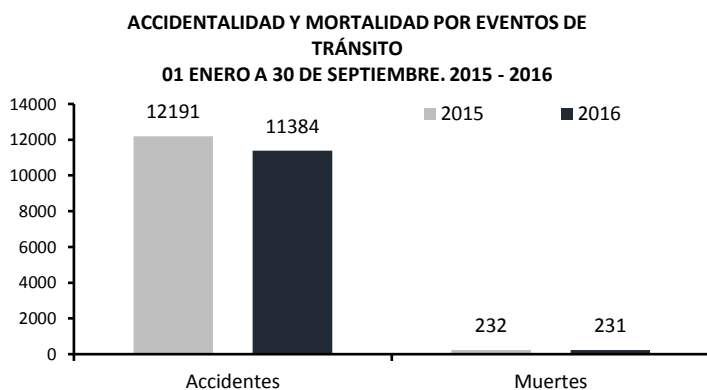


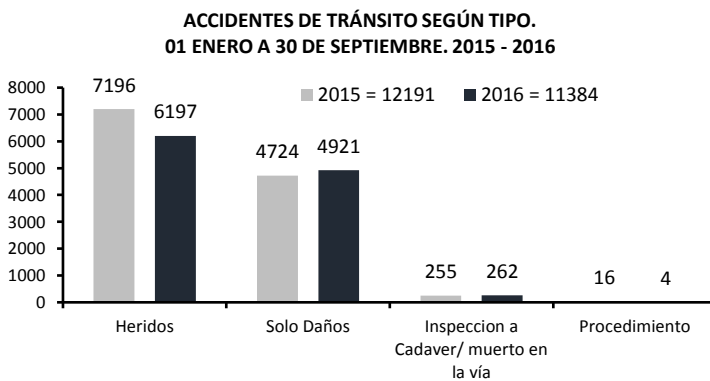
ANÁLISIS SEMESTRAL DE LA ACCIDENTALIDAD Y MORTALIDAD POR EVENTOS DE TRANSITO EN CALI

Los accidentes de tránsito constituyen uno de los principales problemas de salud pública a nivel municipal, generando una afectación a cientos de caleños, siendo una de las principales causas de muertes en la ciudad, por eso es necesario conocer el comportamiento de la seguridad vial de la ciudad, por medio del presente boletín, con el fin de establecer políticas, planes y estrategias tendientes a la prevención y control de la accidentalidad y mortalidad vial.



Reducción en la accidentalidad del 7%, (- 807 Casos), comparado con los primeros 9 meses del 2015.

En cuanto a mortalidad se registran un descenso de un caso comparado con el año anterior.



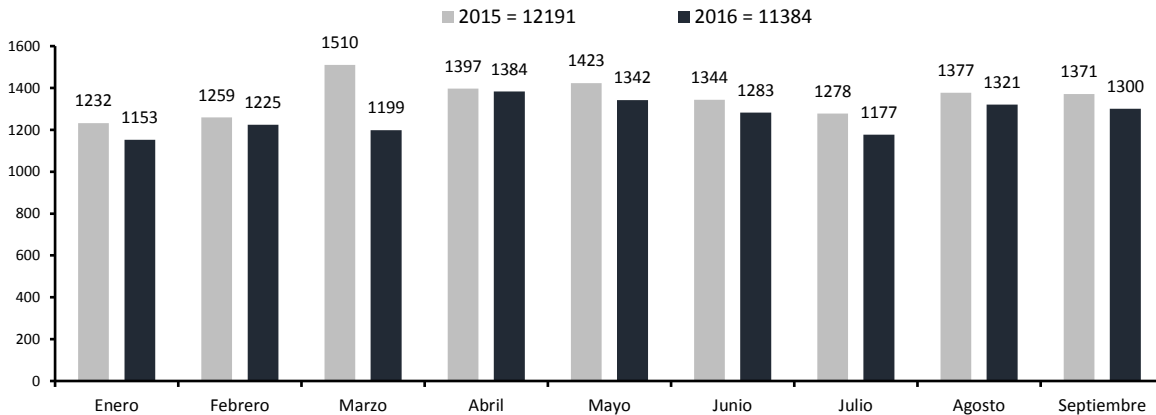
Se presentó una reducción de 999 casos con heridos, equivalente a 14% de los eventos comparado con el 2015.

El 54,4% de los eventos de tránsito registrados en el 2016, dejan heridos en las vías, con 6197 casos.

El 43,2% de los eventos, solo causan daños entre el transporte motorizado, con 4921 casos en el año 2016.

- No se incluye arreglo formales, no requiere intervención.

