 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

## **PONENCIA AL PROYECTO DE ACUERDO No. 237 DE 2020.**

### **“POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE E INCENTIVA LA CONSTRUCCIÓN DE CRUCES PEATONALES SEGUROS A NIVEL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

#### **1. OBJETO DEL PROYECTO.**

Al revisar el proyecto de acuerdo que nos trae la bancada del Partido Alianza Verde, en cabeza de la Concejal Lucía Bastidas, se encuentra que este busca *“promover e incentivar la construcción de cruces peatonales seguros a nivel en el Distrito Capital.”*, con la intención de brindar mayor seguridad al peatón.

#### **2. ANTECEDENTES DEL PROYECTO.**


De acuerdo con lo establecido en la iniciativa, es la primera vez que este proyecto es radicado en la corporación para su discusión.

#### **3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO.**

La iniciativa afirma que todos los seres humanos somos peatones, pues caminar es nuestro medio de transporte por naturaleza. En ese sentido, brindar infraestructura que proteja esta condición y propenda por establecer seguridad en estos desplazamientos debe ser una prioridad.

#### **4. ANÁLISIS DEL PROYECTO DE ACUERDO:**

La importancia de esta iniciativa radica en que salva vidas y previene lesiones en los peatones quienes mayormente padecen las consecuencias de una deficiente planificación en cruces viales y/o limitaciones en la utilización de los puentes peatonales. Al revisar el Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá para el 2018, informe sobre los principales indicadores

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019


relacionados con seguridad vial, que servirán de insumo para la adopción y puesta en marcha de políticas públicas en esta materia, encontramos datos muy relevantes que sirven para entender la importancia de esta iniciativa.

Frente a esto, es importante comprender que el peatón no siempre cuenta con la posibilidad de circular como actor vial en garantía de sus derechos y esto lo hace vulnerable, más aún si se padece alguna condición de discapacidad.

El referido informe establece que los siniestros de transporte son la segunda causa de muertes violentas en Colombia después de los homicidios. Para el 2018, las fatalidades asociadas a estos siniestros representaron el 26,7% del total de las muertes violentas del país, para el caso de Bogotá esta se ubicaron en el 21%. Es decir, las muertes relacionadas con siniestros de transporte equivalen a 1 de cada 4 muertes violentas en Colombia y a 1 de cada 5 de estos decesos en Bogotá. Un porcentaje altamente preocupante.

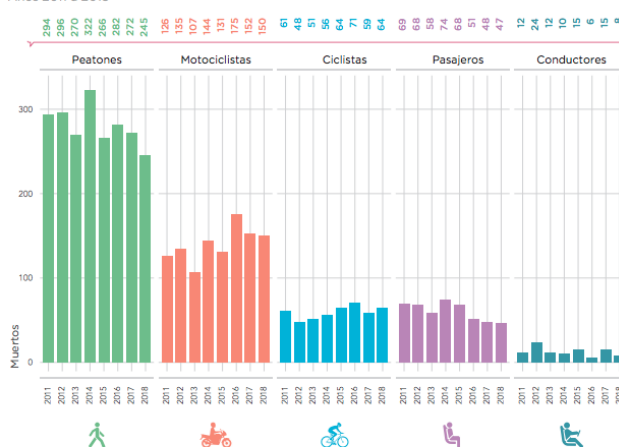
Al revisar el histórico de muertes por siniestros viales en Bogotá, se observa que desde principios de este siglo al 2018 se ha presentando un descenso cercano a la 50%. Los registros del años 2000 indican que hubo 1014 muertes, 923 en el 2001, 865 en el 2002, 585 en el 2003 y desde ahí, salvo los años 2004 y 2014, estos indicadores estuvieron por debajo de las 570 muertes anuales. En el 2018 este indicador registró 514 muertes, la segunda más baja desde el inicio de esta medición. No obstante, es importante reiterar que, según el mismo informe, *en la capital colombiana también se concentran el mayor número de muertes por siniestros de tránsito, 514 fallecidos que corresponden al 7,5% de las víctimas fatales del país.*

Ahora bien, al revisar los 514 fallecidos durante el 2018 se encuentra que cerca de la mitad de estos, el 47,7% que equivalen a 245, corresponden a peatones. Seguidos en segundo lugar por 150 motociclistas (29,2%). Esta situación no es novedosa, pues según el informe en cuestión, desde el 2011 a 2018, los peatones han ocupado el lamentable primer lugar en víctimas fatales, como lo señala la siguiente gráfica.

