

1.4 Caracterización General del Escenario de Riesgo por “Accidentes de Tránsito”

1.4.1 DESCRIPCIÓN DE SITUACIONES DE DESASTRE O EMERGENCIA ANTECEDENTES

SITUACIÓN No 1



Teniendo en cuenta las diferentes solicitudes de la comunidad del barrio Villa Magdala, quienes manifiestan desde el año 2021 se han presentado diferentes siniestros viales en la intersección de la **CL159 con KR 16C**, donde los choques entre vehículos son constantes y han generado afectaciones a la vivienda del ciudadano Diego Armando Tovar Cifuentes – predio 156- 38.

Los excesos de velocidad y el irrespeto a la señalización vertical existente en la zona, han llevado a una serie de choques donde No se ha registrado víctimas fatales.

Sin embargo, en específico el choque ocurrido en mayo de 2022 entre dos vehículos se registra en el CGT así: “*Se presenta siniestro con lesionado entre dos automóviles uno de ellos sufre volcamiento. Se asigna unidad de tránsito y grúa. Fuente: NUSE. Localidad de Usaquéen*” (cursiva fuera del texto original); según esto es necesaria la presencia de Bomberos y una unidad de Tránsito con una grúa para atender la emergencia.

Tanto la calle como la carrera son vías con dos carriles de circulación en doble sentido; donde la señal de Pare (SR-01) se encuentra ubicada sobre la KR, en el ramal norte y ramal sur, lo que indica que es necesario que los vehículos que circulan sobre la KR 16C deben parar para cruzar la intersección.

Fecha: mayo de 2022

Fenómeno(s) asociado con la situación:

Daño no estructural en vivienda, colisión entre vehículos, no se generó incendio.

Factores que favorecieron la ocurrencia del fenómeno:

Excesos de velocidad e irrespeto a la señalización vertical existente. Adicional la vía presenta ausencia de reductores de velocidad adecuados para el volumen vehicular que transita por la vía (doble sentido de circulación tanto en la Calle como en la Carrera).

Actores involucrados en las causas del fenómeno:

Conductores del vehículo implicados, entidades distritales.

Daños y pérdidas presentadas:

En las personas:
Los conductores de los vehículos implicados, sufrieron lesiones.

Fecha de elaboración:
Noviembre de 2023

Fecha de actualización:
Documento validado
y depurado 2023

Elaborado por:
CLGR-CC Localidad de Usaquéen

LOCALIDAD USAQUÉN	CARACTERIZACIÓN GENERAL DE ESCENARIOS DE RIESGO	
	En bienes materiales particulares: Afectación en los vehículos implicados en el choque.	En bienes materiales colectivos: Ninguna
	En bienes de producción: Ninguna	
	Factores que en este caso favorecieron la ocurrencia de los daños: Exceso de velocidad y la falta de cultura ciudadana de los conductores ya que omiten la existencia de la señal de PARE (SR-01).	
Crisis social ocurrida: los conductores implicados fueron trasladados a un centro asistencial debido a las lesiones. afectación psicológica de los vecinos de la Intersección CL 159 con KR 16C, en especial al ciudadano Diego Armando Tovar Cifuentes quien manifiesta fue afectado en siniestros anteriores en la fachada de su predio (KR 16C No 156 -38).		
Desempeño institucional en la respuesta: A través del llamado a la línea 123, se da a conocer al CGT – SDM (Centro de Gestión de Tránsito) quien hace la articulación con las diferentes entidades del distrito y se atiende el siniestro, en particular en este caso asistieron Bomberos y Policía de Tránsito y Transporte (unidad de Tránsito y grúa) Desde el Centro Local de Movilidad de Usaqué se realizaron acciones para identificar la necesidad de ubicar reductores de velocidad.		
Impacto cultural derivado: Los habitantes del sector tienen una percepción de inseguridad respecto a los excesos de velocidades que desarrollan los vehículos que transitan por la KR 16C y manifiestan desconfianza y miedo al cruzar la vía		

Fecha de elaboración: Noviembre de 2023	Fecha de actualización: Documento validado y depurado 2023	Elaborado por: CLGR-CC Localidad de Usaqué
---	---	--

1.4.2 DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO

CONDICIÓN DE AMENAZA

Descripción del fenómeno amenazante:

Exceso de velocidad y falta de cultura ciudadana de los conductores ya que no respetan la señalización existente; adicional no se evidencia reductores de velocidad en el sector lo que puede incidir en la siniestralidad.

