con gran afluencia de público que en la mayoría de los casos se moviliza 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 las vías de alta transitabilidad de igual manera el desgaste que presentan las señales de tránsito de tipo vertical y facilitan la accidentalidad en dichas zonas.

c) Incidencia de las condiciones socioeconómica de la población expuesta: La condición socioeconómica 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.

Fecha de elaboración: Abril de 2018	Fecha de actualización: Documento validado y depurado en 2023	Consolidado por: SDM – FDLU – IDIGER – SUBRED SUR
--	---	--

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.

Población y vivienda:

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 – Diagonal 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.
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.

Fecha de elaboración:
Abril de 2018

Fecha de actualización:
Documento validado y
depurado en 2023

Consolidado por: SDM – FDLU – IDIGER – SUBRED
SUR

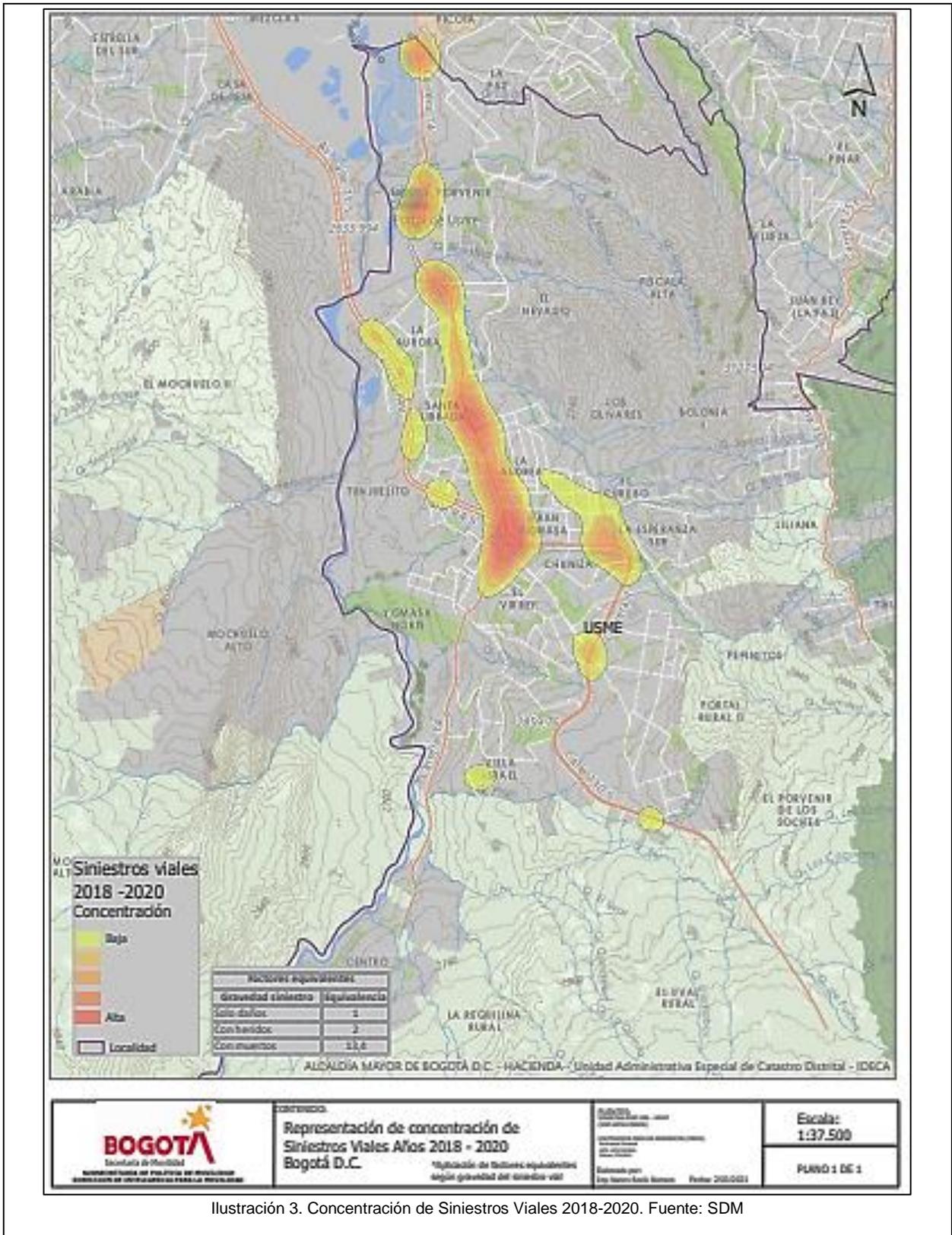


Ilustración 3. Concentración de Siniestros Viales 2018-2020. Fuente: SDM

Fecha de elaboración:
Abril de 2018

Fecha de actualización:
Documento validado y
