



## MEMORANDO

PARA: **DRA. ILBA YOHANNA CÁRDENAS PEÑA**  
Secretaria General del Concejo de Bogotá

DE: **H.C. DORA LUCIA BASTIDAS UBATE**

Asunto: Radicación proyecto de acuerdo

Cordial saludo:


Por medio de la presente me permito radicar el proyecto de acuerdo **“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,

**LUCIA BASTIDAS UBATÉ**  
Concejal de Bogotá

Anexos:  
Copia: N/A  
Proyectó: N/A  
Revisó: N/A



	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

## PROYECTO DE ACUERDO No. \_\_\_\_\_ 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”

#### I. OBJETO DEL PROYECTO

El objeto del presente proyecto de acuerdo es promover e incentivar la construcción de cruces peatonales seguros a nivel en el Distrito Capital.

#### II. ANTECEDENTES

El presente proyecto de acuerdo no evidencia antecedentes en su presentación.


#### III. CONTEXTO Y JUSTIFICACIÓN

Los peatones son sin dudas, uno de los actores viales más vulnerables de la vía. En un siniestro de tránsito en Bogotá, los peatones son los más afectados, representaron el 48% de las víctimas fatales durante el 2018, según las cifras del Anuario de Siniestralidad vial de Bogotá para ese año. Muchas de las víctimas se pueden ver afectadas por una discapacidad temporal o permanente.

**Tabla 1. Cantidad de víctimas fatales según condición y transporte - Año 2018**

Condición	Victimas fatales	Participación
<b>Peatón</b>	<b>245</b>	<b>47,7%</b>
<b>Motociclista</b>	<b>150</b>	<b>29,2%</b>
<b>Ciclista</b>	<b>64</b>	<b>12,5%</b>
<b>Pasajero</b>	<b>47</b>	<b>9,1%</b>
Motocicleta	29	5,6%
Vehículo liviano	8	1,6%
Vehículo de transporte de pasajeros	6	1,2%
Taxi	2	0,4%
Vehículo de transporte de carga	2	0,4%
<b>Conductor</b>	<b>8</b>	<b>1,6%</b>
Vehículo liviano	4	0,8%
Taxi	3	0,6%
Vehículo de transporte de pasajeros	1	0,2%

Fuente: Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá 2018. Secretaría Distrital de Movilidad

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019


Aun cuando existen diversos medios de transporte, la caminata es el más frecuente, económico, incluyente y flexible para desplazarse. Es necesario recalcar que TODOS somos peatones, es nuestro rol natural en el complejo sistema de movilidad, no importa si abordamos un vehículo, pues al inicio o final de cada etapa de viaje volvemos a ser peatones que transitan la ciudad.

La Constitución Política, reconoció en el artículo 24 el derecho que tenemos de circular libremente, derecho que es inalienable y que debe ser garantizado por el Estado. En la Ley 769 de 2002, que expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre, en el inciso segundo del artículo 1, se establece que este derecho, “*está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.*” (Subrayado y negrilla fuera del texto original).