**Identificación de causas del fenómeno amenazante:**

La principal causa en los incidentes de tránsito registrados en la **CL 156 con KR 16C** es la falta de cultura ciudadana ligada al mal comportamiento de los diferentes actores viales, ya que no respetan las señales de tránsito y exceden los límites de velocidad máxima permitida en zona escolar y residencial (30 Km/h).

El exceso de velocidad hace que el conductor no logró reaccionar correctamente ante un imprevisto que se genere en la vía, poniendo en riesgo a él y a los demás actores viales (frenadas “bruscas” del vehículo que lo precede, daños en la vía, cruce inesperado de peatones etc.)

El consumo de alcohol y/o sustancias psicoactivas: aunque muchas personas no parecen notarlo, conducir un vehículo bajo los efectos de estas sustancias altera los sentidos, disminuye la capacidad de reacción, la coordinación, afecta la capacidad de tomar decisiones, entre otras reacciones.

El exceso de confianza; confiar excesivamente en sí mismo, en el vehículo o en la vía produce más accidentes de tránsito de los que realmente están registrados en las estadísticas, esa confianza induce al conductor a manejar más rápido y/o a distraerse con dispositivos móviles o electrónicos.

Distancia de seguridad entre vehículos: Al conducir, es fundamental mantener una distancia mínima de 10 metros entre vehículos que transitan en una misma calzada y/o carril, con el fin de asegurar que, al frenar, se eviten choques y colisiones, teniendo en cuenta que el frenado no es un proceso automático y que un conductor demora aproximadamente 1.2 segundos en reaccionar ante una eventualidad en la vía.

Fallas mecánicas: Llantas en mal estado, frenos en su máximo desgaste, y en general, vehículos que no presentan las condiciones mínimas de seguridad tienen un alto riesgo de presentar un siniestro.

De acuerdo a los mapas de concentración de siniestros viales de la Secretaria Distrital de Movilidad, en la localidad de Usaqué se tienen identificados las siguientes zonas:

1. Autopista Norte con Calle 116
2. Autopista Norte con Calle 127
3. Autopista Norte con Calle 170
4. Autopsita Norte con Calle 192
5. Avenida Carrera 9 con Calle 127
6. Avenida Carrera 9 con Calle 116
7. Avenida carrera 7 con Calle 183
8. Avenida carrera 7 con Calle 165
9. Calle 1116 entre Carrera 7 y Carrera 9

Fecha de elaboración:
Noviembre de 2023

Fecha de actualización:
Documento validado
y depurado 2023

Elaborado por:
CLGR-CC Localidad de Usaqué

LOCALIDAD USAQUÉN	CARACTERIZACIÓN GENERAL DE ESCENARIOS DE RIESGO
-------------------	---

Identificación de factores que favorecen la condición de amenaza: Otros factores que pueden agudizar el riesgo de siniestros viales son fenómenos naturales como caídas de árboles en vías, fallas mecánicas, topografía y mal estado de las vías

Identificación de actores significativos en la condición de amenaza:
Peatones, motociclistas, ciclistas, conductores de vehículos privados y públicos

ELEMENTOS EXPUESTOS y SU VULNERABILIDAD

Identificación general:

a) Incidencia de la localización:

La localidad de Usaquén se ubica en la zona nororiental del distrito, está compuesta por zonas de montaña y calles con pendiente alta, cuenta con corredores viales que son vías arterias de la ciudad, con un alto flujo vehicular y peatonal (transitadas por diferentes actores viales), su ubicación geográfica y la existencia de importantes corredores viales de la ciudad, aumentan los riesgos asociados a los siniestros viales.

b) Incidencia de las prácticas culturales:

Ningún conductor, por experto que sea, está exento de sufrir un accidente de tránsito, pero sí es posible evitarlos o por lo menos atenuarlos si se tienen la previsión, la experiencia y se conduce con precaución.