depurado en 2023

Consolidado por: SDM – FDLU – IDIGER – SUBRED
SUR

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 Orquídeas y Marichuela)¹

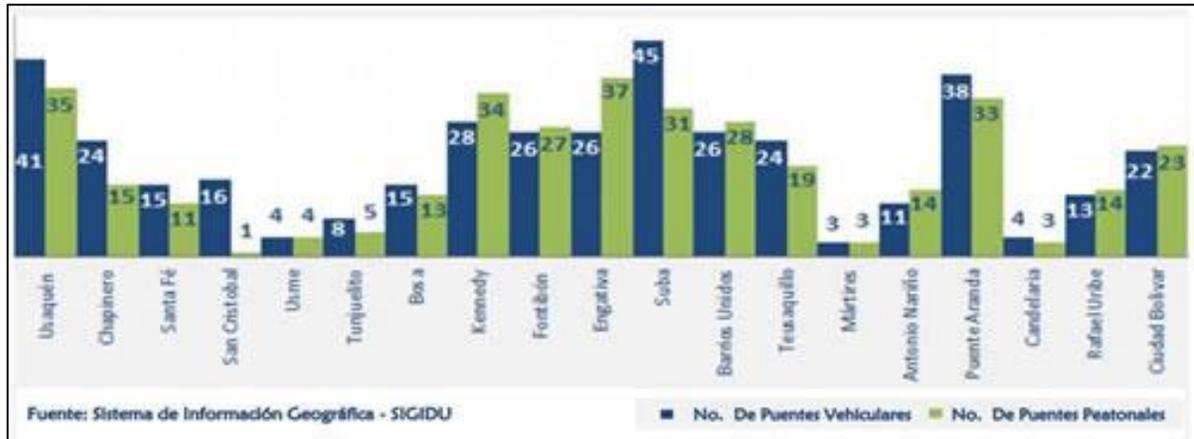


Ilustración 6. Infraestructura de Puentes vehiculares y Peatonales. Fuente: SIGIDU

- Pequeñas microempresas y comercios en general, especialmente sobre la Av. Caracas; Centro Comercial Altavista, Almacén Colsubsidio, 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.
- Establecimientos religiosos: Iglesias de la localidad.
- Paraderos de transporte público (SITP y alimentadores y Portal de Transmilenio) así como la construcción de Patio Talleres en el año 2020 y 2021 para el funcionamiento y puesta en marcha de este servicio.

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, USS Usme y Centro de Desarrollo Comunitario Julio Cesar Sánchez CDC ,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 y beneficios sociales integrales.

Bienes ambientales: Entre los bienes ambientales circundantes a los puntos de Monitoreo se encuentran las Quebradas El Piojo, Fucha, Hoya del Ramo, Santa Librada, Chuniza, Sureña, Resaca, Los Cáquezas, Soches, Medianía, San Pedrina, Piedra Gorda y Guanga en la ruralidad.

