

SDM -86055-2020*(Al responder cite este número)*

Bogotá, D.C

Doctora

ILBA YOHANA CÁRDENAS PEÑA

Subsecretaria General de Organismo de Control

CONCEJO DE BOGOTÁ

Calle 36 No. 28 A - 41

Bogotá D.C

Asunto: Respuesta Proposición 470 de 2020 – Radicado SDM 81981-2020

Su Radicado: 2020EE6088 del 07 de junio 2020

Respetada Doctora Ilba

En atención a la proposición del asunto esta Secretaría envía respuesta del cuestionario por competencia directa de la entidad.

1. ¿Qué servicios ofrece el Distrito para los lesionados de siniestros viales y para los familiares de víctimas fatales?

Inicialmente se debe tener en cuenta que dentro de la misionalidad de la Entidad no se encuentra la atención en situaciones de emergencia a las víctimas de siniestros viales. Dichas funciones hacen parte de la Secretaría Distrital de Salud y el Centro Regulador de Urgencias y Emergencias - CRUE, quienes son los primeros llamados a responder en caso de siniestro. Adicionalmente, a la fecha, en el Distrito no se cuenta con un ente responsable de realizar la atención a estas víctimas en un momento posterior al siniestro.

Sin embargo, como instrumento principal para gestionar la seguridad vial en el Distrito, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) desarrolló la revisión del Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV) 2017-2026, adoptado mediante el Decreto 813 de 2017 para lograr el objetivo de reducir a diez años un 35% del total de muertes y heridos graves por siniestros graves en Bogotá. En este se trazó una línea para trabajar en políticas, programas y acciones relacionadas con los siguientes ejes:

- Eje 1: Institucionalidad y gestión de la seguridad vial.
- Eje 2: Actores de la vía, comunicación y cultura vial.
- **Eje 3: Víctimas.**
- Eje 4: Infraestructura segura.
- Eje 5: Controles para la seguridad vial, tecnología y vehículos.

El eje 3, Víctimas, busca hacer más ágil y eficiente la atención de las víctimas, y de este modo salvar vidas en el marco de la política de Visión Cero. También busca brindar orientación a las víctimas de siniestros viales para que puedan ajustarse a sus nuevas condiciones de vida. Además, estudiar la

experiencia de las víctimas es muy importante para entender y mejorar las condiciones de atención y rápida respuesta ante siniestros.

Dentro de este eje se estableció la actividad específica de **Atención a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales)**, con la responsabilidad de generar los lineamientos para que la ciudad cuente con un sistema de orientación a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales) y se promueva la participación de asociaciones de víctimas.

Para desarrollar esta actividad del PDSV, en el 2018 se llevó a cabo un concurso de méritos abierto con el objeto de *“Estructurar técnica, legal, administrativa y financieramente el centro de orientación a víctimas de siniestros viales en Bogotá D.C.”* Entre los objetivos de este contrato estuvieron: analizar las experiencias internacionales y el estado del arte del tema, realizar un análisis institucional y de la estructura administrativa distrital, proponer los contenidos de orientación y sugerir modelos posibles, fases de implementación, protocolos y esquemas necesarios para la construcción del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales (COVSV).

Con estos documentos base para la implementación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales (COVSV), entre 2019 y 2020 se iniciaron dentro de la Entidad las actividades necesarias para implementar el Centro, incluyendo la planeación estratégica, cronograma de implementación, estimación de presupuesto y articulación requerida para materializarlo. Actualmente, la Oficina de Seguridad Vial y la Oficina de Gestión Social se encuentran desarrollando las actividades mencionadas para implementar el COVSV. El Centro tendrá como fin, dar a las diferentes víctimas (incluyendo sus familiares) la posibilidad de orientación de tipo social, psicológico y/o jurídico asociado al siniestro vial, con el fin de que puedan obtener herramientas para adaptarse a sus nuevas condiciones de vida.

Teniendo en cuenta el enfoque social y de seguridad vial de la presente administración, fue incluida la implementación del Centro en el **Plan Distrital de Desarrollo 2020 - 2024 Un nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI** dentro del Artículo 15: *Definición de programas, Propósito 4: Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible, Programa 49. Movilidad segura, sostenible y accesible: “... (IV) Implementación del Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales...”, asociado a la Meta sectorial No. 389 del Sector Movilidad*”. Con la inclusión de esta meta, la implementación del Centro cuenta con el respaldo de la Administración y le permitirá la asignación de recursos durante esta vigencia para su implementación y operación.

2. En los últimos 5 años, ¿Cuántas víctimas lesionadas por siniestros viales se encuentran con incapacidad temporal o permanente? Por favor discrimine año a año.

Los datos de siniestralidad vial con que cuenta la Secretaría Distrital de Movilidad corresponden a aquellos registrados en los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito (IPAT) de acuerdo a lo establecido en la Resolución 11268 de 2012 del Ministerio de Transporte.

