

## 1.4 Caracterización General del Escenario de Riesgo por “Accidentes de tránsito”

### 1.4.1 DESCRIPCIÓN DE SITUACIONES DE DESASTRE O EMERGENCIA ANTECEDENTES



Fotografía accidente de tránsito Barrio El Paraíso, Chapinero, imagen Alcaldía Local.

#### SITUACIÓN No. 1

Se realiza el reporte a la central de comunicaciones del IDIGER, de un accidente de tránsito, ocasionado por una camioneta que chocó contra el separador de la vía, de la autopista norte con calle 82 en el sector del Chico. En el accidente falleció una persona y se presentaron tres heridos. Al parecer las causas que ocasionaron la situación, se contribuyen al exceso de velocidad y humedad del suelo.

1.1 Fecha: 26/04/2017

Congestión vehicular en el sector.

**Factores que favorecieron la ocurrencia del fenómeno:** Siniestros viales generados por imprudencia de actores viales que no acatan las normas de tránsito.

**Actores involucrados en las causas del fenómeno:** Conductor y pasajeros

**Daños y pérdidas presentadas:**

**En las personas:** En los hechos se presentan tres Personas heridas y una persona Fallecida (Conductor).

**En bienes materiales particulares:** Se genera daños a vehículo.

**Factores que en este caso favorecieron la ocurrencia de los daños:**

Exceso de velocidad, no acatamiento a las normas de tránsito vigentes en la ley 769. No conducir con precaución por presentar suelo húmedo.

**Crisis social ocurrida:** Desplazamiento de heridos a Clínicas Country ubicada en el sector, fallecido trasladado a Medicina Legal.

**Desempeño institucional en la respuesta:** Durante accidente presentado en primera instancia hizo presencia a brindar los primeros auxilios, el Cuerpo oficial de Bomberos solicitaron las entidades de Policía de Tránsito perteneciente al Área de Chapinero, Ambulancia, grupo de criminalística y Salud.

## 1.4.2 DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO POR “ACCIDENTE DE TRANSITO”

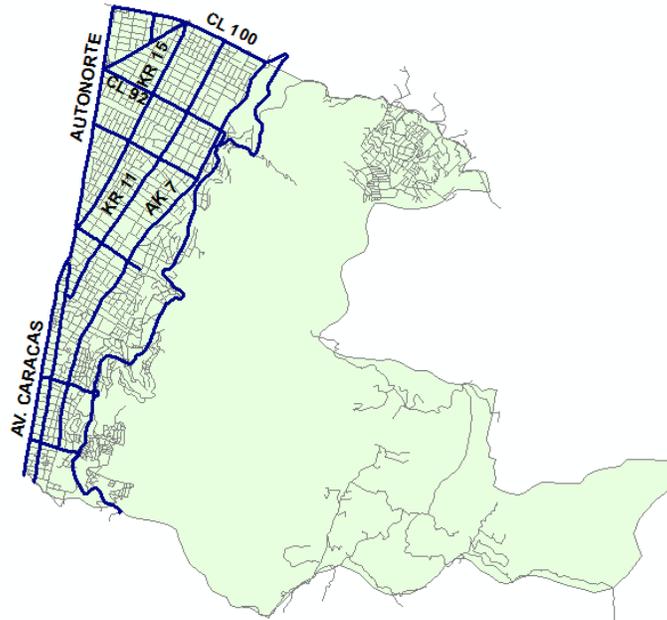
### CONDICIÓN DE AMENAZA

#### Descripción del fenómeno amenazante:

La localidad de Chapinero se encuentra ubicada en el oriente de la ciudad, cuenta con las vías principales referenciadas en el mapa que son de acceso para desplazamiento norte sur, oriente occidente y centro de la ciudad.

Es una localidad que cuenta con alto número de población flotante lo anterior por la amplia oferta de centros de comercio y turismo comercial, centros educativos y zonas bancarias.