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>

Fecha de elaboración:
Abril de 2018

Fecha de actualización:
Documento validado y
depurado en 2023

Consolidado por: SDM – FDLU – IDIGER – SUBRED
SUR

1.2.2.2 DAÑOS Y/O PÉRDIDAS QUE PUEDEN PRESENTARSE

Identificación de daños y/o pérdidas:

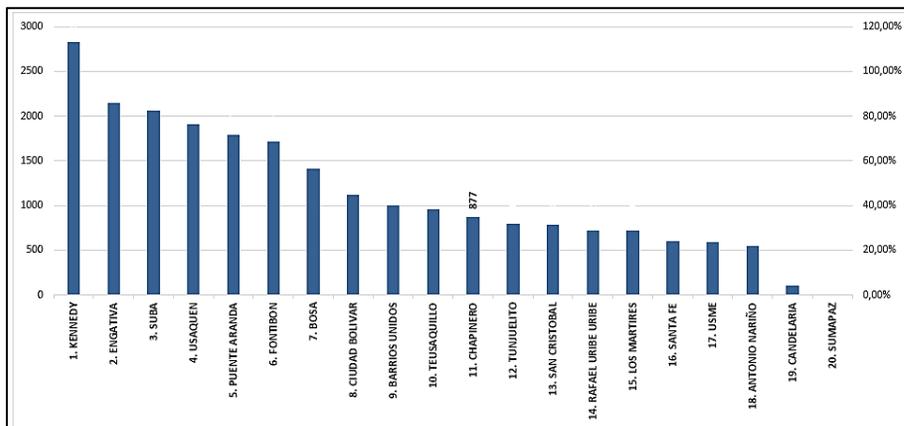


Ilustración 7. Análisis de Siniestralidad del 01 de Enero al 31 de Diciembre de 2020. Fuente: SDM

Usme, se ubica en el 17 lugar entre las 20 localidades; con 596 siniestros viales lo que equivale al 2.63% de los siniestros de la ciudad.^{2 3}

Se destacan los siguientes datos:

- En 2020 el 3% de los siniestros tuvieron víctimas fatales
- Ocurrió un siniestro grave cada día y 4 horas
- Ocurrió un siniestro con muertes cada 21 días
- Usme, Se ubica en el 9 lugar con 17 siniestros viales con víctimas fatales lo que equivale al 4.50% de los siniestros de la ciudad.

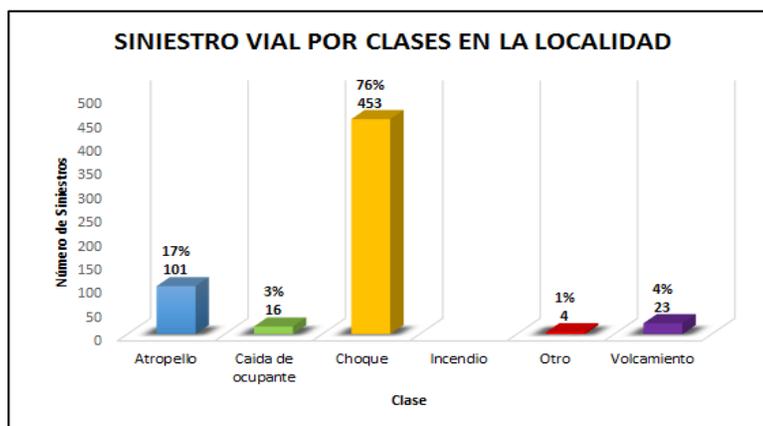


Ilustración 8. Clases de Siniestros presentados en la localidad 2020. Fuente: SDM

Respecto al análisis de siniestralidad podemos resaltar:

- 76% de los Siniestros Viales son choques
- 76% de las víctimas fatales son motociclistas y peatones

² Año 2020 datos preliminares, susceptibles de modificación.