 <p><b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b></p>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

**Víctimas fatales según condición**

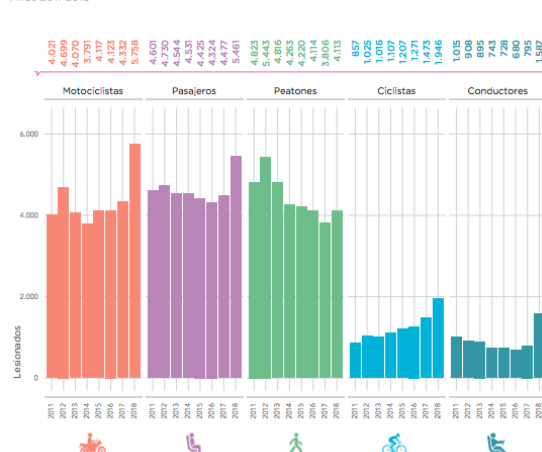
Años 2011 a 2018



Elaboración SDM-DSVCT  
Fuente: SIGAT 2011-2018

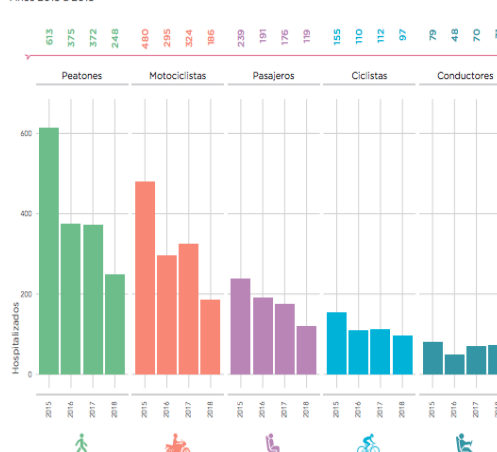
De igual manera, al revisar la información sobre las víctimas lesionadas y hospitalizadas según la condición del mismo informe en cuestión, es claro que los peatones, motociclistas y pasajeros siguen turnándose este deshonroso primer puesto.

Gráfica 18.  
**Víctimas lesionadas según condición**  
Años 2011-2018




Elaboración SDM-DSVCT  
Fuente: SIGAT 2011-2018

Gráfica 21.  
**Víctimas hospitalizadas según condición**  
Años 2015 a 2018



Elaboración SDM-DSV  
Fuente: SIGAT 2015-2018

De los anteriores gráficos es totalmente posible concluir que en términos de seguridad vial, los peatones son los más expuestos y por ende afectados a siniestros de movilidad. Ahora bien, ¿qué tipo de vehículo son los que más amenazan la seguridad de los peatones? De

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

acuerdo con el Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá para 2018, el 80% de las muertes de peatones estuvieron asociadas a siniestros con motocicletas (33%), vehículos livianos (27%) y buses de transporte de pasajeros (20%).


Otro importante punto a tener en cuenta es el lugar donde suceden estos siniestros. En virtud de la medición que realizó el referido anuario, de las 19 localidades analizadas (no se tuvo en cuenta la localidad de Sumapaz) en 17 de estas (exceptuando Usaquén y Suba) las principales víctimas mortales de accidentes de tránsito fueron los peatones. Es decir la problemática es generalizada en la ciudad concentrándose en 3 localidades Kennedy, Suba (a pesar de que en esta localidad no se registran mayoritariamente peatones como víctimas mortales en accidentes de tránsito) y Engativá, registraron el 33% de las muertes.

Finalmente, del informe se tiene que durante el 2018 se presentaron siniestros graves con peatones cada dos horas y dos minutos. Así mismo, se registraron 11 peatones heridos cada día por siniestros viales y murió un peatón cada 35 horas.

Los datos que arroja el estudio en cuestión demuestran que, a pesar de que la mortalidad asociada a accidentes de tránsito se ha venido reduciendo, dicha reducción presenta un estancamiento. Jamás hemos podido reducir los decesos por debajo de los 500 en cada año. Esto invita a hacer un replanteamiento de las estrategias y políticas implementadas para reducir estas situaciones.

El proyecto de acuerdo del cual rendimos ponencia pretende que se incentive y se promueva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel en Bogotá, pues expone la situación de accidentalidad en la ciudad y la falta de capacidad que tienen los puentes peatonales para prevenir los accidentes.