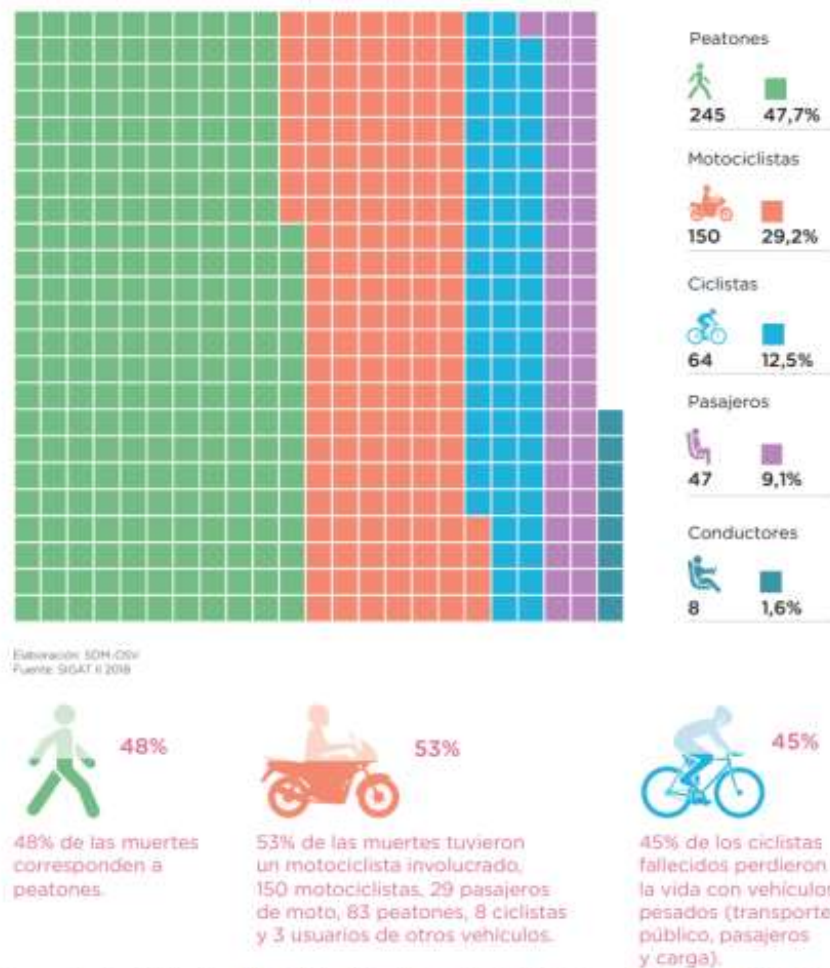
Si bien es cierto que existen múltiples medidas que desde el Estado pueden ser adoptadas para la garantía de la seguridad y la comodidad de los peatones este proyecto de acuerdo busca brindar una medida de seguridad en los cruces de la ciudad Capital, que permita la accesibilidad universal y que sean pensadas para el peatón no para el vehículo.

La idea fundamental es que esta medida tenga una mayor prioridad y que represente “*un aporte importante y duradero al objetivo de lograr unas vías más seguras para los peatones, supeditado por las condiciones normativas que permiten compartir el espacio público de manera equitativa y segura*” como se reza en los Lineamientos Técnicos en Materia de Seguridad Vial para Entidades Externas, en su tema Infraestructura Segura para Peatones.

Los usuarios vulnerables, como los son peatones, ciclistas y motociclistas suman el tenebroso 89,4% de las víctimas mortales ocasionadas por los siniestros de tránsito, durante el 2018.