³ Los datos de siniestralidad vial son obtenidos del Sistema de Información Geográfica de Accidentes de Tránsito de Bogotá – SIGAT, incluye los siniestros viales con reporte a la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Metropolitana de Bogotá y con diligenciamiento de IPAT (Informe Policial de Accidentes de Tránsito) conforme lo establecido en la Resolución 11268 de 2012 del Ministerio de Transporte

Fecha de elaboración:
Abril de 2018

Fecha de actualización:
Documento validado y
depurado en 2023

Consolidado por: SDM – FDLU – IDIGER – SUBRED SUR

- 37% de las víctimas lesionadas son motociclistas



Ilustración 9. Fallecidos entre Enero y Diciembre de 2020 según víctima e interacción. Fuente: SDM-SIGAT

- Se ocasionaron 7 siniestros fatales, donde estuvo involucrado el peatón. Los implicados se dividen entre peatón y bus de transporte de pasajeros, peatón y moto, y peatón camión de carga, cada uno con dos incidentes, por último, se registra un siniestro entre peatón y vehículo sin identificar.
- Se presentó 2 víctima fatales con bicicletas, donde se vieron involucrados respectivamente con un vehículo liviano y un bus de pasajeros.
- La situación más riesgosa es la interacción de los motociclistas con autolesión, volcamiento o caída de ocupante con 2 víctimas fatales.

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).

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 por eventual dolo, se traslada Fiscalía. Por consiguiente, un mayor número de siniestros aumenta la demanda de estos recursos.

1.2.2.3 DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS E INTERVENCIÓN ANTECEDENTES

- Restricción de giro en la Av. Caracas con calle 91 sur
- Implementación de la ciclo vía en la Av. Caracas entre calle 65 sur
- Visitas técnicas de campo
- Controles operativos

Señalización:

Dentro de lo ejecutado para la Localidad de Usme en el año 2020, estuvo enfocado la instalación de señales y sistemas de contención: Siete (7) **Señales verticales de pedestal instaladas y dos (2) Intervenciones de puntos con sistemas de contención vehicular, dispositivos de canalización u otros elementos de control de tránsito.**

Semaforización:

Dentro de lo ejecutado para la Localidad de Usme en el año 2020, estuvo enfocado en la instalación de los siguientes dispositivos: Un (1) **Complemento peatonal sonoro** en la **AUTOPISTA AL LLANO (KR 1) X CL 92B SUR.**

Fecha de elaboración:
Abril de 2018

Fecha de actualización:
Documento validado y
depurado en 2023

Consolidado por: SDM – FDLU – IDIGER – SUBRED SUR

Control de Tránsito:

Top 10 Infracciones Localidad Usme 2020	
Código infracción	Comparendos por año
C14	1183
G02	3225
C35	2146
C24	615
A05	464
B01	1124
H03	942
D01	912
C02	752
D04	477
Otras Infracciones	5337
Total	17177
Corte 31 de Diciembre de 2020	

Ilustración 10. Reporte consolidado de los comparendos realizados en la localidad de Usme para el periodo de 2020. Nota: La información correspondiente al año 2020 incluye todos los medios de imposición: dispositivos de apoyo en vía, Sistemas Automáticos y Semiautomáticos para la detección de presuntas infracciones al tránsito: Cámaras Salvavidas y Cámaras del CGT.

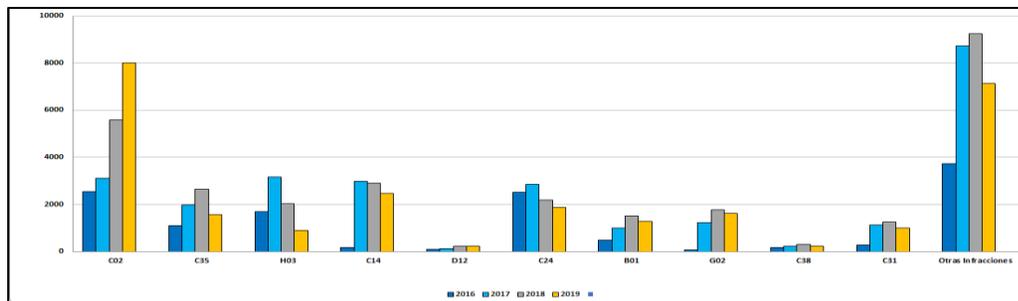


Ilustración 11. Reporte de Operatividad por Código Usme Corte 2016 a 2019. Fuente: SDM