1.- No mantener distancia de seguridad entre vehículos. Es una de las principales causas de accidentes de tránsito en Colombia. ¿Se puede evitar? Sí. Es solo conocer el Código Nacional de Tránsito y tener sentido común.

Según el código, al conducir a 30 kilómetros por hora se deben dejar 10 metros de espacio con el vehículo que va adelante; entre 30 y 60 kilómetros por hora, se debe tener una distancia de 20 metros; entre 60 y 80 kilómetros por hora guardar una distancia de 25 metros; y al circular a más de 80 kilómetros por hora, debe ser de 30 metros.

2. No saber manejar correctamente. Esto no significa que quien salga a carretera tenga que ser piloto de F1. Pero son muy frecuentes y graves los accidentes que ocurren por personas inexpertas que cambian de carril de forma intempestiva sin usar las luces direccionales, hacen mal uso de los carriles; o los que se van al otro extremo y confunden las carreteras con pistas de automovilismo.

3. Exceso de velocidad. El exceso de velocidad se configura cuando el conductor sobrepasa los límites determinados para una vía. Si una vía secundaria o terciaria como las que unen a los municipios fueron diseñadas y limitadas para circular a máximo 40 km/h, significa que si usted rebasa ese límite está excediendo la velocidad y a partir ahí hay mayor peligro.

4.- Distracciones. El principal causante de las distracciones, y claro, de accidentes, es el uso del teléfono celular mientras se conduce. Aunque hay una prohibición expresa de manipular estos aparatos en el Código de Tránsito, muchos conductores la incumplen, a pesar de que hay tecnologías que permiten acoplar los teléfonos con el sistema de audio del carro.

5.- Volcamiento. Este tipo de accidente es más frecuente en carreteras y ocurre por la suma de varios factores. El más común, exceso de velocidad más impericia. Una distracción, micro sueño, la aparición intempestiva de otros actores viales como ciclistas, peatones, maquinaria agrícola, animales en la vía, el estallido de una llanta o una mala maniobra de otro conductor, pueden causar un volcamiento.

Por último, las últimas tecnologías incorporadas a los vehículos, como sistema de frenos ABS, controles de tracción, bolsas de aire, alertas de abandono del carril o choque, entre otros, hacen que los carros sean más seguros y confiables. Es más probable que por falla de un componente se produzca una varada que un accidente.

Las fallas mecánicas obedecen por lo general a falta de previsión y no hacer los mantenimientos preventivos como lo recomiendan los manuales de cada marca. Si estos se hacen de manera correcta usted puede emprender un viaje sin ninguna preocupación.

Pero no está demás hacer una inspección a los frenos, llantas y nivel de los fluidos. Y evite hacer una intervención

Fecha de elaboración: Noviembre de 2023	Fecha de actualización: Documento validado y depurado 2023	Elaborado por: CLGR-CC Localidad de Usaquén
--	--	--

mecánica el día anterior a emprender un viaje largo, pues algo mal ajustado o una manguera suelta pueden arruinar el paseo.

. Población y vivienda:

La localidad está constituida por 134 barrios, de los cuales 132 son legalizados y 2 no legalizados, que corresponde a Santa Cecilia II y San Pedro Ferrocarril, según refiere la página de la Secretaría Distrital de Planeación, algunos de los cuales se encuentran ubicados en ZMPA y ronda de cuerpo de agua y cercanos a antiguos frentes de explotación minera, adicional a esto, algunos no cuentan con servicios públicos básicos como acueducto, alcantarillado, recolección de basuras y energía, además sus vías de acceso no son adecuadas y generalmente están ubicados en zonas de alto riesgo por remoción de masa y riesgo de inundación.

Es importante resaltar que un alto porcentaje del uso del suelo de la localidad, es ocupado por propiedad horizontal.