#### Vías Principales



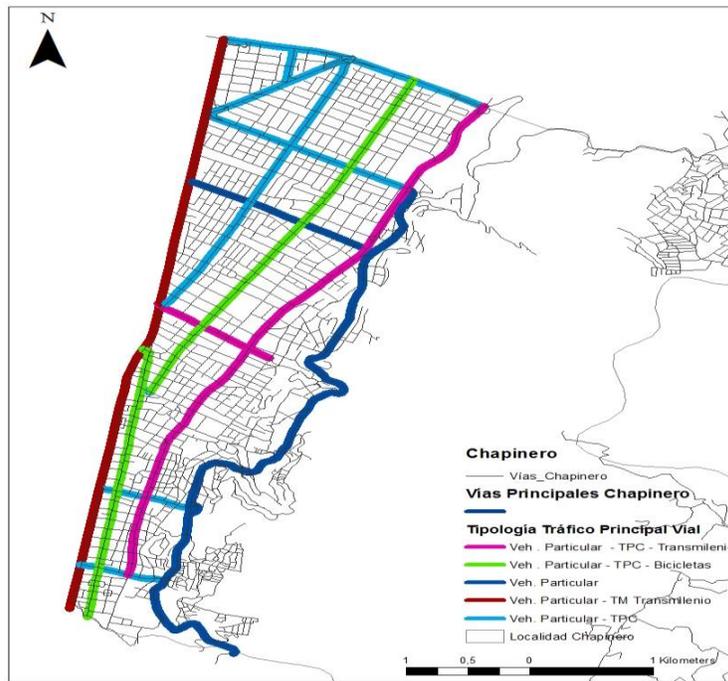
Mapa. Elaboración Propia Mapa ARCGIS Chapinero

Las vías principales que se encuentran dentro de la localidad se destacan:

|                 |                     |
|-----------------|---------------------|
| Avenida Caracas | Carrera séptima     |
| Carrera 11      | Carrera 13          |
| Autopista Norte | Avenida Circunvalar |
| Calle 100       | Calle 72            |
| Calle 45        | Calle 92            |
| Calle 94        | Calle 53            |
| Calle 63        | Carrera novena (9)  |

## Vía a la Calera

Las vías principales de la localidad, (Arteriales e intermedias) son las anteriores descritas, donde la mayoría de población flotante utiliza por su configuración y conexión a otros destinos. Entre las principales tipologías Vehiculares se encuentra el paso de vehículos particulares, transporte público, servicio de taxi (Tráfico mixto), pocas vías son conectantes de vehículos grandes de carga más sin embargo la carga que se realiza en la zona es realizada por vehículos de tamaño mediano o bajo.



Parte de la localidad se encuentra en los cerros orientales, de tal forma se encuentran pendientes en las cuales se puede generar accidentes por la alta velocidad que se produce en el descenso, al igual se pueden generar accidentes si no se presenta buen estado de la malla vial y los vehículos.

### Identificación de causas del fenómeno amenazante:

Las principales causas detectadas son: Incumplimiento de las normas de tránsito, exceso de velocidad, tránsito de vehículos en contravía, factores distractores, algunos de los siniestros viales se ven comprometidos motociclistas y ciclistas se presentan con mayor gravedad cuando no llevan consigo elementos de protección

Señalización: Debido a la falta de señalización o vandalismo sobre estas se evalúa la necesidad de implementar, rehabilitar las señales de acuerdo a lo dispuesto en el manual de señalización con el fin de guiar a los conductores, peatones y bici usuarios en las vías públicas.

### Identificación de factores que favorecen la condición de amenaza:

Falta de señalización horizontal y vertical falta de reductores de velocidad, no acatar la ley 769 Código Nacional de Tránsito y Transporte. Los sectores más propensos de la localidad frente a los accidentes de tránsito son los siguientes:

Sector de Marly: La carrera 9 cuenta con amplios espacios, en los cuales las personas aumentan la velocidad.

Carrera séptima con calle 92: La alta velocidad y maniobras peligrosas por parte de los conductores.

En la calle 72 entre Av. Carrera séptima y Av. Caracas, hay problemas de demarcación y conflictos en las intersecciones entre peatón y vehículo.

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

Actores Viales (Conductores, pasajeros, Peatones, Ciclistas y Motociclistas) En la pirámide invertida los actores viales más vulnerables son en primer lugar el Peatón y en segundo lugar el Motociclista quienes registran mayor número de accidentalidad.

**ELEMENTOS EXPUESTOS y SU VULNERABILIDAD**

**Identificación general**

Existen diversas causas que generan accidentes en la localidad de Chapinero dentro de las cuales resaltamos el estado de la infraestructura vial, señalización y comportamientos de los actores viales entre otros para la mitigación de dichos factores se han generado acciones por parte de la Secretaria Distrital de Movilidad.