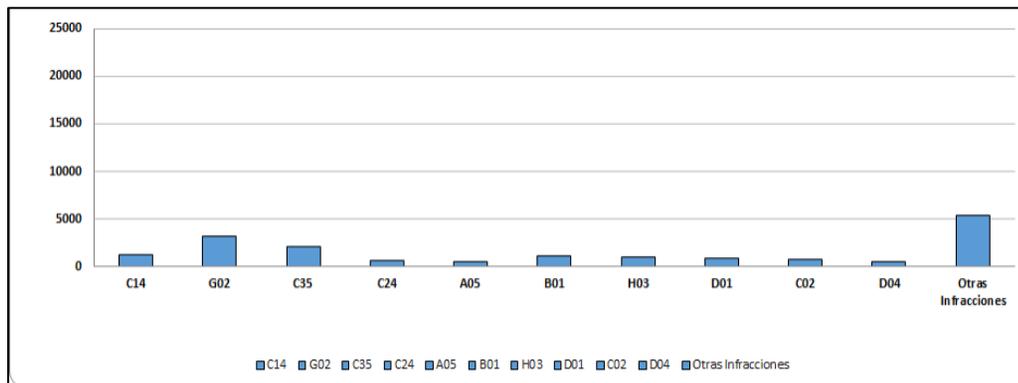


Ilustración 12. Reporte de Operatividad por Código Usme 2020. Fuente: SDM

Para el periodo de 2016 a 2019 la infracción recurrente fue **Estacionar un vehículo en sitios prohibidos** con un total de **19.241** órdenes de comparendo (Ilustración 11)

Para el periodo de 2020 la infracción recurrente fue: peatones y ciclistas que no cumplan con las disposiciones de este código, serán amonestadas por la autoridad de tránsito competente y deberá asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito. La inasistencia al curso será sancionada con arresto de uno (1) a seis (6) días con un total de 3.225 órdenes de comparendo (Ilustración 12).

Fecha de elaboración:
Abril de 2018

Fecha de actualización:
Documento validado y
depurado en 2023

Consolidado por: SDM – FDLU – IDIGER – SUBRED SUR

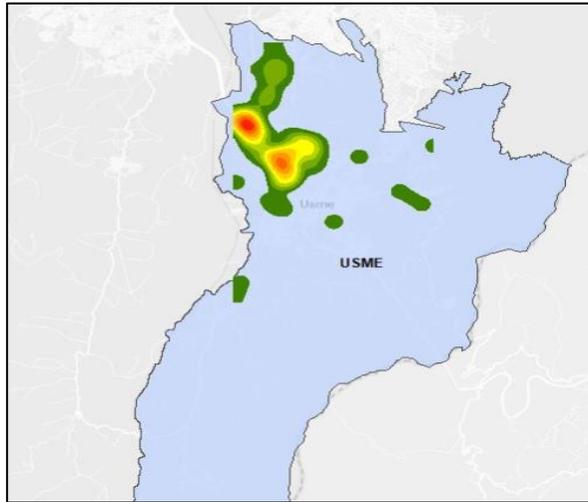


Ilustración 13. Concentración de Solicitudes de Operativos. Fuente: SDM

Las zonas donde se concentra la mayoría de las solicitudes para ejecutar Control al Tránsito son: Carrera 14 Bis con Calle 91B Sur, Calle 75C Sur con Carrera 2 Este y Calle 78 Sur con Carrera 14A.