En las variables establecidas en el IPAT, no se encuentran las consecuencias y/o afectaciones a los involucrados en los siniestros viales, por ende, no es posible remitir los datos de incapacidades y/o discapacidades a causa de dichos eventos.

3. ¿Cuál es el estándar y/o parámetros de seguridad vial que espera cumplir la Secretaría Distrital de Movilidad en términos de cruces seguros?

De acuerdo con las políticas de la Administración Distrital, se incluyó en el Plan de Desarrollo Distrital 2020 – 2024 *“Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del siglo XXI”*, una serie de programas encaminados a promover la movilidad segura como prioridad en el sistema de movilidad,

bajo directrices en materia de seguridad vial sostenible y segura; programas que contemplan planes de inversión y metas proyectadas para el fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá, así como la implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en la Ciudad.

De igual manera, la Administración Distrital comprometida con la reducción de la siniestralidad vial, en mayo de 2016 adoptó el enfoque “Visión Cero” como política para la gestión de la misma en la ciudad, las cuales se articulan con los objetivos que en materia de movilidad y seguridad vial se enmarcan en el Plan de Desarrollo Distrital 2020 – 2024, focalizando las acciones hacia la disminución de la mortalidad y la morbilidad, especialmente de los usuarios vulnerables.

La Visión Cero, es una política de seguridad vial multinacional que tiene dentro de sus principios la vida y salud humana, las cuales son primordiales y toman prioridad por encima de movilidad y otros objetivos del sistema de tránsito, cuyo enfoque está orientado a que ninguna pérdida de vida es aceptable. Por lo tanto, aunque todos los habitantes de la ciudad tienen derecho a movilizarse en el modo de su preferencia, todos en algún momento son peatones, y son estos quienes son más vulnerables ante cualquier siniestro, de esta manera este plan de seguridad vial busca disminuir drásticamente las muertes en las vías mediante acciones de prevención que involucran mejor diseño urbano, control policial y pedagogía.

Esta política acepta que los seres humanos cometen errores y, por tanto, se debe propender por el diseño de un sistema de movilidad seguro que proteja a los actores viales ante sus propias fallas, centrándose en cinco ejes fundamentales: institucionalidad para la gestión de la seguridad vial; infraestructura y vehículos seguros; comando y control; comunicación y cultura vial y atención integral a víctimas.

Para lograr estos objetivos, la Secretaría Distrital de Movilidad con el enfoque de la iniciativa Global para la Seguridad Vial “Visión Cero”, actualmente realiza una serie de acciones para hacer infraestructuras más seguras, entre las cuales se encuentran:

- Reducir la velocidad, en el entendido que los seres humanos tenemos límites físicos a los impactos.
- Priorizar en el diseño vial a los usuarios vulnerables como son los peatones y los usuarios de bicicleta.
- Mantener la operación del sistema de semaforización con una disponibilidad mínima del 99% e Implementación de controles semafóricos en intersecciones donde se presenten situaciones de riesgo.
- Reforzar las acciones de educación con el seguimiento y control por parte de las autoridades de tránsito.

Es así que, la Secretaría Distrital de Movilidad realiza, en términos de tránsito y seguridad vial en los cruces donde se presentan situaciones de riesgo, el análisis detallado de volúmenes vehiculares y peatonales, trayectorias de conflictos existentes, análisis de accidentalidad, así como el planteamiento de soluciones seguras y pasos peatonales, de acuerdo con lo establecido en la

normatividad vigente (Manual de Señalización Vial: Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia.- Resolución 1885 de 2015)

4. ¿Cada cuántos metros debe haber un cruce seguro en las vías de la ciudad?

En el artículo 165 del Plan de Ordenamiento Territorial (POT), Componentes del Subsistema Vial, numeral 5, se definen las intersecciones como *“soluciones viales, tanto a nivel como a desnivel, que buscan racionalizar y articular correctamente los flujos vehiculares del Sistema Vial, con el fin de incrementar la capacidad vehicular, disminuir los tiempos de viaje y reducir la accidentalidad, la congestión vehicular y el costo de operación de los vehículos”*. Ahora bien, considerando que todos los ciudadanos tienen derecho a cruzar las vías, las intersecciones viales deben estar diseñadas para garantizar la correcta circulación de los distintos medios de transporte incluido el peatonal.

Aunado a lo anterior, la visión de las ciudades se ve reforzada desde la Ley 1083 de 2006, *“Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”* que ordena a los municipios y distritos el deber de adoptar planes de ordenamiento territorial, dentro de los cuales se formularán, adoptarán y ejecutarán planes de movilidad, dichos planes deben dar prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energías y tecnologías de bajas o cero emisiones.

Ahora bien, teniendo en cuenta la evolución de la movilidad durante los últimos años, se ha visto la importancia de priorizar al peatón sobre el vehículo particular, esto enmarcado en la política de Visión Cero adoptada para Bogotá mediante Decreto 813 de 2017, la cual establece que ninguna muerte en el tránsito es aceptable y que todas son evitables. Esta visión aborda la seguridad vial con una mirada ética diferente, la cual reconoce que los seres humanos somos falibles y vulnerables.