	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

**Figura 1. Víctimas Fatales en Bogotá 2018**

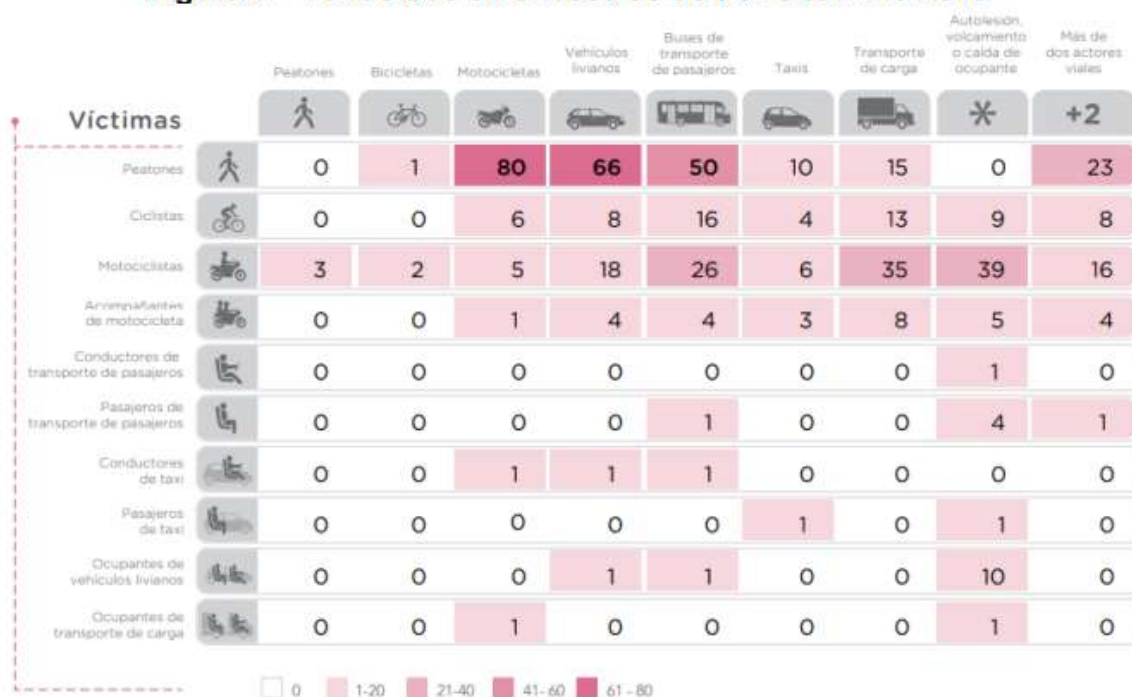


Fuente: Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá 2018. Secretaría Distrital de Movilidad

De acuerdo con este mismo anuario los peatones son las mayores víctimas en siniestros con motocicletas y vehículos livianos, tal como se presenta en la siguiente gráfica.

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

**Figura 2 – Fallecidos en siniestros de tránsito. Año 2018**




Fuente: Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá 2018. Secretaría Distrital de Movilidad

Dentro de los factores determinantes para la gravedad del siniestro, la velocidad es considerada como el principal factor de acuerdo con los estudios de la Organización Mundial de la Salud y del Instituto de Recursos Mundiales (WRI).

El Programa de Gestión de la Velocidad de Bogotá, señala que los puntos críticos para los usuarios más vulnerables se concentran en la malla vial arterial, lugares precisamente en donde se registran los mayores excesos de velocidad. Específicamente para los peatones, los puntos críticos coinciden con tramos de vía que además de tener altas velocidades, cuentan con alta densidad de actividades, especialmente comerciales.

Para el periodo comprendido entre enero y mayo del 2020, el número de peatones víctimas fatales de los siniestros de tránsito en el Distrito han sido 40, que representa una disminución de 55,56% con respecto al mismo periodo en 2019, que fueron de 90 víctimas fatales, de acuerdo con los datos preliminares procesados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

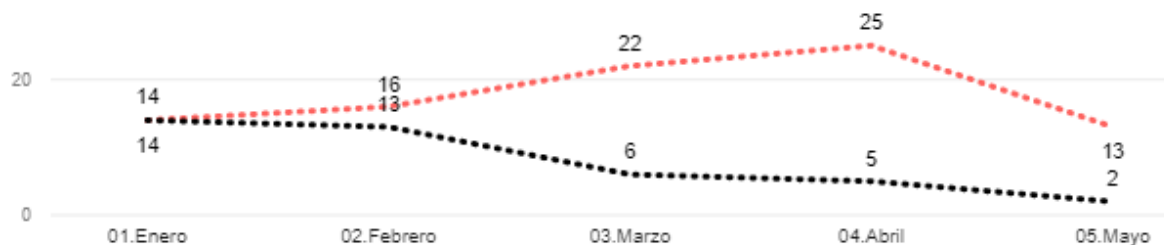
	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

**Figura 3. Comparativo víctimas fatales 2019 - 2020**

<b>90</b>	<b>40</b>	<b>-50</b>	<b>-55,56%</b>
2019	2020	Variación	% V

Mes de ocurrencia

Ano\_Hecho ● 2019 ● 2020




Fuente: Datos procesados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial con base en información del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses con corte a 31 de mayo de 2020.

Estas cifras, representan grandes avances para la movilidad de la ciudad, pero son reflejo de las restricciones que se han impuesto a la movilidad de la gran mayoría de los ciudadanos debido a la emergencia sanitaria por el COVID-19, por tal razón no se debe descartar la medida propuesta en el presente proyecto de acuerdo que pretende ser un aporte duradero que garantice la seguridad de los peatones.