Infraestructura Vial: Los riesgos evidenciados por este factor desde nuestra competencia son informados a las entidades que tienen a su cargo el mejoramiento de la misma por ejemplo huecos que generan riesgo de accidente se reporta a la Unidad de Mantenimiento Vial que por competencia son los encargados de realizar las adecuaciones del mismo.

**a) Incidencia de las condiciones socio-económica de la población expuesta:** En la localidad existen todos los estratos sociales, en la UPZ 89 Y 90 se evidencia personas con bajos ingresos económicos, lo que imposibilita en caso de siniestro tener nuevamente los recursos materiales.

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

Los ciudadanos no cuentan con hábitos comportamentales seguros lo que trae consigo prácticas que ponen en riesgo la seguridad vial de todos los actores. Así mismo las infracciones a la ley 769 Código Nacional de Tránsito y Transporte.

**Infraestructura y bienes económicos y de producción, públicos y privados:** La localidad tiene una UPR y la UPZ 89 San Isidro- Patios las cuales cuentan con condiciones particulares. La UPR carece de infraestructura vial y la UPZ 89 dado a que el territorio está en proceso de legalización no se presenta proyectos de infraestructura por parte de las entidades pertenecientes al sector Movilidad. Las emergencias son atendidas por el primer respondiente que es Bomberos, ellos cuentan con máquinas y vehículos con los cuales se puede acceder a los territorios donde no hay vías construidas.

**Infraestructura de servicios sociales e institucionales:** La UPZ 89 en algunas zonas el acceso es de mayor dificultad, lo que no permite una atención en los tiempos dispuestos para la atención en caso de emergencia.

**DAÑOS Y/O PÉRDIDAS QUE PUEDEN PRESENTARSE**

|   |  |
|---|--|
| <b>Identificación de daños y/o pérdidas</b> | En las personas: Los siniestros viales traen afectaciones a personas trayendo generando casos de <i>Heridos</i> , fallecidos, discapacidades permanentes o transitorias. |
|---|--|

|  |   |
|--|---|
|  | En bienes materiales particulares: Los siniestros pueden tener implicaciones materiales como choques a viviendas, mobiliario de uso público, Daños a vehículos.   |
|  | En bienes ambientales:<br>Cuando existe siniestro vial en el cual hay derramamiento de aceite puede afectar cuerpos de agua cercanos al mismo, es clave indicar que esto puede ocasionarse esporádicamente. |

**Identificación de la crisis social asociada con los daños y/o pérdidas estimados:**  
De los siniestros viales se puede derivar impacto psicosocial, personas con discapacidad permanente o transitoria, pérdidas materiales y de vidas humanas.

**Identificación de la crisis institucional asociada con crisis social:**  
Este factor puede generarse por el estado de la malla vial, congestión vehicular, ciclos semafóricos los cuales generan tardanza en los tiempos de respuesta, así mismo la Policía Nacional de tránsito y transporte no es suficiente para atender el número de accidentes que se generan en el Distrito Capital

**DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS E INTERVENCIÓN ANTECEDENTES**

**1.4.3 ANÁLISIS A FUTURO E IDENTIFICACIÓN DE MEDIDAS DE INTERVENCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO**

**ANÁLISIS A FUTURO**

Con el fin de mitigar los Siniestros viales la Secretaria Distrital de Movilidad desarrolla estrategias de prevención enmarcadas en la sensibilización a los diferentes actores viales, de igual manera en los sitios georreferenciados a los diferentes canales de comunicación de la SDM se allegan solicitudes de medidas de pacificación lo cual se realiza estudio de viabilidad técnica, así mismo como cabeza de sector solicita a IDU y UMV de acuerdo a sus competencias intervenciones en la Malla Vial.

**MEDIDAS DE CONOCIMIENTO DEL RIESGO**

Uno de los actores viales más vulnerables es el Ciclista para lo cual la entidad ha diseñado las siguientes estrategias:

- Manual del buen Ciclista
- Juego de Roles (Conductores ejerciendo el rol de Ciclista)
- Te veo Bien (Entrega de Elementos reflectivos chaleco y tobilleras)
- BiciPensante

Para los peatones se genera la estrategia Almas (Ninguna muerte en el tránsito es aceptado), Visión Cero, Moviparque.