Esta política tiene como base cuatro principios:

- Las fatalidades y lesiones graves son prevenibles
- El sistema de transporte debe ser seguro
- Cometer errores es de humanos
- A mayor velocidad, mayor es la gravedad del siniestro

Así las cosas, la Oficina de Seguridad Vial de la Secretaría Distrital de Movilidad emitió el Lineamiento *“Infraestructura Segura para Peatones”* en donde se establecen, entre otros aspectos, criterios generales para la implementación de pasos peatonales. Estos criterios se basan en el Programa de Gestión de la Velocidad, que busca reducir los siniestros viales a través de la reducción de la velocidad. A continuación se listan algunos criterios establecidos sobre pasos peatonales.

- Para corredores arteriales, los pasos peatonales deben ser a nivel, semaforizados y cada 200-300 metros.
- Para calles comerciales, en donde circulen más de 300 peatones por hora, los pasos seguros deben espaciarse máximo cada 100 metros.
- Para Zonas 30, es posible cruzar por todas partes. Si se identifican cruces específicos por centros atractores de demanda peatonal, se deben implementar pasos peatonales protegidos a nivel.
- El puente peatonal debe recomendarse sólo para perfiles viales V-0, V-1 y V-2 y bajo condiciones y circunstancias muy específicas que no permitan implementar una solución a nivel.

Como se mencionó, la implementación de pasos peatonales depende de varios factores y condiciones del entorno, que obligan a evaluar cada caso particular, partiendo de los lineamientos generales previamente listados. Se anexa al presente documento el Lineamiento *“Infraestructura Segura para Peatones”*.

Para el caso específico de puentes peatonales, la Secretaría Distrital de Movilidad se basa en el Decreto 279 de 2003, “*Por el cual se reglamentan los puentes peatonales en el Distrito Capital*” que establece la distancia mínima entre puentes peatonales así:

“ARTÍCULO 6. DISTANCIA MÍNIMA ENTRE PUENTES PEATONALES. *Se establece como distancias mínimas entre puentes peatonales las siguientes:*

En zonas industriales, en zonas con usos dotacionales y de alta concentración comercial, la distancia mínima entre puentes peatonales sobre una misma vía será de doscientos cincuenta (250.00) metros.

En zonas residenciales, la distancia mínima entre puentes peatonales sobre una misma vía será de quinientos (500.00) metros.

Parágrafo 1: *No se deberán construir puentes peatonales a menos de 100 metros de una intersección semaforizada. En caso de considerarse necesario, por vía excepcional, el proponente deberá justificarlo con base en un estudio de flujo vehicular que demuestre la insuficiencia de la solución semaforizada. El estudio deberá ser avalado por la Secretaría de Tránsito y Transporte.”*

Para el caso de intersecciones a desnivel, el POT garantiza el cruce de los peatones siguiendo los criterios generales para la formulación de las secciones viales del Artículo 173 del mismo, así como lo establecido en su Artículo 176:

“Artículo 176. Circulación peatonal sobre puentes vehiculares (artículo 157 del Decreto 619 de 2000, modificado por el artículo 135 del Decreto 469 de 2003).

Los puentes vehiculares deberán contar con andenes laterales de 1.80 metros como mínimo. Su construcción deberá cumplir la normatividad relacionada con las personas con limitaciones de movilidad.

Parágrafo: *De la exigencia de puentes laterales se exceptúan aquellos puentes vehiculares a cuyos costados se ubiquen puentes peatonales exclusivos a distancias inferiores a 70 metros de su eje.”*

Adicionalmente, en temas de semaforización, la Secretaría Distrital de Movilidad dentro de sus funciones tiene a cargo la expansión e implementación de nuevos controles semafóricos en la ciudad de Bogotá, dando cumplimiento a la normatividad vigente “*Manual de Señalización Vial -Resolución 1885 de 2015*”, expedida por el Ministerio de Transporte. Esta normatividad propende por generar ese marco de referencia para estandarizar los procesos y procedimientos en el territorio nacional, en cuya formulación se presentan consideraciones técnicas en su capítulo 7 “*Semáforos*” y su subnumeral 7.5.2. “*Condiciones para justificar la instalación de semáforos*”, donde se establecen una serie de condiciones o criterios técnicos de evaluación que justifican y soportan la instalación de un control semafórico, garantizando las condiciones óptimas de seguridad de los usuarios, principalmente para los peatones.

Para su implementación, se tienen en cuenta estudios de ingeniería de tránsito que contemplan análisis puntuales en la intersección y a nivel zonal, de sus características geométricas, operacionales y de demanda (volúmenes vehiculares, peatonales y biciusuarios), por lo tanto, la justificación de implementar o no controles semafóricos, indiferente de la distancia, se sustenta en el cumplimiento de los criterios establecidos en la norma. Es así que, de acuerdo a las demandas observadas y las situaciones de riesgo en la intersección o corredor vial, se desarrolla un análisis de tránsito que determina, de acuerdo a las características operacionales en la intersección e intersecciones cercanas, la necesidad de implementar o no un control semafórico, con el fin de garantizar las condiciones operativas del sector y las vías adyacentes.