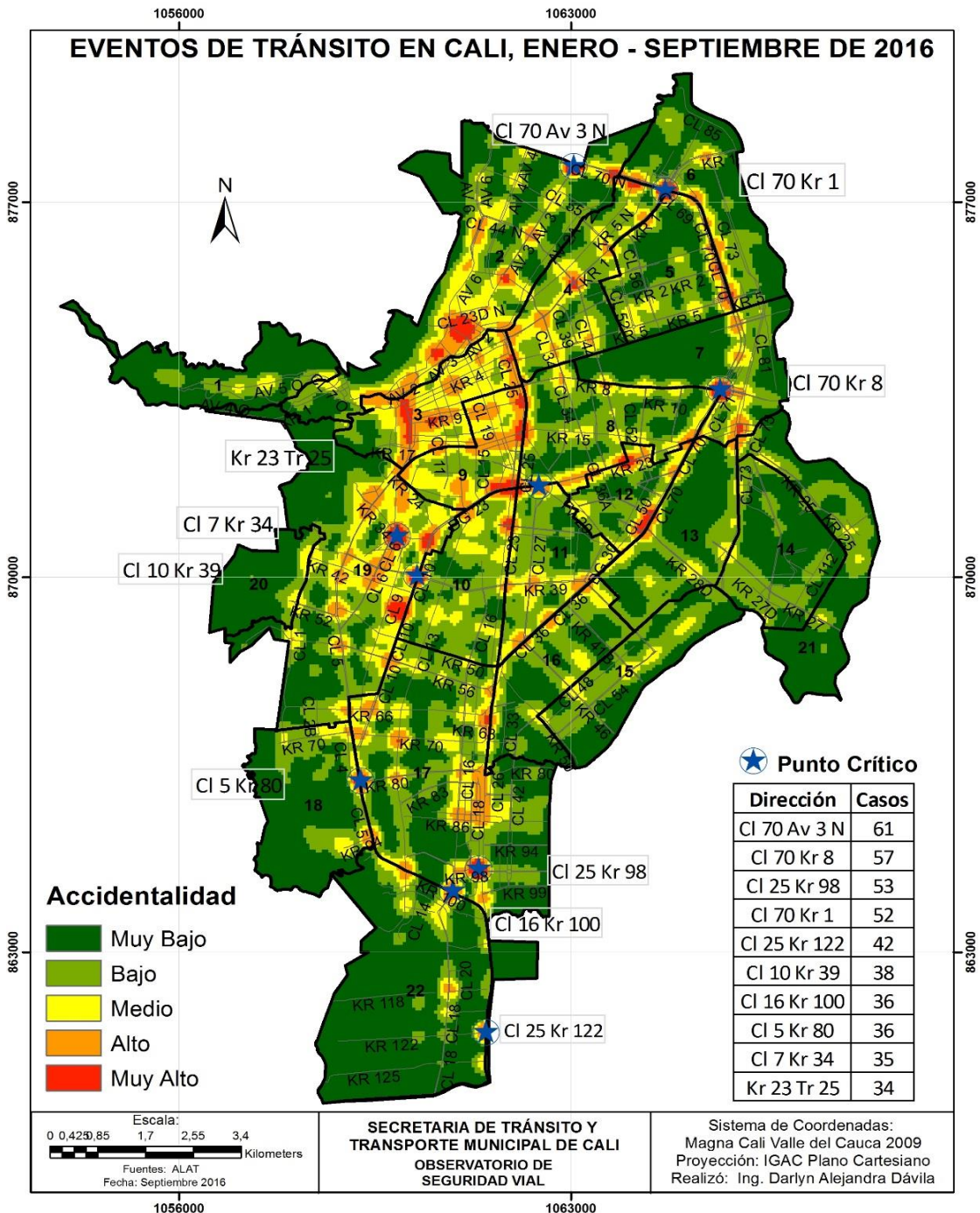
**ACCIDENTES DE TRÁNSITO SEGÚN MES.
01 ENERO A 30 DE SEPTIEMBRE. 2015 - 2016**



El mes de mayor accidentalidad en el año 2016, fue Abril con 1.384 (12,2%), y para el 2015, fue Marzo con 1.510 casos (12,4%).

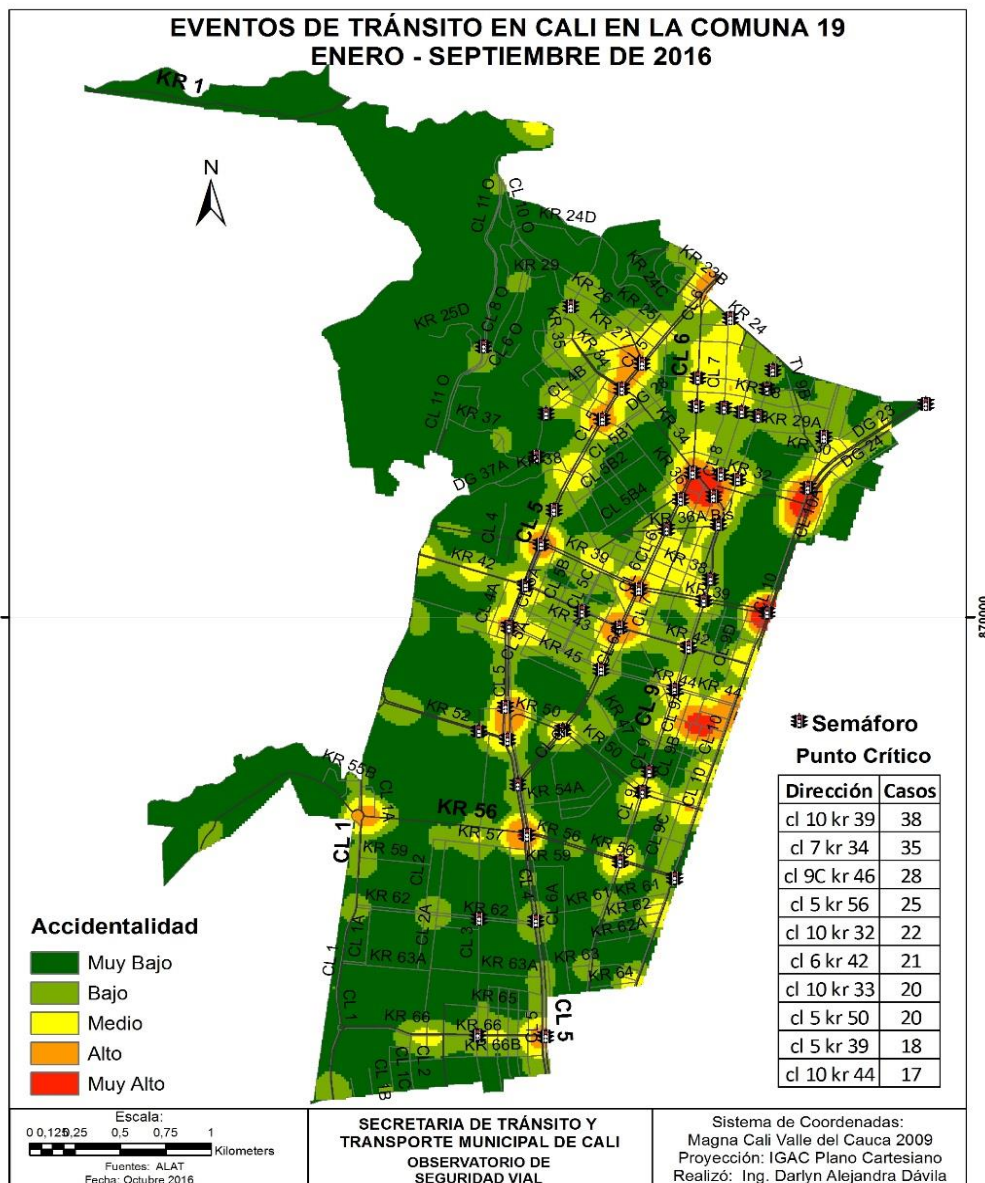
El mes de menor accidentalidad para los dos años comparativos fue Enero, con 1.153 casos para el año 2016 y 1.232 casos para el año 2015.