Dentro de este se establece que los puentes peatonales están más al servicio de los vehículos que de los peatones, dado que imponen a estos la obligación de recorrer una mayor distancia para proteger su vida y, valga la pena decirlo, estos puentes no presentan mayores garantías para los peatones, pues en muchas ocasiones son utilizados por delincuentes para atacar a sus víctimas.

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019


Si todos, en nuestra concepción más original, somos peatones, no se entiende como estas estructuras están destinadas – o pareciera serlo- a mejorar la movilidad de los vehículos y no a proteger y/o facilitar la movilidad del peatón. Sobre todo cuando el nivel de accidentalidad, lesiones y mortalidad es considerable.

Ante ese panorama, la propuesta que presenta el Partido Alianza Verde es muy clara y conveniente, no solo porque facilita el tránsito seguro de los peatones sino porque los costos de este tipo de iniciativas son menores en relación con la construcción de puentes peatonales. En ese sentido consideramos que Bogotá debería tener más cruces peatonales a nivel.

De acuerdo con la iniciativa estos cruces favorecen al peatón en términos de comodidad y accesibilidad pues no requieren que estos realicen un mayor desplazamiento para su uso. Otro punto a favor de estos cruces radica en la seguridad. Los puentes peatonales, como se dijo anteriormente, son aprovechados por la delincuencia para atacar a los peatones, siendo esto un motivo para no utilizarlos; los cruces, por su mismo diseño, evitan que estos sea aprovechados para delinquir.

La señalización propia de los cruces a nivel hace que los conductores tomen mayores precauciones y así se eviten accidentes, situación que no acontece con los puentes peatonales. Así mismo, la infraestructura de los puentes peatonales hace que no todos los ciudadanos puedan acceder a estos, muchas de estas estructuras no están habilitadas para las personas en condición de discapacidad, vulnerando claramente sus derechos y exponiéndolas a un riesgo alto.

Por otro lado, la construcción de puentes peatonales en lugar de cruces a nivel evidencia un desarrollo urbano que premia el vehículo, lo cual iría en contravía de la necesidad ambiental de privilegiar otros medios de transporte. Además, en temas presupuestales, la inversión en los cruces es considerablemente más baja que la se debe hacer en un puente peatonal. De acuerdo con información suministrada por Martha Giraldo, Directora de la *Fundación en los Zapatos del Peatón* – FundaPeaton – un cruce seguro puede costar entre 400

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

a 500 millones de pesos, en cambio, un puente peatonal estaría entre los 1500 y 5000 millones de pesos.

En virtud de las anteriores razones, consideramos importante apoyar esta iniciativa y procedemos a presentar ponencia positiva con modificaciones a la misma.

## **5. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL**

### **a) Constitución Política**

*Artículo 1.* Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.

*Artículo 5.* El Estado reconoce, sin discriminación alguna, la primacía de los derechos inalienables de la persona y ampara a la familia como institución básica de la sociedad.

*Artículo 24.* Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.


*Artículo 313.* Corresponde a los Concejos:

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio
10. Las demás que la Constitución y la ley le asignen.

### **b) Leyes**

Ley 361 de 1997 de 1997, “Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas en situación de discapacidad y se dictan otras disposiciones.”

Ley 769 de 2002 Nivel Nacional “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Ley 1083 de 2006 “Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.”

Ley 1346 de 2009 “Por medio de la cual se aprueba la "Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad", adoptada por la Asamblea General de la Naciones Unidas el 13 de diciembre de 2006.

Ley 1618 de 2013 "Por medio del cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad.”

### **c) Normativa Distrital**

Acuerdo 38 de 1999 por el cual se dictan normas sobre los derechos y deberes del peatón tendientes a garantizar el adecuado uso del espacio público.

Acuerdo 600 de 2015 “Por el cual se establece la estrategia -Muévete Diferente- y se dictan otras disposiciones”.


Acuerdo 663 de 2017, “Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el Distrito Capital”.

Decreto 323 de 1992 “Por el cual se reglamentan las zonas viales de uso público en lo referente a las áreas para el sistema vial general y para el transporte masivo, la red vial local de las urbanizaciones y el equipamiento vial”

Decreto 190 de 2004 “Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003” y se compila el Plan de Ordenamiento Territorial (POT).