Finalmente, es pertinente mencionar que el Plan Maestro de Movilidad fija en su artículo 75 la *“Racionalización de recursos de semaforización”*, señalando que *“La autoridad de tránsito adelantará un estudio con el fin de suprimir intersecciones semaforizadas redundantes, entendidas éstas como las que atraviesan vías de mayor jerarquía, de dos o más calzadas, en sentidos iguales a corta distancia, y dispondrán en tales casos, medidas de ordenamiento a través de pares viales, cierres de cruces, variación de sentidos, y todas las que permitan destinar los equipos de semaforización a intersecciones que por sus características físicas no admitan tratamiento diferente.”*

De lo anterior se deriva la responsabilidad de la Entidad de no generar intersecciones redundantes, estableciendo la necesidad de priorizar los requerimientos en cuanto a solicitudes de semaforización que permitan determinar, con base en estudios tránsito, su necesidad y requieren prioridad para ser semaforizadas respecto a otras. Así, de esta manera se racionalice la red semafórica, sin indicar que ante la ausencia de un semáforo no se pueda dar el paso seguro en otra de las modalidades expresadas por la norma.

5. ¿Existe hoy un diagnóstico de cuántos cruces seguros hacen falta en la ciudad?

Las medidas para implementar un cruce seguro son diversas y su implementación depende entre otros aspectos de: 1. las características del sector, 2. la tipología de la intersección y 3. De la composición del tráfico (motorizado y no motorizado) que transita por la misma. En este sentido, la misma bocacalle está habilitada como cruce seguro por el Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002) como se mencionaba en el numeral anterior, pero a medida que la complejidad aumenta es necesario brindar medidas alternas para hacer seguro el cruce. Las medidas son diversas, pero básicamente se enfocan en: ajustes geométricos y de urbanismo, complementos de señalización y demarcación, medidas de pacificación, complementos semafóricos y obras de infraestructura.

Cada caso debe ser estudiado para la operación actual según sus condiciones particulares de los tres componentes mencionados anteriormente debido a que el contexto o la demanda puede cambiar con el tiempo, y las medidas implementadas pueden llegar a tornarse insuficientes o excesivas. La ciudad y los desplazamientos de sus habitantes son dinámicos en el tiempo, así mismo deben responder las medidas para que cada cruce sea seguro. Adicionalmente, el Plan de Ordenamiento Territorial compilado por el Decreto 190 de 2004 establece algunos lineamientos para resolver las intersecciones en el Artículo 170 y las vías que estas conectan en el artículo 173 del mismo:

“Artículo 170. Intersecciones (artículo 151 del Decreto 619 de 2000, modificado por el artículo 134 del Decreto 469 de 2003).

Las intersecciones entre vías de la malla vial arterial, identificadas en el presente Plan como de tipo V-0, V-1, V-2 y V-3, se resolverán con base en los siguientes análisis:

1. *Evaluación de impactos urbanísticos.*
2. *Movilidad: Tráfico vehicular de bicicletas y peatonal y su conectividad.*
3. *Evaluación financiera.*
4. *Evaluación de impactos ambientales por ruido, vibraciones y contaminación del aire.”*

(...)

“Artículo 173. Criterios generales para la formulación de las secciones viales (artículo 154 del Decreto 619 de 2000).

La sección vial es la representación gráfica de una vía que esquematiza, en el sentido transversal al eje, sus componentes estructurales y de amoblamiento típicos.

La formulación de las secciones Viales responde a los siguientes criterios de ordenamiento

1. Respeto: El trazado y secciones viales propenden por el respeto de las características urbanas de las diferentes zonas de la ciudad, y por la seguridad del individuo. Se reconoce la existencia de vías singulares en toda la ciudad, las cuales exigen secciones especiales a definir en cada caso.

2. Operatividad: Las secciones viales garantizan la convivencia y complementación de los diferentes modos de transporte. Establecen los anchos de carril acordes con el entorno y con las velocidades deseadas de operación.

3. Prioridad: Las secciones viales se formulan para garantizar la circulación peatonal, el transporte en bicicleta, y la fluidez del transporte público colectivo.

4. Estructuración: las secciones Viales garantizan que el espacio público peatonal contenido en ellas se convierta en estructurante primario de la ciudad. Para ello, se establecen andenes amplios, alamedas y paseos peatonales, al igual que separadores de dimensión variable que pueden ser asociados al espacio público peatonal.

5. Concordancia infraestructural: las secciones Viales definen la localización preferente para la instalación de las infraestructuras de los servicios públicos domiciliarios, con el objeto de facilitar procesos técnicos y disminuir las afectaciones por obras en la vía. Fijan igualmente la localización de arborización y de alumbrado público.”