La Secretaria Distrital de Movilidad entre las estrategias que está desarrollando adjudico contrato de Semáforos Inteligentes, este nuevo sistema permitirá modernizar la red semafórica actual, la cual fue configurada a finales de 1970 y principios de la década de 1980. Esta red controla 1.357 intersecciones con semáforos en la ciudad y cuenta con tres centrales de semaforización. Bogotá podrá contar con una operación semafórica centralizada, que a través de una red instalada de sensores haga mediciones directas al tránsito en tiempo real.

|   |   |  |
|---|---|--|
| <b>Estudios de análisis del riesgo:</b>   |   | <b>Sistemas de monitoreo:</b><br>a) Sistema de observación por parte de la comunidad<br>b) Mediciones de tiempos de desplazamiento y toma de medidas de velocidad. |
| a) Diagnostico Local Secretaria Distrital de Movilidad<br>b) Documento de Concentración de Siniestralidad<br><br>-Reuniones de participación<br>-Encuentros Comunitarios<br>-Recorridos de Verificación<br>-Solicitudes allegadas por los diferentes canales de comunicación  |   |  |
| <b>Medidas especiales para la comunicación del riesgo:</b>  |   | a) Línea 123<br>b) Reuniones de participación con la comunidad, jornadas informativas, implementación de señalización  |
| <b>MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO – INTERVENCIÓN CORRECTIVA</b>  |   |  |
|   | <b>Medidas estructurales</b>  | <b>Medidas no estructurales</b>  |
| <b>Medidas de reducción de la amenaza:</b>  | a) Señalización Horizontal y vertical<br>b) Medidas de pacificación<br>c) Cambios de sentido vial<br>d) Incrementar los controles en la vía por parte de las autoridades competentes<br>e) Sincronización semafórica<br>f) Arreglo y mantenimiento de vías.<br>f) Regulación y mayor exigencia por parte de las Entidades Gubernamentales en la adquisición de vehículos y Motos. | a) Campañas de Sensibilización<br>b) Reuniones con Comunidad<br>c) Recorridos de verificación  |
| <b>Medidas de reducción de la vulnerabilidad:</b>   |   | a) Campañas de Sensibilización<br>b) Reuniones con Comunidad   |
| <b>Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad:</b>   | a) Mantenimiento de las vías<br>b) Revisión de señalización correspondiente<br>c) Implementación de medidas correctivas sobre la movilidad del sector   |  |
| <b>MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - PROTECCIÓN FINANCIERA</b>  |   |  |
| El ministerio de Tránsito y Transporte estableció como obligatoriedad El <b>SOAT</b> el cual es un seguro obligatorio establecido por Ley con objetivo es asegurar las víctimas de accidentes de tránsito que sufren lesiones corporales y muerte. Tránsito según definición aplicable para <b>SOAT</b> y ocurridos dentro del territorio nacional. |   |  |
| <b>MEDIDAS PARA EL MANEJO DEL DESASTRE</b>  |   |  |
| <b>Medidas de preparación para la respuesta:</b>  | <b>a) Preparación para la coordinación:</b> Reuniones periódicas de las entidades que participan en temas de siniestralidad vial como lo es policía de tránsito, grupo guía de la secretaria distrital de movilidad, secretaria de salud, bomberos.   |  |

|  |  |
|--|--|
|  | <p><b>b) Sistemas de alerta:</b> Crear un sistema de alerta que opere en tiempos de respuesta cortos ejemplo de ellos son los centros de gestión.</p> <p><b>c) Capacitación:</b> Capacitar a grupo guía de movilidad y grupo territorial como primer respondiente ante casos de vulnerabilidad y amenaza con el fin de conocer alertas tempranas que disminuyan el riesgo.</p> <p><b>d) Equipamiento:</b> Radios de comunicación.</p> <p><b>e) Entrenamiento:</b> Contar con un grupo de personal de la institución y de la comunidad que permita generar alertas tempranas.</p> |
| <p><b>Medidas de preparación para la recuperación:</b></p>   | <p>Revisión de la zona con el fin de buscar factores de riesgo los cuales pueden ser abordados desde infraestructura y medidas de señalización.</p>  |
| <p><b>1.4.4 REFERENCIAS, FUENTES DE INFORMACIÓN Y NORMAS UTILIZADAS</b></p>  |  |
| <p>- Diagnostico Local Secretaria Distrital de Movilidad<br/>         -Documento Siniestralidad Secretaria Distrital de Movilidad<br/>         -Reporte estadísticas de atención, Estación de Bomberos Chapinero</p> |  |