Al realizar el análisis espacial de los 11384 eventos de tránsito del periodo de enero a septiembre del 2016, la intersección de mayor ocurrencia de eventos fue en la calle 70 con avenida 3 norte, mas conocido como Sameco, en la zona se presenta una glorieta, la cual permite cruces y maniobras riesgosas. En el lugar ocurrieron 41 casos de solo daños, 17 choques con lesionados, 2 atropellos y una caída de ocupante. Al analizar las hipótesis de esos eventos, se evidencia que los sucesos estan sucediendo por no mantener la distancia de seguridad entre vehiculos motorizados, seguido de aprovisionamientos indebidos y para el caso de los peatones cruzar sin observar, ademas de que los vehiculos alcanzan velocidades superiores a 60km/h, en horas valle, antes de llegar a la glorieta volviendo aun mas vulnerables a los ciclistas y peatones. En su diseño de la glorieta, hay pérdida de la capacidad de la vía, iniciando con 4 carriles y saliendo de dicha glorieta a otro tramo vial con 3 carriles, sin prevención de señalización alguna. En el sentido de Sur a Norte, sobre la calle 70, se permite entrecruzamiento en la entrada de la glorieta entre la calzada de servicio y la principal, posibilitando maniobras riesgosas por parte de los conductores. (Ver mapa de eventos de tránsito en Cali, enero – septiembre de 2016).



La comuna 19 fue la de mayor incidencia en eventos por tránsito con 1292 casos reportados. Los barrios más afectados son: Eucarístico, El cedro, Champagnat, Urbanización Colseguros, Los Cábmulos, Urbanización Militar, Urbanización tequendama, Cuarto de Legua, Unidad Residencial Santiago de Cali y San fernando Viejo. En esta comuna, la intersección con mayores reportes de eventos fue la Calle 10 con Carrera 39, la cual presentó 38 casos en donde las hipótesis de los Fuente de los accidentes: Central Telefónica de reportes de accidentes de tránsito
Fuente de las muertes: Criminalística STTM y Comité de Muertes por Causa externa

eventos evidencian que el mayor factor de la accidentalidad en esta zona es por no mantener la distancia de seguridad entre el transporte motorizado y pasarse los semáforos en rojo; la intersección 4 puntos semafóricos y también tiene un puente vehicular sobre la autopista Sur-Oriental; no cuenta con pasos peatonales a nivel y los giros a la derecha no le da la prelación al peatón, puesto que no hay pasos pompeyanos, ni semaforos con caras peatonales en dichos giros; en la calzada central el limite de velocidad es de 80km/h, disminuyendo el foco de visibilidad de los conductores; la carpeta de rodadura de las calzadas de servicio presentan desgaste, grietas, parches y piel de cocodrilo. (Ver mapa de Eventos de tránsito en Cali en la comuna 19, enero – septiembre de 2016).



	OBSERVATORIO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL	
	BOLETÍN MENSUAL DE EVENTOS DE TRÁNSITO. SEPTIEMBRE 2016	

Se realizó un análisis de los centros generadores de viaje correlacionandolo con los eventos de tránsito ocurridos en el periodo de enero a septiembre de 2016, como lo son: los centros que prestan servicios de salud que incluye, hospitales, clínicas, centros y puestos de salud, institutos especializados, consultorios y unidad básica de atención; los centros educativos, que incluye: instituciones de educación básica, media, preescolar, no formal, técnica, tecnológica y superior; en los centros culturales se incluye: instituciones culturales, de desarrollo comunitario, teatros y salas de exposición; los centros de recreación que incluye: instituciones recreativas, deportivas y de escenario; y finalmente, las vías principales y secundarias. (ver mapa de los centros generadores de viaje versus los eventos de tránsito en Cali, enero – septiembre de 2016).