De la mano de los lineamientos de diseño y operación de la infraestructura peatonal, se requiere un documento de política que garantice una alternativa segura y clara para los cruces de los peatones, los cuales deberán ser a nivel y que garanticen condiciones mínimas de accesibilidad, comodidad y seguridad a los usuarios que interactúan y se movilizan diariamente por estos espacios.

La actual solución para que un peatón cruce una calle, requiere bien sea exponer su vida a la velocidad de los vehículos que transitan por el lugar donde debe cruzar o recorrer una distancia más larga de la necesaria tomando un puente peatonal.

	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

Estas estructuras están diseñadas para privilegiar a los vehículos motorizados, con el fin que paren lo menos posible, y aunque algunos diseños procuran una accesibilidad universal y un lugar seguro por el cual el peatón pueda cruzar, lo cierto es que en muchas ocasiones ninguna de las dos cualidades representa una mejora para el peatón.

Al realizar el comparativo entre la distancia recorrida por un peatón en un cruce peatonal seguro a nivel y un puente peatonal se evidencia que es mayor la distancia al pasar de recorrer 11 metros en un cruce seguro a cerca de 103 metros en un puente peatonal con rampas de pendiente a 6%, según los estudios realizados por la Liga Peatonal.

En una columna de opinión en el portal La Silla Vacía, Darío Hidalgo ponía de presente la **“¿Por qué estas estructuras que pretenden proteger a los peatones realmente son Puentes Anti-peatonales?”** a lo cual respondía con la reseña de las campañas realizadas por la Liga Peatonal que demostraban que los puentes peatonales son incómodos y no garantizan accesibilidad universal.

Así mismo, estas campañas evidenciaban que estas estructuras *“son lugares donde se facilita la acción de delincuentes, implican más velocidad de vehículos y por tanto más riesgos de muerte y heridas graves, incongruencia con políticas de movilidad sostenible que promueven los viajes a pie y en bicicleta, y mayor costo de construcción y mantenimiento para la ciudad”* (Hidalgo, 2020).


Hidalgo, también ponía de presente un estudio del Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México (Unam), en el cual se evidenciaba que 26.68% de los accidentes en la Ciudad de México ocurren a menos de 300 metros del 66.45% de los puentes peatonales. Y para el caso de Bogotá, trae a colación el estudio liderado por el profesor de arquitectura y urbanismo Erik Vergel de la Universidad de los Andes, en donde se indicaba que la presencia de puentes peatonales en vías arterias se asociaba con un mayor número y gravedad de choques para todos los usuarios.

Estos estudios, evidencian el propósito real de los puentes peatonales que es dar mayor prelación a los vehículos motorizados, incrementar los espacios para su tránsito reduciendo “obstáculos” e intersecciones a nivel, lo cual incrementa las velocidades, aceleran el tráfico y reducen la seguridad para todos los usuarios, puntualiza Hidalgo.

Finalmente, dentro de las campañas realizadas por la Liga Peatonal, se mencionan 7 razones por las cuales se debe desincentivar la construcción de Puentes Anti-peatonales como ellos lo denominan. Estas razones son:

## 1. Comodidad y Accesibilidad



	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

Los puentes peatonales niegan la posibilidad de moverse con facilidad a gran parte de la población, tal situación no se solventa con rampas o ascensores ya que estas soluciones implican un esfuerzo extra sobre quienes deberían tener prioridad en el espacio público de la ciudad.

## **2. Seguridad Personal**

En muchos casos los puentes peatonales son focos de inseguridad, pues el mal diseño de los mismos genera ambientes urbanos aislados y oscuros. Motivo por el cual los peatones evaden el uso de esta infraestructura.

## **3. Velocidad**

Los puentes peatonales fomentan velocidades vehiculares peligrosas dentro de zonas urbanas. Colocar cruces a nivel de suelo, con semáforos y cebras peatonales propiciará la reducción de la velocidad en los automóviles, mejorando la seguridad para peatones y ciclistas.