De acuerdo a las evaluaciones que ha venido desarrollando la Secretaría Distrital de Movilidad a intersecciones solicitadas para implementar controles semafóricos, la Entidad actualmente cuenta con una base consolidada que es de actualización permanente tanto en incorporación, modificaciones y estado de las intersecciones en proceso de evaluación. Esta base cuenta con 1258 intersecciones solicitadas para semaforizar desde el año 2007, de las cuales 186 ya han sido semaforizadas, 487 intersecciones han sido descartadas por el no cumplimiento de parámetros requeridos en la norma , actualmente está en proceso de semaforizar 114 intersecciones que de acuerdo a sus condiciones operacionales y comportamiento de sus volúmenes vehiculares y peatonales, 418 intersecciones están en proceso de evaluación y 53 intersecciones se encuentran incluidas o proyectadas para su implementación dentro de proyectos de ciudad o de terceros.

Es de anotar que dadas las dinámicas del tránsito que se expande por la red vial de la ciudad, generan constantemente un crecimiento en cuanto a solicitudes de semaforización, derivando en la responsabilidad de la Entidad por desarrollar constantemente una serie de análisis de tránsito a intersecciones detectadas por situaciones que generan riesgo para los actores viales.

6. ¿Cuáles son los criterios de la Secretaría Distrital de Movilidad para el diseño, ubicación y priorización de cruces seguros?

a. ¿Existe algún criterio de participación ciudadana?

Consecuentes con los lineamientos del Plan Maestro de Movilidad, la Secretaría Distrital de Movilidad en cuanto a la formulación y orientación de políticas del sistema de movilidad y considerando que dentro de sus funciones básicas tiene la planeación y control de la operación de la semaforización y señalización, entre otros mecanismos de seguridad vial, esta Entidad revisa y

evalúa los requerimientos de la comunidad en relación con la solicitud de intersecciones a semaforizar, de acuerdo con las necesidades de la ciudad.

b. ¿Cómo se prioriza su implementación?

En su calidad de autoridad de Tránsito y Transporte esta Entidad, diseña, ajusta, aprueba e implementa planes de señalización vial para toda la ciudad, teniendo en cuenta conceptos técnicos de viabilidad que son establecidos por la Entidad en relación a la configuración geométrica de los tramos viales, la seguridad vial para conductores y peatones, mitigación de riesgos de accidentes, existencia de dotacionales de salud, educación, recreación, cultura, seguridad, presencia de rutas de transporte público, continuidad de flujos vehiculares, aproximación a intersecciones semaforizadas, entre otros factores; es así como se deben desarrollar diseños integrales que incluyan todas las medidas de señalización requeridas. La priorización se realiza a partir de la elaboración/actualización de los diseños de señalización vial y estos son incorporados en base de compromisos de la entidad, los cuales se priorizan de acuerdo al orden de solicitudes, los contratos que suscriba la subdirección y el estado del pavimento.

Mediante Resolución 1885 de 2015 se adoptó el *“Manual de Señalización Vial - Dispositivos uniformes para la Regulación del tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia”*. en el Capítulo 5 *“Otros dispositivos para la regulación del Tránsito”* y en el Capítulo 6 *“Dispositivos para peatones, ciclistas y motociclistas”* del Manual de Señalización Vial vigente, se informa que existen además de las señales verticales y marcas viales, otros elementos de señalización utilizados como apoyo o refuerzo a la función es informar, prevenir y reglamentar las condiciones de movilidad por las diferentes vías de la Ciudad; con el fin de permitir que los peatones puedan cruzar las calzadas en adecuadas condiciones de seguridad. Adicionalmente, indicar la presencia de elementos físicos, la geometría de la vía, controlar físicamente el encauzamiento lateral o longitudinal en las calzadas vehiculares y mitigar la posibilidad de accidentes controlando la velocidad de operación, los cuales están clasificados según su función como:

- Isla o refugio peatonal. Son zonas instaladas por lo general en el centro de la calzada para facilitar el cruce peatonal en dos etapas.
- Paso de cebra. Senda demarcada sobre la calzada, la cual indica que los peatones que crucen por ella tienen prelación sobre los vehículos que se aproximan a ella.
- Paso peatonal regulado por semáforo. Senda demarcada sobre la calzada sobre la cual un dispositivo semafórico regula el movimiento de los actores que en ella confluyen, alternando el derecho de paso entre peatones y vehículos.
- Paso peatonal a desnivel. Estructura elevada (puente peatonal) o deprimido bajo la calzada (túnel) que permite el cruce peatonal de un lado al otro de la vía sin presentar interferencia con los vehículos.
- Controladores de velocidad o resaltos. Son dispositivos usados para controlar físicamente la velocidad de los vehículos.
- Bandas alertadoras. Son dispositivos usados para generar una vibración y ruido que sirve para alertar a los conductores que pasen por ellos sobre la necesidad de prestar atención a ciertos elementos de señalización, de retomar el carril o calzada por donde circulan y sobre todo de disminuir progresivamente la velocidad de circulación.

Según lo señalado en el Artículo 1 de la Ley 1239 de 2008, el cual modifica el artículo 106 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre-CNTT) que reglamenta la velocidad de circulación permitida en la Ciudad estableciendo lo siguiente:

“Artículo 106. Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el Distrito o Municipio respectivo.