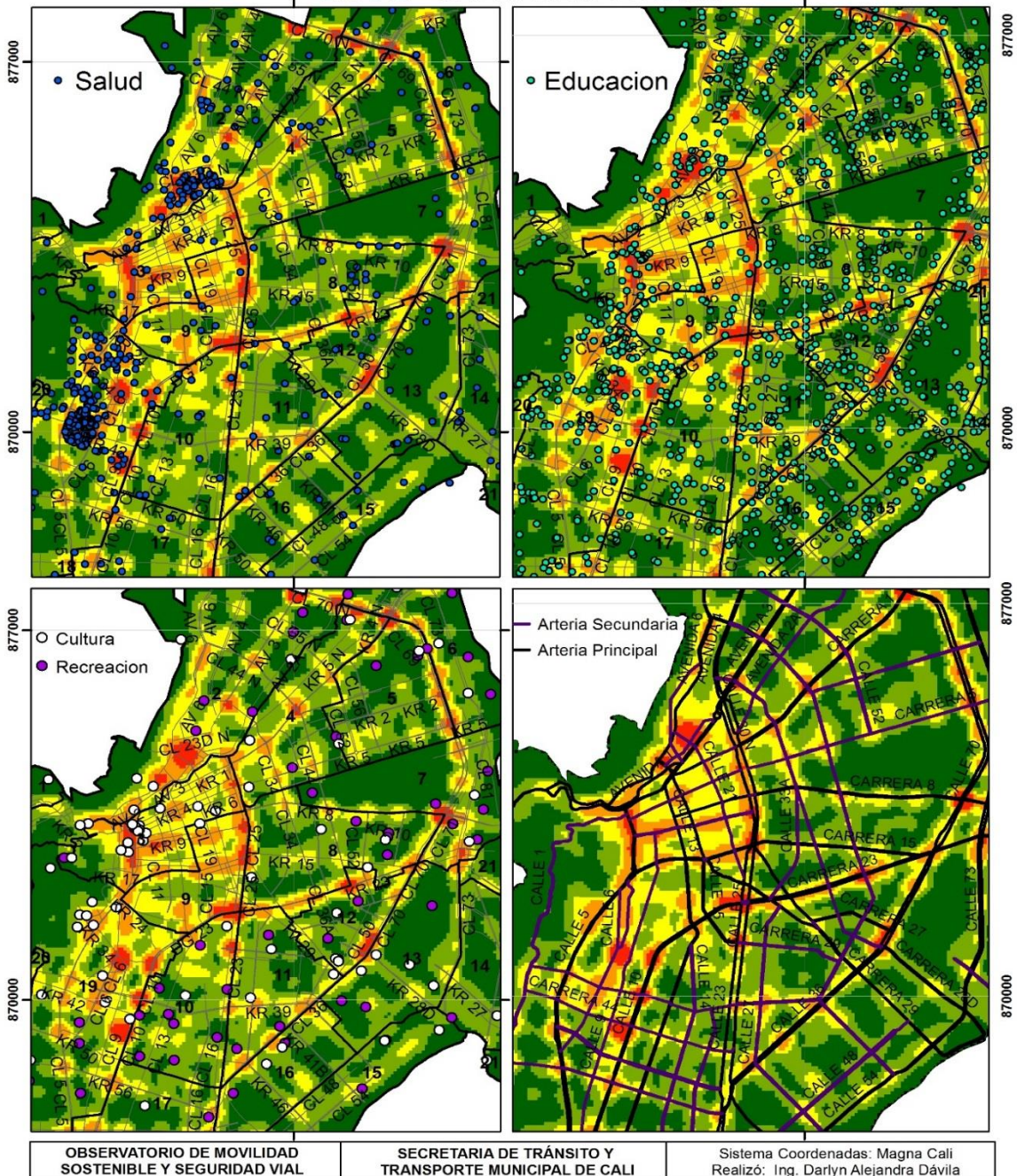
En el análisis correlacional con los centros de salud, se determinó que los puntos y focos de eventos de tránsito están ocurriendo a menos de 200 metros (medidos sobre la malla vial) de alguna institución con servicios de salud, pero hay un comportamiento diferente y no correlacionado sobre la calle 70 (La Simón Bolívar, tramo de vía que está presentando la mayor cantidad de casos de eventos de tránsito), donde no hay en específico para todas las zonas de incidencia, clínica de urgencias aumentando los tiempos de viaje en ambulancia.

Según la localización de los centros educativos, los eventos por tránsito están ocurriendo a menos de 200 metros aproximadamente de las instituciones educativas, y en la mayoría de casos los eventos están georeferenciados a menos de 100 metros, es decir, en la misma manzana del centro educativo.

En el caso de los centros culturales y de recreación hay una correlación que varía según la zona de Cali, ya que sobre la Calle 70, el evento está ocurriendo a menos de 300 metros del área de influencia de dichos centros, pero no es considerado un factor tan predominante como lo fue los centros educativos.

Al analizar el último cuadro inferior derecho del mapa, se evidenció que los eventos están ocurriendo con mayor porcentaje de incidencia sobre las arterias primarias de la ciudad que sobre las arterias secundarias.