“Según proyecciones del Departamento Administrativo Nacional de Estadística –DANE- para el año 2015, Usaquéen tenía 494.066 habitantes aproximadamente, representando el 16,1% de la Subred Norte y el 6,2% de la población del Distrito Capital; según sexo, el 53,6% son mujeres y el 0,6% (2807 personas) viven en la zona rural. La densidad urbana de Usaquéen es de 129,8 habitantes por hectárea.

Al realizar el análisis de la estructura demográfica se observa una pirámide poblacional regresiva en la cual se identifica la disminución en la natalidad con un estrechamiento en la base del año 2015, con relación al año 2005; la mayor densidad de población se ubica en los grupos de edad comprendidos entre los 20 a los 34 años de edad y se observa un incremento en la población mayor de 45 años” (informe ejecutivo- red sub Norte, 2015).

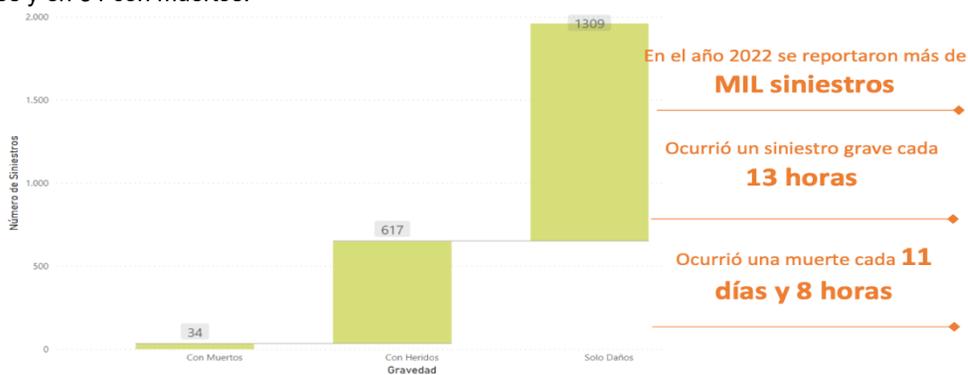
Por último, el índice de accidentes se incrementa los fines de semana, sobre todo el día sábado, en horas “pico” (mañana y tarde); en las festividades como son semana santa, día de la madre, día del padre, amor y amistad, entre otras, el índice de accidentalidad en época decembrina incrementa en un 20%.

https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/01_usaquen_-_diagnostico_pot_2020_version_2.pdf

Infraestructura y bienes económicos, producción, públicos y privados:

Teniendo en cuenta que gran parte de la localidad se encuentra constituida por sectores de restaurantes y establecimientos comerciales, se pueden llegar a ver afectados en su funcionamiento normal los bienes de producción, como producto de siniestros viales en vías principales; a su vez se han presentado siniestros en donde se han visto involucrados automotores e infraestructuras, producto de choques directos hacia las fachadas, lo anterior se ha podido evidenciar en zonas como santa Cecilia Alta y Cerro Norte en donde las vías tiene un ancho vial reducido y alta pendiente, situaciones que favorecen la incidencia de siniestros.

Usaquén para el año 2022 registra 1960 siniestros viales de los cuales el 33% fueron siniestros graves (al menos un lesionado o víctima fatal en el siniestro). De estos siniestros viales 1309 se registraron como solo daños, 617 con heridos y en 34 con muertos.



Fuente: SIGAT; Fecha de consulta 18/04/2023; Fecha de corte 14/04/2023; Indicador 30 días; *Datos Preliminares