La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora”.

Adicionalmente, la instalación de elementos canalizadores responde a las medidas de reducir la siniestralidad evitando choques frontales en vías bidireccionales, garantizando el ingreso y la salida a un solo carril y resguardando refugios peatonales.

Por otro lado, la Secretaría Distrital de Movilidad dentro de sus funciones tiene a cargo la expansión e implementación de nuevos controles semafóricos en la ciudad de Bogotá, para justificar la necesidad de implementación de controles semafóricos, la Entidad realiza un procedimiento de evaluación y priorización, siguiendo los criterios establecidos en el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte - Resolución 1885 de 2015.

El procedimiento para justificar y viabilizar la implementación de controles semafóricos en las intersecciones, establece el cumplimiento de cuatro (4) niveles de evaluación, los cuales se describen a continuación:

- **Primer nivel:** Confirmación o depuración del requerimiento, visitas a cada intersección, además de la caracterización geométrica y operacional del sector.
- **Segundo nivel:** Incluye toma de aforos, chequeo de condiciones mínimas de la norma Resolución 1885 de Mayo del 2015, Manual de señalización vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia), proceso de ranking (comparativo de las solicitudes), basado en condiciones geométricas y operacionales.
- **Tercer nivel:** Incluye evaluaciones de tránsito (Capacidad y NS) y/o Simulaciones en el entorno determinando la PREFACTIBILIDAD de acuerdo con el cupo a semaforizar (El número de cupos depende de la disponibilidad presupuestal para diseños y ejecución de obras civiles).
- **Cuarto nivel:** Investigación y/o Armonización de la medida con proyectos del entorno; se determina la VIABILIDAD SEMAFÓRICA continuando con la elaboración de diseños, se realiza la construcción de obras civiles y actividades de puesta en servicio.

El procedimiento mencionado en su segundo nivel contempla una herramienta para realizar un proceso de priorización de intersecciones, esta herramienta es un modelo de priorización que considera ponderaciones y estrategias de calificación a criterios o parámetros que se articulan con el Manual de señalización vial, garantizando la transparencia y equidad.

Estos criterios de calificación tienen en cuenta características geométricas (tipo y sección de vía, número de calzadas, número de carriles), operacionales (rutas de transporte público- alimentadores- SITP, accidentalidad, tipo y cantidad de conflictos) y de volúmenes (demanda vehicular, demanda peatonal y distribución horaria), obtenido un listado en orden jerárquico que representa condiciones críticas de operación de cada intersección.

La justificación y priorización para implementar controles semafóricos, se sustenta en el cumplimiento de los criterios establecidos en la norma y resultado del proceso de calificación de condiciones operacionales. Es así que, de acuerdo a las demandas observadas y los conflictos que se presentan en la intersección o corredor vial, se desarrolla un análisis de tránsito que determina de acuerdo a las características operacionales en la intersección e intersecciones cercanas, la necesidad de implementar o no un control semafórico, con el fin de garantizar las condiciones operativas del sector y las vías adyacentes.

7. En los últimos 5 años ¿Cuántos siniestros de peatones han ocurrido a menos de 200 metros de un cruce seguro? Por favor discrimine año a año.

Respecto a los siniestros viales^[1] con participación de peatones, en la siguiente tabla se presenta el número de siniestros registrados para los años 2015 a 2019 y el periodo de enero a mayo de 2020, que corresponden a siniestros georreferenciados hasta 200 metros de un paso peatonal y ocurridos posterior a la implementación de dispositivos semafóricos en intersecciones (peatonales) de la ciudad de Bogotá.

Tabla 1. Siniestros viales con participación de peatones, hasta 200 metros de cruces seguros. Años 2015 a 2020.

Año	Siniestros viales
Año 2015	1793
Año 2016	1852
Año 2017	1776
Año 2018	1875
Año 2019	1752
Año 2020 (enero – mayo)	355

Fuente: SIGAT – DIM-SDM. Fecha de consulta: 08/06/2020.

^[1] Los datos de siniestralidad corresponden a aquellos capturados a partir del diligenciamiento de los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito –IPAT- conforme lo establecido en la Resolución 11268 de 2012 Ministerio de Transporte.

8. ¿Quién revisa que los instrumentos de planificación y gestión de ordenamiento territorial cumplan con los diseños aprobados en términos de seguridad vial?

Con referencia al proyecto del nuevo Plan de Ordenamiento Territorial (POT), se ha trabajado junto con la Secretaría Distrital de Planeación en la revisión de los apartes del Sector Movilidad, a través de las convocatorias de construcción conjunta por sectores, con el fin de incluir parámetros de seguridad vial transversales a través de los instrumentos del POT, tanto en los componentes del sistema de movilidad como en el nuevo enfoque del sistema de cuidado.