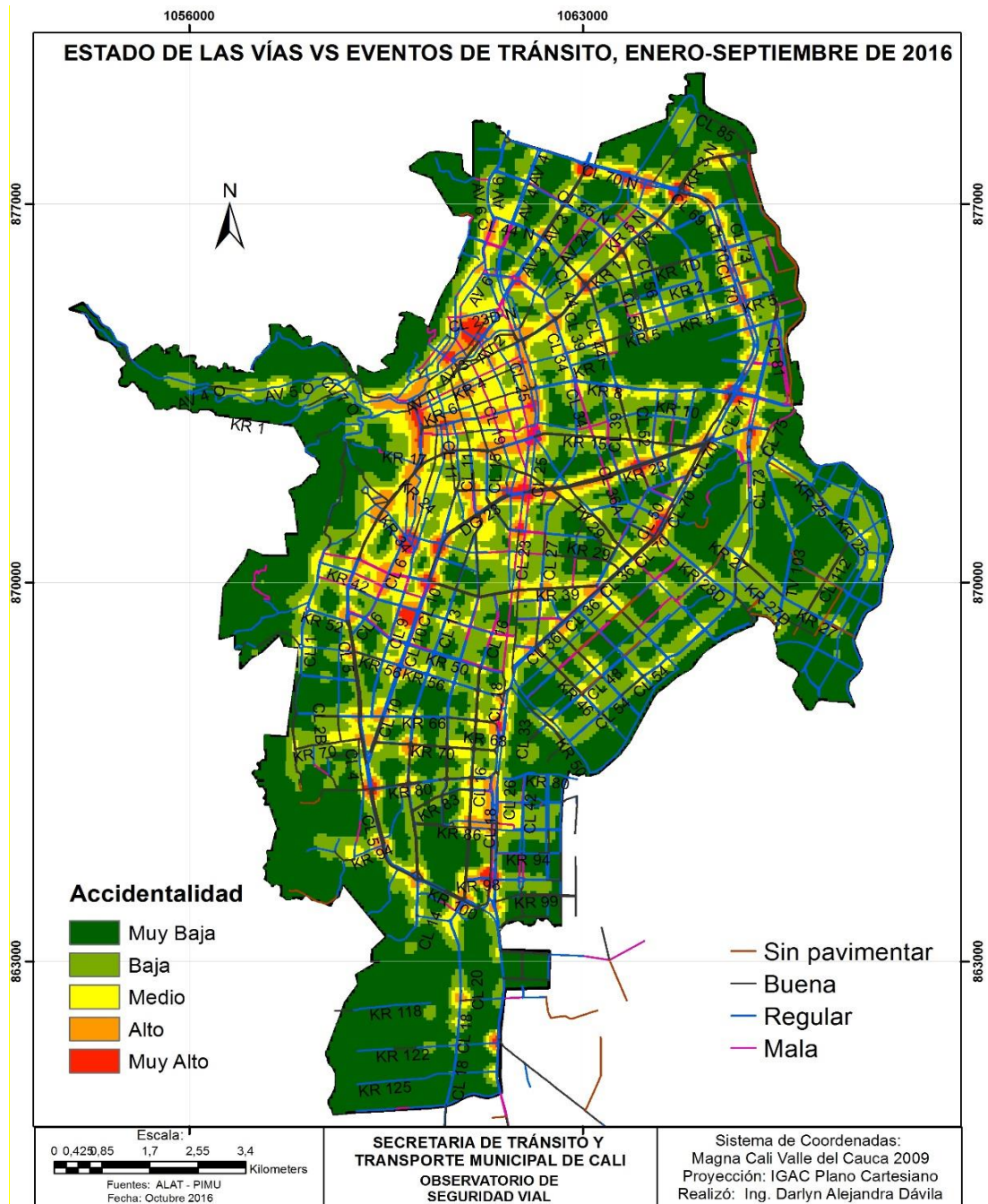
CENTROS GENERADORES DE VIAJE VS EVENTOS DE TRÁNSITO EN CALI, ENERO - SEPTIEMBRE DE 2016



Según el análisis del estado de la vía versus los eventos por tránsito del periodo de enero a septiembre de 2016, se determinó que los focos de los eventos de tránsito están ocurriendo en gran parte sobre las vías con un estado regular, esto con base al estudio de campo realizado por el PIMU en el año 2015, es decir que dichas vías presentan alguna o varias de las siguientes características:

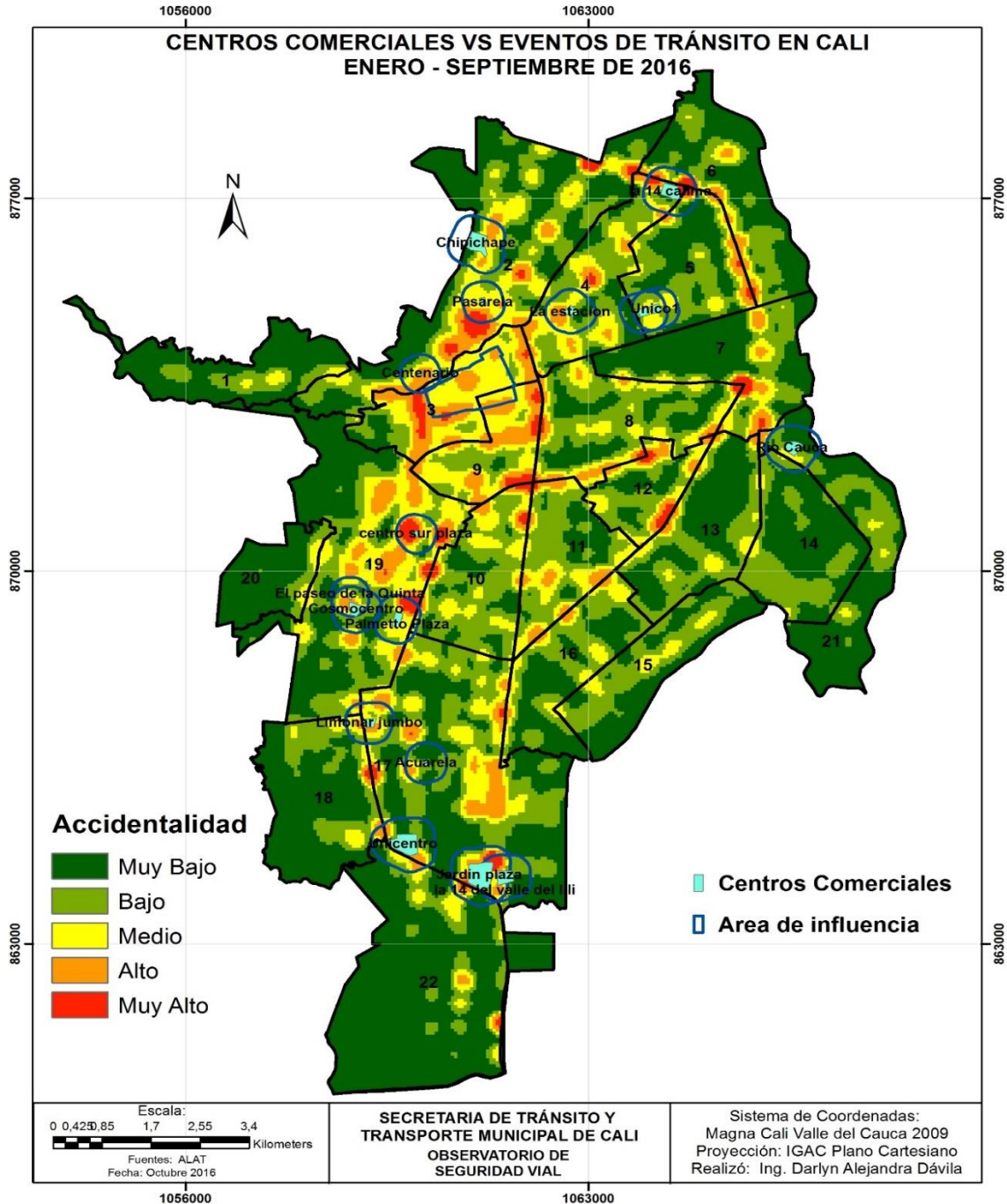
Fuente de los accidentes: Central Telefónica de reportes de accidentes de tránsito
 Fuente de las muertes: Criminalística STTM y Comité de Muertes por Causa externa

desgaste, baches pequeños, piel de cocodrilo, parches o grietas; sobre las arterias que están en buen estado, los eventos de tránsito que se están presentando son mínimos, pero ocurre un patrón distinto sobre la autopista sur-oriental (Carrera 23), en donde el estado de las vías es bueno sin embargo hay concentración de eventos ocurridos en el cruce de la calle 44, donde los factores asociados a la accidentalidad son otros, como los entrecruzamientos permitidos y riesgosos.



Fuente de los accidentes: Central Telefónica de reportes de accidentes de tránsito
Fuente de las muertes: Criminalística STTM y Comité de Muertes por Causa externa

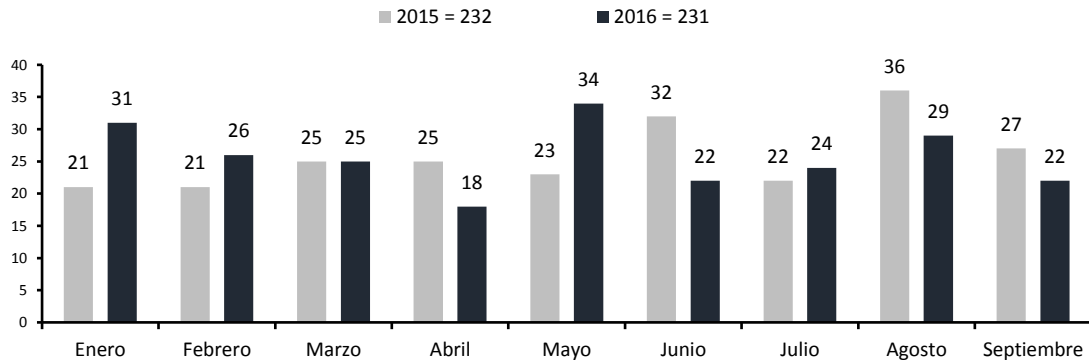
Al correlacionar los centros comerciales con los eventos de tránsito, se halló que no hay una correlación directa de los eventos con dichos centros, caso contrario que ocurre con el centro comercial La 14 de Calima y El Centro Sur Plaza (por las canchas panamericanas), donde los factores que influyen en los eventos son variados como el diseño y estado de las vías, el desuso de los puentes peatonales y la poca accesibilidad a los pasos peatonales.



Fuente de los accidentes: Central Telefónica de reportes de accidentes de tránsito
Fuente de las muertes: Criminalística STTM y Comité de Muertes por Causa externa

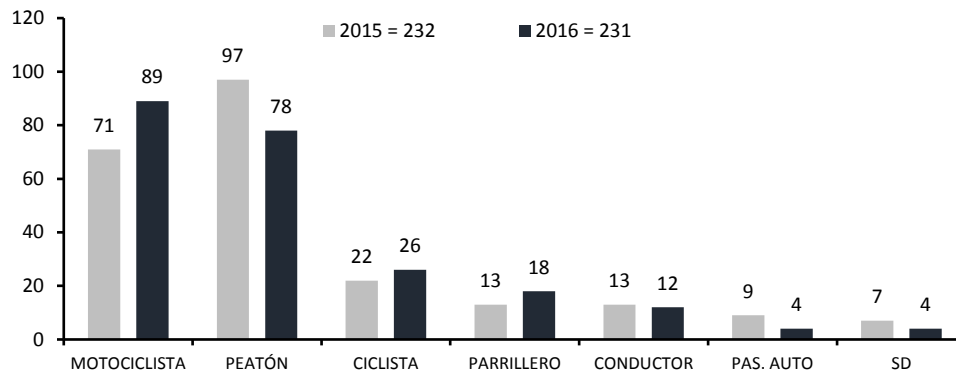
ANÁLISIS DE MORTALIDAD POR EVENTOS DE TRÁNSITO EN CALI ENERO SEPTIEMBRE 2015 – 2016.