Decreto 215 de 2005 “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Espacio Público para Bogotá Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones”

Decreto 308 de 2018 “Por medio del cual se adopta la Cartilla de Andenes de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”.

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Decreto Distrital 324 de 2014 “Por el cual se adoptan medidas para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad en el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”.

## COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ.

De conformidad con el artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993:

“Artículo 12. Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:

1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

19. Dictar normas de tránsito y transporte.


Por su parte, el artículo 13 señala:

**“Artículo 13. Iniciativa.** Los proyectos de acuerdo pueden ser presentados por los concejales y el alcalde mayor por conducto de sus secretarios, jefes de departamento administrativo o representantes legales de las entidades descentralizadas. El personero, el contralor y las juntas administradoras los pueden presentar en materias relacionadas con sus atribuciones. De conformidad con la respectiva ley estatutaria, los ciudadanos y las organizaciones sociales podrán presentar proyectos de acuerdo sobre temas de interés comunitario”.

## 6. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, el presente proyecto de acuerdo no tiene impacto fiscal, ya que no se incrementará el presupuesto anual del Distrito, ni ocasionará la creación de nuevas fuentes de financiación. Las medidas a adoptar deberán ser financiadas con el presupuesto de las entidades pertinentes.

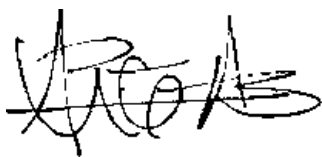


 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

## 7. CONCLUSIÓN

De acuerdo a los argumentos anteriores, presentamos **PONENCIA POSITIVA CON MODIFICACIONES** al Proyecto de Acuerdo N° 237 de 2020, **“POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE E INCENTIVA LA CONSTRUCCIÓN DE CRUCES PEATONALES SEGUROS A NIVEL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**


Cordialmente,



**ADRIANA CAROLINA ARBELÁEZ GIRALDO**  
Concejala Ponente. (Coordinadora)



**HEIDY LORENA SANCHEZ BARRETO**  
Concejala Ponente

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

## PROYECTO DE ACUERDO No. 237 DE 2020

### “POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE E INCENTIVA LA CONSTRUCCIÓN DE CRUCES PEATONALES SEGUROS A NIVEL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

#### EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.,

En uso de las atribuciones Constitucionales y legales, en especial las contenidas en el Artículo 12, numerales 1 y 19 del Decreto Ley 1421 de 1993.


### ACUERDA

**ARTÍCULO 1.** La ciudad de Bogotá D.C. promoverá e incentivará la construcción de cruces peatonales seguros a nivel.

**PARÁGRAFO.** Los cruces peatonales seguros a nivel en el Distrito Capital deberán garantizar la accesibilidad universal, incluyente y eficiente mediante una infraestructura física apropiada para las personas con movilidad reducida y en general para todos peatones de la ciudad, reconociendo la obligación de ofrecer alternativas seguras para el cruce de calles a nivel.

**ARTÍCULO 2.** Con excepción de las autopistas o vías de primer nivel nacional, el Distrito evitará la construcción de más puentes peatonales en vías de la ciudad.

**ARTÍCULO 3.** Los puentes peatonales que se deterioren con el tiempo y/o tengan problemas de iluminación, no tendrán repotenciación, serán reemplazados por cruces peatonales a nivel. En los casos en que, por las condiciones de circulación crítica esto sea inviable, la Secretaría Distrital de Movilidad, en coordinación con el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial – UMV y la(s) Alcaldía(s) Local(es) correspondiente(s) desarrollaran un estudio que permita evidenciar alternativas claras que garanticen la accesibilidad universal y evite recorrer mayores distancias a los peatones.

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

**ARTÍCULO 4.** Para los pasos peatonales nuevos que se pretenden instalar se deberá contar con un estudio que permita evidenciar alternativas claras que garanticen la accesibilidad universal. Dicho estudio estará a cargo de la Secretaría Distrital de Movilidad, en coordinación con el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial – UMV y la(s) Alcaldía(s) Local(es) correspondiente(s)

**ARTÍCULO 5.** Las características técnicas de los cruces peatonales seguros a nivel deberán cumplir los “lineamientos técnicos en materia de seguridad vial para entidades externas” específicamente los contenidos en el tema de “Infraestructura Segura para Peatones”.

**ARTÍCULO 6.** El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

**Publíquese y cúmplase**