La revisión incluye la evaluación del POT actual (Decreto Distrital 190 de 2004) al igual que los intentos de actualización de las administraciones anteriores para lograr utilizar los conceptos que se articulen con los objetivos de Ciudad-Región de la administración actual. Este ejercicio incluye además los adelantos logrados a partir del contrato de consultoría 1852-2017, de revisión y

actualización del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C. en el que se propuso la división por “sistemas” en la nueva versión por adoptar como parte de la actualización del POT. Uno de los sistemas propuestos es el “Sistema Seguro” en donde el posicionamiento de la seguridad vial como una prioridad de la movilidad incluye robustecer este componente. Es por esto que el sistema de movilidad seguro se establece como un objetivo general del Plan con el propósito de generar un sistema de movilidad que salvaguarde la vida de todos los ciudadanos, donde la seguridad vial es imprescindible y las fatalidades por siniestros viales son inaceptables. En cumplimiento de esto se propuso definir el fortalecimiento de la implementación de la Política de Visión Cero a un nivel distrital.

Igualmente, en el proceso de revisión de la formulación de propuestas urbanísticas para la emisión de conceptos de viabilidad sobre instrumentos de planificación en el marco del POT, la Secretaría Distrital de Movilidad se pronuncia frente a los aspectos generales de accesibilidad, conectividad, capacidad de la infraestructura propuesta y el cumplimiento de condiciones de seguridad vial para todos los usuarios del espacio público que será intervenido.

Como resultado de la aprobación de los Estudios de Tránsito para aquellos proyectos que por contar con usos dotacionales o comerciales de escala urbana o metropolitana, así lo requieran de conformidad con el Plan de Ordenamiento Territorial, los promotores de proyectos se obligan a cumplir con acciones de mitigación de impactos en términos de movilidad y seguridad vial, que se consignan en actas de compromiso que hacen parte integral de los actos administrativos que adoptan el instrumento.

Un vez los urbanizadores cuentan con su proceso de licenciamiento ante la Curaduría Urbana, deben dar cumplimiento a la ejecución de las acciones de infraestructura ante la Dirección Técnica de Administración de Infraestructura del Instituto de Desarrollo Urbano, quien se encarga de realizar el seguimiento y acompañamiento técnico a la elaboración de los estudios y diseños, a la ejecución y al recibo de las obras y proyectos de infraestructura vial y espacio público, que realizan los urbanizadores (públicos o privados), en cumplimiento de: a) las obligaciones establecidas en una licencia de urbanismo y sus modalidades, que se traducen en áreas de cesión obligatoria, y b) las obligaciones definidas en los instrumentos de planeación y movilidad que implican la intervención de la infraestructura y el espacio público existente. El seguimiento se realiza en cada una de las etapas del proyecto (estudios y diseños, ejecución de obras y recibo de obras), basados en un enfoque de entrega y aceptación de productos desde cada uno de los componentes técnicos especializados del proyecto que sean aplicables.

Entre los diseños de seguridad vial que la Secretaría Distrital de Movilidad aprueba en la ejecución de los instrumentos de planificación, se encuentran los diseños de señalización y semaforización, de conformidad con la verificación del cumplimiento de las especificaciones técnicas establecidas en el Manual de Señalización Vial adoptado mediante la Resolución 1885 de 2015 del Ministerio de Transporte, los cuales son recibidos a conformidad una vez verificados los requisitos de su implementación.

a. ¿Existe algún tipo de criterio de seguridad vial a cumplir al momento de aprobar planes parciales, licencias de urbanización y construcción?

En la participación de la Secretaría Distrital de Movilidad para la emisión de conceptos de viabilidad de planes parciales y otros instrumentos de planificación como planes de implantación o planes

Secretaría		Distrital		de		Movilidad
Calle	13	#	37	-		35
Teléfono:		(1)	364			9400
www.movilidadbogota.gov.co						
Información: Línea 195						



de regularización y manejo, se incorpora el marco de la política de Visión Cero como lineamiento guía para la implementación de acciones integrales de seguridad vial que prioricen la movilidad de los usuarios vulnerables para minimizar su exposición al riesgo de siniestralidad vial en su interacción con el tránsito vehicular.

Así mismo, en cumplimiento del Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista adoptado en el Decreto 813 de 2017, el componente de infraestructura segura es inherente a la revisión de los proyectos de manera que se verifiquen condiciones de seguridad vial para cumplir el objetivo de reducir la siniestralidad vial en el Distrito Capital y promover la movilidad segura como prioridad en el sistema de movilidad.

b.¿Existe alguna línea, estrategia sobre seguridad vial para la formulación del nuevo Plan de Ordenamiento Territorial?

La Secretaría Distrital de Planeación se encuentra actualmente desarrollando un nuevo proceso de revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá. Así mismo, esta Secretaría y las entidades del Sector Movilidad están participando en diferentes mesas virtuales sobre ejes temáticos y contenidos estratégicos de la revisión tales como: Región, Revitalización, Población, Sistema Distrital del Cuidado, Movilidad y la Estructura Ecológica Principal. Aunque aún el proceso no ha entrado en la etapa de formulación, la Secretaría Distrital de Movilidad planteará que los principios de seguridad vial y Visión Cero que tienen que ver con subsistemas vial y de transporte sean un elemento estratégico en el POT, planteando que se reconozca el Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista, adoptado por el Decreto 813 de 2017, como instrumento fundamental para la protección de la vida de los habitantes de la ciudad.