**MUERTES EN EVENTOS DE TRÁNSITO SEGÚN MES
01 ENERO A 30 DE SEPTIEMBRE. 2015 - 2016**



En los 9 meses que han corrido del 2016 se presentó un caso más que en el 2015. En el 2016 el mes de mayor mortalidad fue **Mayo** con 34 casos, el de menor fue **Abril** con 18 casos y en el mes de Septiembre se presentaron **22** casos **5** casos menos que en el 2015.

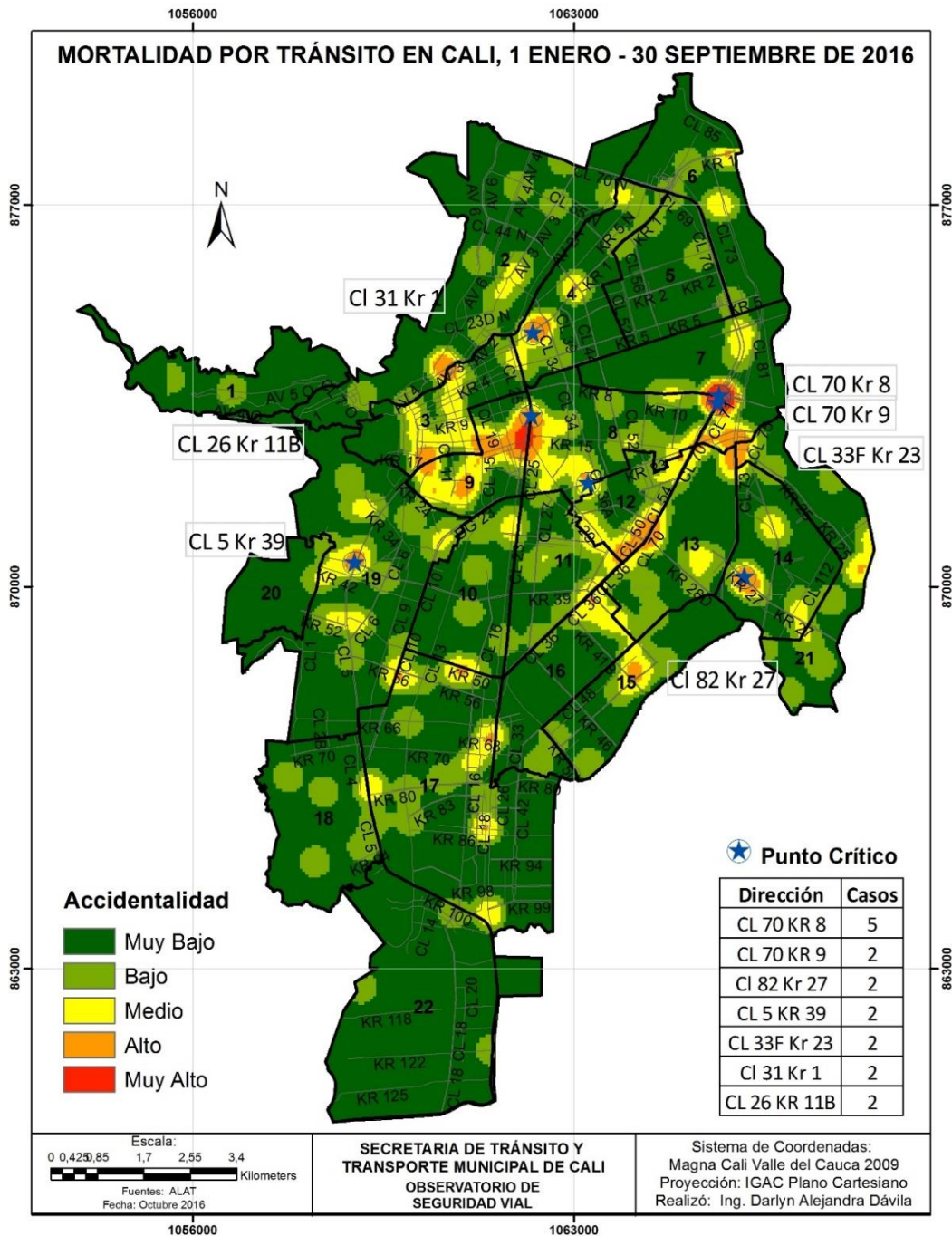
**MUERTES EN EVENTOS DE TRÁNSITO SEGÚN TIPO
01 ENERO A 30 DE SEPTIEMBRE. 2015 - 2016**