Planes de Manejo de Tránsito:

De los 67.715 Planes de Manejo de Tránsito del 1 de Enero de 2020 al 31 de Diciembre de 2021; la Localidad de Usme se ubica en el decimoquinto lugar de las localidades respecto a las solicitudes de PMT con un 3% del total de la ciudad, es decir 1.823 PMT. Es importante resaltar que:

- 72% PMT para obras de infraestructura (1.310)
- 28% PMT para obras de infraestructura de servicios públicos (513)

Fecha de elaboración:
Abril de 2018

Fecha de actualización:
Documento validado y
depurado en 2023

Consolidado por: SDM – FDLU – IDIGER – SUBRED
SUR

Formulario 1.2.3 ANÁLISIS A FUTURO E IDENTIFICACIÓN DE MEDIDAS DE INTERVENCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO**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.

Acciones adelantadas en Corredor desde el Puente Peatonal adyacente a la entrada al barrio Danubio Azul hasta la entrada al Portal de Usme, en ambos sentidos (Carrera 14 entre Calle 56 Sur y Calle 65 Sur)

Monitoreo constante por parte de secretaria de Movilidad y Policía de Tránsito - Operativos de Control de la movilidad por infracción a las señales de tránsito y semaforización - La Intersección semafórica será construida en marco de la extensión de la troncal AV. Caracas.

Acciones adelantadas en la Carrera 13 con calle 67 A sur (50 metros antes del semáforo de la entrada peatonal del Portal de Usme)

Control permanente de Policía de Tránsito para mejorar las condiciones de movilidad de los diferentes actores viales - Guías (campañas de pedagogía a los transeúntes) - El tramo será reconstruido en el marco del proyecto extensión de la troncal AV. Caracas.

Acciones adelantadas en la Av. Boyacá - Carrera 14 V - Entre Calle 71 F Sur Y Diagonal 69 F Sur

Monitoreo constante por parte de secretaria de Movilidad y Policía de Tránsito - Operativos de Control de la movilidad por infracción a las señales de tránsito y semaforización - Actualización de señalización tanto horizontal como vertical.

Acciones adelantadas en la Avenida Boyacá (Av. Calle 84 Sur entre Calle 78 Sur y Calle 81 Sur)

Monitoreo constante por parte de secretaria de Movilidad y Policía de Tránsito - Operativos de Control de la movilidad por infracción a las señales de tránsito y semaforización - Campañas de pedagogía a los transeúntes - Actualización de señalización tanto horizontal como vertical.

Acciones adelantadas en el Cruce de Yomasa (Intersección de Avenida Caracas y Av. Boyacá) entre Calle 81 Sur y Calle 91 Sur

Monitoreo y control permanente por parte de secretaria de Movilidad y Policía de Tránsito en operativos por velocidad - IDU Re parcheo y/o mejoramiento de la vía - SDM. Verificación de operación semafórica - Guías (campañas de pedagogía a los transeúntes).

Acciones adelantadas en Autopista El Llano - De La Calle 84 Sur A La Calle 87 C Sur Entre La Carrera 1 Y La Carrera 2, Comúnmente Llamada La Curva El Tyson

Monitoreo constante por parte de secretaria de Movilidad y Policía de Tránsito - Operativos de Control de la movilidad por infracción a las señales de tránsito y semaforización - Evaluación de señalización de intersecciones en la salida a la Autopista al Llano - Evaluación para señalización horizontal por parte de los responsables de la Estación de Servicio - Verificación de PMT de los proyectos que se encuentran cerca al punto de monitoreo.

Acciones adelantadas en la Av. Carrera 1 (Autopista Al Llano) Con Calle 91 Sur - Zona Puente Peatonal

Monitoreo constante por parte de secretaria de Movilidad y Policía de Tránsito - Operativos de Control de la movilidad por infracción a las señales de tránsito y semaforización - Evaluación de señalización de intersecciones y señalización horizontal en la Autopista al Llano - Complementar señalización.

Fecha de elaboración:
Abril de 2018

Fecha de actualización:
Documento validado y
depurado en 2023

Consolidado por: SDM – FDLU – IDIGER – SUBRED
SUR

Acciones adelantadas en la Carrera 14 con calle 68 B sur

Instalación de señalización vertical y horizontal - Tramite ante la estación de servicio (BIOMAX) para la instalación de reductores y/o resaltos de disminución de velocidad - Evaluación del punto, para disminución de siniestralidad – SDM, se hará inspección Técnica de la intersección en el mes de mayo de 2021.