## **4. Seguridad vial**

Factores como la mala ubicación, inseguridad, falta de accesibilidad y aumento en el tiempo de desplazamiento, disminuyen la probabilidad de que los peatones utilicen los puentes peatonales, por ende, la mayoría de estas estructuras generan calles más peligrosas

## **5. Democracia**

Por diversas condiciones, algunos peatones tienen mayor dificultad para desplazarse. Los puentes peatonales discriminan y nos alejan de una ciudad democrática e igualitaria.

## **6. Congruencia**

Las ciudades que constituyen puentes peatonales no son sustentables, apuestan por una movilidad vehicular y olvidan otros medios, como caminar o la bicicleta.


## **7. Costos para la Ciudad**

Un puente peatonal implica mayores costos que la implementación de un cruce seguro a nivel con semaforización, reductores de velocidad, señalización, entre otros elementos.

# **IV. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL**

## **a) Constitución Política**



 <p>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</p>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

*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”

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”.

	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

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”.

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”.

## V. BIBLIOGRAFIA

Hidalgo, D. (16 de Junio de 2020). No más "puentes peatonales" en Bogotá. Bogotá D.C.


Hidalgo-Solórzano. (2010). *Motivos de uso y no uso de puentes peatonales en la ciudad de México: la perspectiva de los peatones*. Salud Pública de México.

Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (31 de Mayo de 2020). *Victimas fallecidas y lesionadas valoradas por INMLCF*. Obtenido de <https://ansv.gov.co/observatorio/indexc991.html?op=Contenidos&sec=77>

Secretría Distrital de Movilidad. (2020). *Lineamientos técnicos en materia de Seguridad Vial para entidades externas: Infraestructura Segura para Peatones*. Bogotá D.C. .

## VI. COMPETENCIA DEL CONCEJO

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

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

“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”.*

## VII. 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.

Cordialmente,




**LUCIA BASTIDAS UBATE**  
Concejala de Bogotá

**ANDREA PADILLA VILLARRAGA**  
Concejala de Bogotá



**ANDRES DARIO ONZAGA NIÑO**  
Concejal de Bogotá

**DIEGO ANDRES CANCINO MARTINEZ**  
Concejal de Bogotá

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019



**DIEGO GUILLERMO LASERNA ARIAS**  
Concejal de Bogotá



**EDWARD ANIBAL ARIAS RUBIO**  
Concejal de Bogotá



**JULIAN DAVID RODRÍGUEZ SASTOQUE**  
Concejal de Bogotá

**JULIAN ESPINOSA ORTIZ**  
Concejal de Bogotá



**LUIS CARLOS LEAL ANGARITA**  
Concejal de Bogotá




**MARIA CLARA NAME RAMÍREZ**  
Concejala de Bogotá

**MARIA FERNANDA ROJAS MANTILLA**  
Concejala de Bogotá



**MARTIN RIVERA ALZATE**  
Concejal de Bogotá

	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

## PROYECTO DE ACUERDO No. \_\_\_\_ 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 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 al peatón 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 en las vías no tendrán repotenciación, serán reemplazados por cruces peatonales a nivel. En los casos en los que por las condiciones de circulación críticas esto es imposible, la Secretaría Distrital de Movilidad, en coordinación con el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial – URMV y la(s) Alcaldía(s) Local(es) correspondiente(s) desarrollaran un estudio que permitan evidenciar alternativas claras que garanticen la accesibilidad universal y evite mayores distancias a los peatones.

**ARTÍCULO 4.** Para los pasos peatonales nuevos que se pretenden instalar, deberá priorizarse el uso de pasos seguros a nivel, sin embargo, si por condiciones de seguridad vial o por condiciones de circulación críticas esto es imposible, la Secretaría Distrital de

	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

Movilidad, en coordinación con el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial – URMV y la(s) Alcaldía(s) Local(es) correspondiente(s) desarrollaran un estudio que permitan evidenciar alternativas claras que garanticen la accesibilidad universal y evite mayores distancias a los peatones.

**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 Peadones”.

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

**Publíquese y cúmplase**