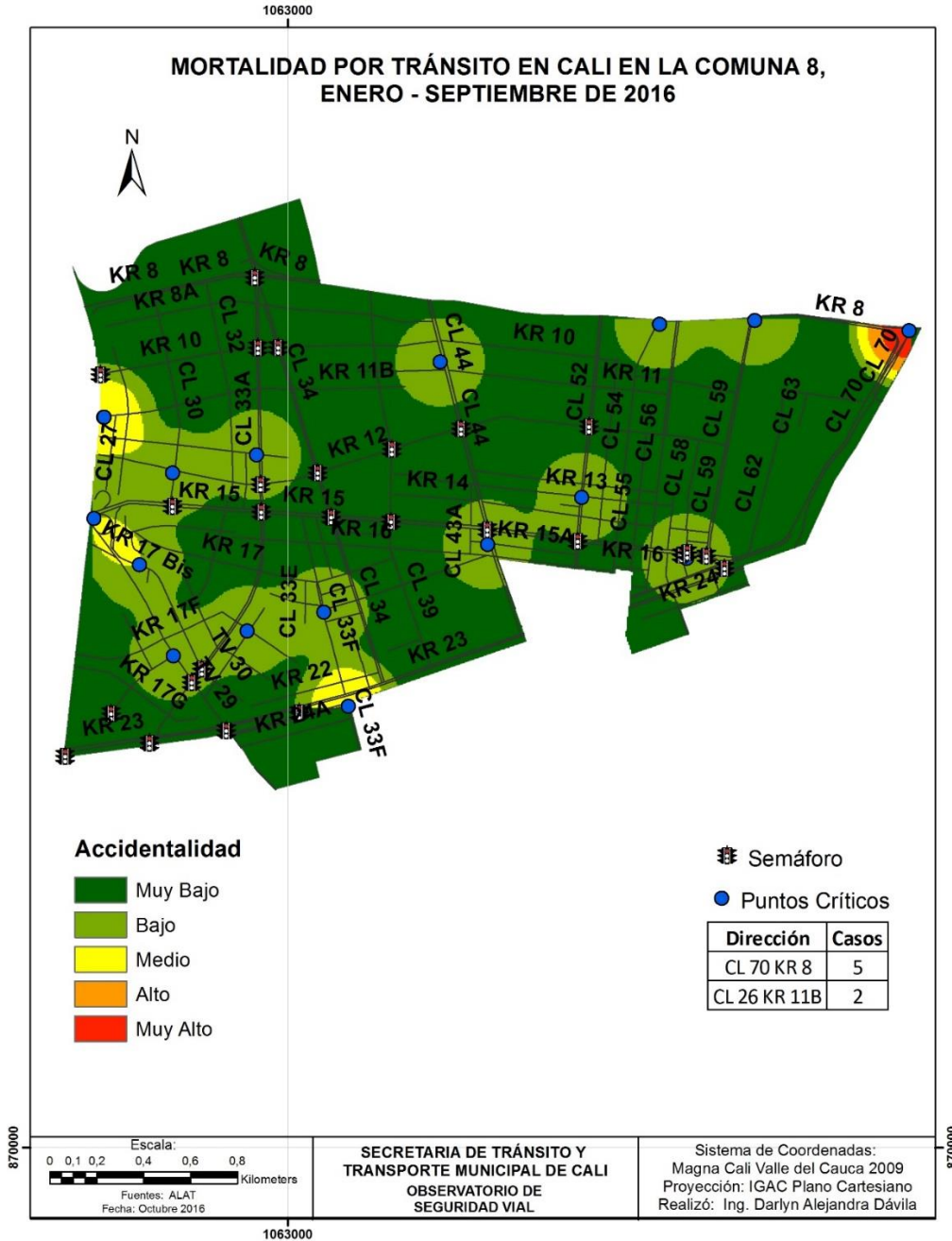
El 46,3% de las víctimas fatales fueron motociclistas y parrilleros, con 107 casos; El 33,7% fueron Peatones, con 78 casos.

Al realizar el análisis espacial de mortalidad, la intersección con mayor ocurrencia fue la Calle 70 con Carrera 8, zona Nor-Oriente, donde se encuentra ubicado el puente de López, reportándose 5 casos de mortalidad; las víctimas fueron 3 peatones arrollados, uno por un vehículo y los otros dos por motocicleta; y otros 2 registros de muertes, donde las víctimas fueron un motociclista (colisionó con una bicicleta) y un parrillero de moto (colisionó con un vehículo). La zona no cuenta con pasos peatonales, además de que hay paraderos del MIO sin bahías exclusivas y sin caminos seguros para

transitar hasta ellos; Se cuenta con 2 cámaras de fotodetección fijas con velocidades límites de tránsito de 60km/h; los paraderos informales de los taxistas, del MIO y del vehículo particular, reducen la capacidad de la vía, permitiendo maniobras riesgosas de los motociclistas y conductores en general.



La comuna 8 fue la de mayor incidencia en mortalidad por tránsito con 22 casos reportados. Los barrios más afectados son: Urbanización La Nueva Base, Benjamín Herrera, Santa Mónica Popular y Saavedra Galindo. En esta comuna, la intersección con mayores reportes de eventos fue la Calle 70 con Carrera 8, la cual presentó 5 casos; los factores asociados fueron explicados en el Mapa general de mortalidad por tránsito.




	OBSERVATORIO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL	
	BOLETÍN MENSUAL DE EVENTOS DE TRÁNSITO. SEPTIEMBRE 2016	

Tabla Resumen

	01 enero a 30 Septiembre. 2015	01 enero a 30 Septiembre. 2016	Diferencia de casos	Cambio porcentual
Accidentalidad	12191	11384	-807	-6,60%
Mortalidad	232	231	-1	-0,43%
Total	12423	11615	-808	-6,50%

Atentamente,

Héctor Yeison Arana Pinilla.
Director Observatorio de Seguridad Vial STTM.