Acciones adelantadas en la Troncal Bolivariana a la altura de los Kilómetros: 1.6 - 3 - 3.2- 3.3 - 3.9 - 4.1 - 4.2 - 4.6 - 4.8 - 5.5 - 5.6 - 7.4 - 8.2 - 8.3 - 8.5 - 9.9 - 11.3 - 11.5 - 12.6 - 12.9 - 13.3 - 13.5 - 13.7 - 15 - 15.4 y 15.7

Viabilidad para demarcación y señalización en vía por el transito permanente de todo tipo de actores viales por tratarse de una vía principal - Tramite ante el IDU para trabajo interinstitucional de señalización - Monitoreo permanente por parte SDM y Policía de Tránsito, en especial los fines de semana debido al alto tráfico que se genera por visitas turísticas - SDM. Con relación a la siniestralidad, según el SIGAT no es un punto de alta accidentalidad en la localidad, no obstante, se hará inspección y se solicitará controles integrales y campañas hacia los bici usuarios.

Acciones adelantadas entre la Quebrada el Piojo y 100 metros al sur (carrea 14 entre calle 118 sur y 100 metros al sur)

Intervención del IDU para arreglo de vía - Monitoreo constante de entidades Competentes (IDU - SDM - Policía de Tránsito) - Falta la señalización horizontal que indique la división, así como la demarcación lateral del carril - SDM. Con relación a la siniestralidad, según el SIGAT no es un punto de alta accidentalidad en la localidad, no obstante, se encuentra en diseño del Plan de Manejo de Trafico.

Acciones adelantadas Barrio el Bosque entre carrera 7 D este y carrera 7F este entre calle 88 sur y calle 87G sur

Verificación de señalización vertical y horizontal - Monitoreo y control de diferentes actores viales que convergen en ese tramo vial - SDM. Con relación a la siniestralidad, según el SIGAT no es un punto de alta accidentalidad en la localidad, no obstante, debido al suceso reciente que implico la muerte de dos personas la SDM adelanto inspecciones en el lugar y se evidencio señalización existente que advierte de los riesgos. Se gestiona actualización del diseño de señalización - Evaluación para instalación de elementos de contención ante posibles colisiones en los inmuebles de la zona de influencia

Acciones adelantadas en la Calle 91 sur entre las carreras 1 y 7 F Este

Evaluación para posible instalación de señalización vertical en vía para tránsito peatonal - Instalación de reductores en sectores de pendiente media - SDM. Con relación a la siniestralidad, según el SIGAT no es un punto de alta accidentalidad en la localidad - Se programa inspección técnica en el lugar.

Acciones adelantadas en la Carrera 3 Este con Calle 81 sur

Viabilidad de semaforización - Mejoramiento de señalización vertical en vía - SDM. Se encuentra dentro de los puntos críticos de siniestralidad de la localidad, se instaló pasa calle en enero de 2021 de restricción de vehículos pesados. (En el marco de la problemática Tihuaque) Se hará nueva Inspección en el punto.

Acciones adelantadas en la Carrera 14 con calle 72 Sur

Viabilidad de instalación de señalización vertical y horizontal - Monitoreo y control de diferentes actores viales que convergen en ese tramo vial - Campañas de pedagogía a los transeúntes.

Fecha de elaboración:
Abril de 2018

Fecha de actualización:
Documento validado y
depurado en 2023

Consolidado por: SDM – FDLU – IDIGER – SUBRED
SUR

Localidad de Usme (5)	Caracterización General de Escenarios de Riesgo
-----------------------	---

1.2.3.1 MEDIDAS DE CONOCIMIENTO DEL RIESGO

Estudios de análisis del riesgo:	Sistemas de monitoreo:
a) Evaluación del riesgo por Siniestros Viales b) Estudios y monitoreo de la accidentalidad en la localidad, así como los puntos de Monitoreo determinados.	a) Sistema de observación por parte de la comunidad b) Se realizan recorridos de monitoreo junto con la Alcaldía Local de Usme para verificar los puntos identificados y realizar jornadas informativas con la comunidad.
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.