Fecha de elaboración:
Noviembre de 2023

Fecha de actualización:
Documento validado
y depurado 2023

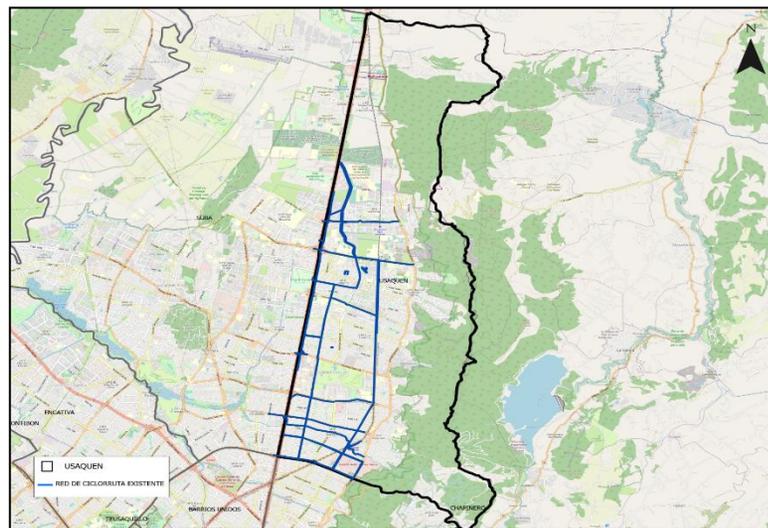
Elaborado por:
CLGR-CC Localidad de Usaquéen

En línea con lo indicado en el Acuerdo 761 de 2020 del Concejo de Bogotá, en su artículo 106 - Política pública de la bicicleta - donde *“La Administración Distrital adoptará la política pública de la bicicleta, con el objetivo de mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas, ambientales y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta; La política tendrá énfasis en entre otros, en aspectos como: fortalecimiento de la cultura, cadena productiva de la bicicleta, optimización de la seguridad (personal y vial), implementación de servicios complementarios como el sistema de bicicletas públicas, ampliación, conectividad y mejora de la infraestructura para bicicletas y Cicloparqueaderos, en cumplimiento de la Ley 1811 de 2016 (Ley Pro Bici) programas enfocados en su uso con enfoque de género como componente transversal, y articulación interinstitucional para su gestión.”* (cursiva fuera del texto original)

La SDM a través del documento Conpes D.C. 15 de 2021, Consejo de Política Económica y Social del D.C. –

Política Pública de la Bicicleta”; Por solicitud de la SDP y en marco del acuerdo 708 de 2018 se armonizaron los resultados, productos y metas incluidas en el documento de la Política Pública de la Bicicleta (PPB) con el Plan Distrital de Desarrollo “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI” promulgado a través del acuerdo 761 de 2020.

En línea con la PPB la cual busca *“mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta”* a 2022 Bogotá cuenta con 608,7 km de infraestructura de ciclorrutas, donde la localidad de Usaquén cuenta con el 10,45% de la red de ciclo infraestructura de la ciudad, la cual asciende a los 61,2 Km de Ciclorrutas. Es importante señalar que en la localidad de Usaquén se realizan aproximadamente 228.472 viajes en bicicleta al día, lo que equivale al 22 % del total de viajes realizados en este medio de transporte en la ciudad, según datos de la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón.



Red de Ciclo rutas en la localidad de Usaquén
Fuente: Subdirección de Bicicleta y Peatón – SDM 2022

Infraestructura de servicios sociales e institucionales:

Las infraestructuras y equipamientos sociales, se pueden llegar a ver afectados, por choques de automotores contra la estructura del mismo, debido a las condiciones de la carpeta de rodadura, ausencia de señalización y mal comportamientos en relación al cumplimiento de las normas de tránsito.

Bienes ambientales: N/A

DAÑOS Y/O PÉRDIDAS QUE PUEDEN PRESENTARSE

Fecha de elaboración:
Noviembre de 2023

Fecha de actualización:
Documento validado
y depurado 2023

Elaborado por:
CLGR-CC Localidad de Usaquén

LOCALIDAD USAQUÉN	CARACTERIZACIÓN GENERAL DE ESCENARIOS DE RIESGO
-------------------	---

Identificación de daños y/o pérdidas:	Según la estadística de siniestralidad se tiene:			
		Año 2020	Año 2021	Año 2022
	Con Muertos	23	25	34
	Con Heridos	490	551	617
	Solo Daños	1397	1713	1309
	TOTAL	1910	2289	1960
	En bienes materiales colectivos: No existen registros			
	En bienes de producción: No existen registros			
	En bienes ambientales: <i>No existen registros</i>			

Identificación de la crisis social asociada con los daños y/o pérdidas estimados:
 Se pueden generar afectaciones psicológicas debido al miedo de transitar por zonas de alta siniestralidad vial y por pérdidas de bienes afectados en el momento del accidente, además de pérdidas materiales y humanas



Identificación de la crisis institucional asociada con crisis social:

Por otra parte, cuando las entidades que deberían reaccionar de manera inmediata frente a situaciones de emergencia no lo hacen, la comunidad y/o ciudadanía pierde la confianza, frente a la atención y prestación de los servicios que deberían prestar el distrito.

DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS E INTERVENCIÓN ANTECEDENTES

Fecha de elaboración: Noviembre de 2023	Fecha de actualización: Documento validado y depurado 2023	Elaborado por: CLGR-CC Localidad de Usaqué
--	--	---

LOCALIDAD USAQUÉN	CARACTERIZACIÓN GENERAL DE ESCENARIOS DE RIESGO
--------------------------	--

Desde el Centro Local de Movilidad de Usaquén CLM-01, se realizan acciones de Reconocimiento Territorial para identificar la necesidad de medidas que reduzcan la velocidad en diversas zonas de la localidad. Se han realizado Jornadas de Información en zonas donde se presentan malas prácticas a fin de disminuir esta anomalía.

Por otra parte, se ha realizado acciones con diferentes colegios en la localidad, capacitando mediante procesos formativos a los estudiantes de diferentes grados, entregando información de seguridad vial, movilidad accesible e incluyente, movilidad multimodal y movilidad sostenible.

Fecha de elaboración: Noviembre de 2023	Fecha de actualización: Documento validado y depurado 2023	Elaborado por: CLGR-CC Localidad de Usaquén
---	---	---

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

Las principales causas de los siniestros viales en la localidad están relacionadas con la falta de cultura ciudadana, existen diferentes actores viales que no respetan las señales de tránsito, una de las acciones de la SDM que ayudan a mitigar la problemática es la sensibilización a dichos actores viales, en temas de cultura ciudadana y seguridad vial.

Esta estrategia contribuye a la reducir:

- Excesos de velocidad
- Conducir bajo los efectos de sustancias psicoactivas.

Exceso de confianza al conducir sin conservar la distancia mínimo entre vehículos.

- Caminar por la vía sin usar los pasos seguros como puentes peatonales, la cebrá, las esquinas o andenes,
- El uso distracciones como dispositivos móviles cuando se conduce o camina.

Lo anterior es complemento de medidas de para reducir velocidad y la implementación de señalización horizontal y vertical.

MEDIDAS DE CONOCIMIENTO DEL RIESGO**Estudios de análisis del riesgo:**

- a) Evaluación del riesgo por “accidente de tránsito”
- b) Diseño y especificaciones de medidas de intervención por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad – Centro Local de Movilidad Usaquén

Sistemas de monitoreo:

a) Monitoreo de los principales corredores de la ciudad a través de las cámaras del CGT (Centro de Gestión de Tránsito).

b) El seguimiento y monitoreo de los siniestros en los barrios se hace de acuerdo a las necesidades de cada zona y a las condiciones que afectan la vía, la comunidad puede hacer denuncias de siniestros a través de la línea 123 la cual es enlace directo al CGT y gestionan la pronta atención con las demás entidades de emergencia del distrito.

La SDM cuenta con personal Grupo Operativo de Gestión en Vía (GOGEV), los Agentes Civiles de Tránsito y Transporte, así como los Agentes de Tránsito.

- Los Agentes de Tránsito Civiles son funcionarios públicos vinculados a la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) trabajan de la mano con la policía de tránsito y tendrán las mismas funciones.