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

	Medidas estructurales	Medidas no estructurales
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
Medidas de reducción de la vulnerabilidad:	a) Señales de tránsito. b) Reductores de velocidad.	a) Planificación adecuada del tráfico vehicular y rutas de transporte público. b) Concientización en temas de riesgo y vulnerabilidad a los actores viales de la localidad.
Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad	De acuerdo con las medidas establecidas se procede a realizar recorridos de monitoreo en los sitios identificados como puntos críticos y que se encuentran en la Matriz de Puntos de Monitoreo MPM elaborada por las entidades que conforman el Consejo Local de Gestión de Riesgo y cuya recopilación final se encuentra a cargo de la Oficina de Gestión de Riesgo de la Alcaldía Local de Usme y la cual se somete a aprobación en las reuniones mensuales de dicho Consejo.	
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).		

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

	Medidas estructurales	Medidas no estructurales
Medidas de reducción de la amenaza:	a) Instalar y realizar mantenimiento a señales verticales de pedestal b) Demarcar kilómetros carril c) Demarcar zonas con dispositivos de control de velocidad d) Realizar mantenimiento a señales verticales elevadas e) Semaforizar nuevas intersecciones y complementar las existentes.	a) Operativos de control. b) Vigilancia en transporte de material peligroso
Medidas de reducción de la vulnerabilidad:	a) Educación para buenas acciones de los actores viales locales	a) Realizar diagnósticos de movilidad en instituciones educativas.

Fecha de elaboración: Abril de 2018	Fecha de actualización: Documento validado y depurado en 2023	Consolidado por: SDM – FDLU – IDIGER – SUBRED SUR
--	--	---

Localidad de Usme (5)	Caracterización General de Escenarios de Riesgo
-----------------------	---

Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad	a) Capacitación a la comunidad en normas y señales de tránsito, así como las actuaciones respectivas en materia de tránsito y transporte.
Otras medidas: Reducción de velocidad en corredores principales de la ciudad a 50 km/h	

1.2.3.4 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

1.2.3.5 MEDIDAS PARA EL MANEJO DEL DESASTRE

Medidas de preparación para la respuesta	<p>a) Preparación para la coordinación: Marco de Actuación ante eventos de emergencia y 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 cardiorrespiratoria, lesiones y fracturas.</p> <p>c) Equipamiento: Bomberos: Vehículos, equipo de rescate, Policía: Vehículos Secretaría de Salud: Ambulancias medicalizadas, Unidades de Servicio de Salud.</p>
Medidas de preparación para la recuperación:	<p>a) Disposición de Maquinaria y equipos adecuados para la recolección de escombros.</p> <p>b) Personal capacitado para manejo de movilidad y atención de personas heridas o levantamiento de personas fallecidas.</p> <p>c) Plan de Manejo de Tránsito</p>

Formulario 1.2.4 REFERENCIAS, FUENTES DE INFORMACIÓN Y NORMAS UTILIZADAS

- Plan Maestro De Movilidad
- SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E
- Secretaría Distrital de Movilidad. Dirección de Seguridad Vial
- Sistema De Información Geográfica SIGIDU
- MESA DE TRABAJO INTERINSTITUCIONAL (01 de Septiembre de 2021 – Estación de Bomberos Marichuela B-10 – UAECOB – Alcaldía Local de Usme – IDIGER – SDM – SUBRED SUR)

Fecha de elaboración: Abril de 2018	Fecha de actualización: Documento validado y depurado en 2023	Consolidado por: SDM – FDLU – IDIGER – SUBRED SUR
--	--	---