- Los Policías de Tránsito son uniformados adscritos a la seccional de tránsito y transporte de la Policía Metropolitana de Bogotá y que mediante convenio con La Secretaría de Movilidad (SDM) depende de la

Fecha de elaboración:
Noviembre de 2023

Fecha de actualización:
Documento validado
y depurado 2023

Elaborado por:
CLGR-CC Localidad de Usaquén

LOCALIDAD USAQUÉN	CARACTERIZACIÓN GENERAL DE ESCENARIOS DE RIESGO	
	<p>Dirección de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte.</p> <p>- Grupo Guía es personal operativo en vía que pertenece a (SDM) y apoya la gestión del tránsito en los principales corredores de la ciudad.</p> <p>Para identificar a cada uno de los grupos del personal, ellos portaran las siguientes distinciones:</p> <p>El Agente de Tránsito Civil siempre llevará Uniforme azul turquí, una placa con el número de identificación la identificación también se encuentra tejida y/o impresa en las diferentes piezas del uniforme (camisa, chaquetas y casco) En el pecho portará el nombre, el apellido y el grado (comandante, subcomandante, técnico operativo o agente) En el brazo izquierdo tendrá la palabra TRÁNSITO AGENTE. Los Agentes de Tránsito podrán requerir a los conductores documentación en vía, imponer comparendos, inmovilizar vehículos automotores (con grúa o cepo) cuando las normas lo determinen, podrán también realizar controles de velocidad, de violación a las normas ambientales, operativos de embriaguez y de invasión del espacio público, entre otros.</p> <p>La Policía de Tránsito se identifica por el uniforme verde oliva reglamentado por la Policía Nacional de Colombia, identificados en el pecho con su nombre, apellido y grado correspondiente. La camiseta tipo polo, kepis o gorra institucional, guantes mosqueteros reflectivos en actividades de regulación, reata con accesorios del servicio, pantalón verde oliva. Brazaletes de la especialidad de color verde aceituna con bordes en amarillo limón fluorescentes con el escudo institucional de la Policía y las palabras. “TRÁNSITO Y TRANSPORTE”</p> <p>La Policía de Tránsito seguirá realizando las funciones que ha venido desempeñando desde hace más de 20 años y que tienen que ver con la detección electrónica de Infracciones a través de medios técnicos y tecnológicos, también con la regulación del tránsito en las intersecciones viales neurálgicas de la capital, el desarrollo de operativos de control del tránsito y transporte, la atención a incidentes de forma inmediata, las propias de criminalística y policía judicial y la ejecución de planes éxodo y retorno entre otros.</p> <p>El personal del Grupo Guía portará uniforme azul Turquí, Botas caña alta de color negro. Chaqueta que llevará en mayúscula la frase MOVILIDAD GUÍA y el escudo de la Alcaldía Mayor de Bogotá. Cada guía tendrá el número de identificación consecutivo Las gorras llevarán impresa la palabra MOVILIDAD. Este grupo continuará realizando el apoyo a la gestión temporal del tránsito en motocicleta, bicicleta y a pie, haciendo acompañamiento a diversas actividades para</p>	
Fecha de elaboración: Noviembre de 2023	Fecha de actualización: Documento validado y depurado 2023	Elaborado por: CLGR-CC Localidad de Usaquén

LOCALIDAD USAQUÉN	CARACTERIZACIÓN GENERAL DE ESCENARIOS DE RIESGO
--------------------------	--

	<p>la promoción de la seguridad vial; además de poner en marcha los planes piloto que mitiguen la congestión. El Grupo Guía no ejercerá funciones de control, es un grupo conformado para apoyar las labores de las autoridades de tránsito y promover el respeto a las normas de tránsito. Estos tres grupos trabajan en los 14 corredores más importantes de la ciudad, con el fin de mantener el tiempo promedio de viaje de acuerdo con lo establecido en el plan de desarrollo distrital "Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI"</p> <p>Fuente: Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad</p>
--	--

<p>Medidas especiales para la comunicación del riesgo:</p>	<p>Los incidentes reportados y atendidos por el CGT informarán inmediatamente las novedades a la ciudadanía para que puedan programar la mejor ruta para llegar a su destino a través de @BogotaTransito, la cuenta oficial del Sector Movilidad quien reporta en tiempo real.</p> <p>En relación a las solicitudes de la comunidad se atenderán a través de los diferentes canales oficiales de la entidad o en la oficina del CLM-01 el primer día hábil de la semana y los días jueves en el horario de 08:00 a.m. a 04:00 p.m.</p> <p>Adicional el Gestor Local del CLM-01 asiste a diferentes Reuniones, encuentros, capacitaciones, jornadas informativas y socializaciones con la comunidad para escuchar y gestionar solicitudes puntuales.</p>
---	---

MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO – INTERVENCIÓN CORRECTIVA (riesgo actual)		
	Medidas estructurales	Medidas no estructurales
Medidas de reducción de la amenaza:	<ul style="list-style-type: none"> a) Semaforización horizontal y vertical b) Medidas de pacificación e implementación de Reductores de velocidad c) Sincronización semafórica en las vías. 	Procesos de Formación, Jornadas de sensibilización y de Información en la Localidad (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías).
Medidas de reducción de la vulnerabilidad: (Dirigidas a la persona)	N/A	a) Procesos de Formación, Jornadas de sensibilización y de Información en la Localidad (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías).
Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad.	<ul style="list-style-type: none"> a) Jornadas informativas en temas de movilidad – Invasión de Espacio Público por estacionamiento en vía b) Acompañamiento del personal del grupo operativo de gestión en vía (cuando se considere necesario). c) Imposición de comparendos por parte de policía de tránsito. 	
Otras medidas N/A		

<p>Fecha de elaboración: Noviembre de 2023</p>	<p>Fecha de actualización: Documento validado y depurado 2023</p>	<p>Elaborado por: CLGR-CC Localidad de Usaquén</p>
---	--	---

LOCALIDAD USAQUÉN	CARACTERIZACIÓN GENERAL DE ESCENARIOS DE RIESGO
-------------------	---

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

	Medidas estructurales	Medidas no estructurales
Medidas de reducción de la amenaza:	a) Señalización horizontal y vertical, medidas de pacificación vial, reductores de velocidad (estoperoles, bandas en agregado), ajuste en los controles semafóricos, evaluación de cambios de sentido vial.	a. Jornadas de información y sensibilización (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías).

Medidas de reducción de la vulnerabilidad:	a) Implementación de proyectos desde la Secretaría Distrital de Movilidad.	a) Sensibilizaciones y procesos de formación con la comunidad.
Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad.	a) Comunicación a la Comunidad sobre el alto índice de accidentalidad a través del Centro Local de Movilidad de Usaquén.	
Otras medidas: N/A		

MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - PROTECCIÓN FINANCIERA

Póliza de vehículo, SOAT

MEDIDAS PARA EL MANEJO DEL DESASTRE

<p>Medidas de preparación para la respuesta:</p> 	<p>a) Preparación para la coordinación:</p> <p>Explicar que se realiza activación y/o se realiza la articulación para la atención de las entidades de emergencia del Distrito (de acuerdo al Marco de Actuación)</p> <p>b) Sistemas de alerta: entidades prestadoras de emergencia</p> <p>b) Capacitación:</p> <p>c) Equipamiento: Recursos o elementos para brindar atención de las emergencias por accidente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. SDS: Ambulancias 2. Policía de Tránsito: Parque automotor 3. Bomberos: Parque automotor 4. Policía de seguridad: Parque automotor
<p>Medidas de preparación para la recuperación:</p>	<p>a) Estrategias y recursos establecidos. A través del Marco de Actuación Distrital.</p> <p>b) Jornadas de Información en temas de seguridad vial.</p> <p>c) Operativos de control</p>

<p>Fecha de elaboración: Noviembre de 2023</p>	<p>Fecha de actualización: Documento validado y depurado 2023</p>	<p>Elaborado por: CLGR-CC Localidad de Usaquén</p>
---	--	---

LOCALIDAD USAQUÉN	CARACTERIZACIÓN GENERAL DE ESCENARIOS DE RIESGO
-------------------	---

Formulario 1.4.4 REFERENCIAS, FUENTES DE INFORMACIÓN Y NORMAS UTILIZADAS
https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/20-09-2023/anuario_siniestralidad_vial_2022_1.pdf

Fecha de elaboración: Noviembre de 2023	Fecha de actualización: Documento validado y depurado 2023	Elaborado por: CLGR-CC Localidad de Usaquén
---	---	---