Adicionalmente, el Sector Movilidad está participando en las mesas del Sistema Distrital del Cuidado el cual es un elemento novedoso que busca que la nueva revisión del POT ayude en la construcción de una Bogotá Región cuidadora, por lo que también se trabajará para que se incluya la seguridad vial como un elemento fundamental para lograr una ciudad que cuida las vidas de sus ciudadanos en las vías y protege a los actores más vulnerables, como son los peatones y los ciclistas. En conclusión, el componente de seguridad vial es una prioridad para el Sector Movilidad en la formulación del nuevo Plan de Ordenamiento Territorial, y seguiremos transmitiendo el mensaje de su importancia a medida que se definen los contenidos estratégicos y se avanza en las etapas de formulación del POT.

9. ¿Qué actividades ha realizado la administración distrital para promover la inteligencia vial, seguridad vial en relación con los peatones?

Los programas, proyectos, acciones y actividades de seguridad vial, llevados a cabo por la Secretaría Distrital de Movilidad en temas de seguridad vial, son transversales a todos los actores del sistema vial. Las acciones específicas adelantadas hacia el peatón son desarrolladas en el numeral 18 del presente documento, donde se presentan las acciones adelantadas en materia de infraestructura vial, comportamentales y del vehículo.

El tema de inteligencia vial clasifica en las actividades comportamentales, explicadas en el numeral mencionado.

a. ¿Han contribuido estas campañas a la reducción de la siniestralidad de la ciudad?

En el literal a, del numeral 18, se presentan las cifras de siniestralidad del actor vial peatón.

b. ¿Cuánto ha sido su costo?

En cuanto al costo de las “*actividades que ha realizado la Administración Distrital para promover la inteligencia vial, seguridad vial en relación con los peatones*”, la Secretaría Distrital de Movilidad desarrolló y ejecutó los proyectos de inversión 585 (Sistema Distrital de Información para la Movilidad) y 1004 (Implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial), por medio de los cuales se financiaron las actividades realizadas por la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad, en temáticas como las citadas en su solicitud. Los proyectos mencionados, se describen a continuación:

SISTEMA DISTRITAL DE INFORMACIÓN PARA LA MOVILIDAD

Objetivo del Proyecto 585: Generar un Sistema Distrital de Información y Comunicación para la movilidad que permita la interacción comunicación con los ciudadanos, de manera directa, clara y oportuna desde la perspectiva sectorial.

IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL

Objetivo del Proyecto 1004: Generar políticas en seguridad vial y tránsito encaminadas a reducir y eliminar la siniestralidad vial en Bogotá.

Tabla 2. Objetivo del Proyecto 585

VIGENCIA	NOMBRE DEL PROYECTO		EJECUTADO
2016	585	Sistema Distrital de Información para la Movilidad	\$ 2.638.955.800
2017			\$ 3.299.015.674
2018			\$ 2.422.307.194
2019			\$ 2.786.114.846
2020 (31 de Mayo)			\$ 988.817.125

Tabla 3. Objetivo del Proyecto 1004

VIGENCIA	NOMBRE DEL PROYECTO		EJECUTADO
2016	1004	Implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial	\$ 25.993.979.611
2017			\$ 15.428.686.647
2018			\$ 15.323.961.834
2019			\$ 13.276.024.270
2020 (31 de Mayo)			\$ 3.475.125.471

c. ¿Se tiene previsto realizar más campañas sobre inteligencia vial/ seguridad vial en la ciudad?

Sí. Como lo contempla el Plan Distrital de Desarrollo, la Secretaría Distrital de Movilidad emprenderá acciones dirigidas a los diferentes actores viales (conductores, biciusuarios y peatones de la capital) para mejorar la movilidad y reducir la siniestralidad. A través de la comunicación pública, la pedagogía, la cultura ciudadana y las ciencias del comportamiento se desarrollará una serie de acciones orientadas a identificar y transformar las barreras psico-socio-culturales que impiden la valoración y el respeto de la vida en la vía por parte de los diferentes actores en la vía, con enfoque diferencial, de género y territorial.

Las acciones estarán enfocadas en temáticas de seguridad vial y movilidad sostenible, así como las demás asociadas a la misionalidad de la Secretaría, encaminadas a la adopción de comportamientos de autorregulación, solidaridad y corresponsabilidad que favorezcan la movilidad segura en la ciudad.

Estas acciones contarán con el componente pedagógico a través de actividades formativas e informativas, lúdicas y pedagógicas, que buscan irrumpir la cotidianidad en los espacios de intervención y generar un proceso de formación reflexivo fuera de lo convencional, que incentive en los participantes una toma de conciencia frente a su accionar en la vía y su tránsito por el espacio público independientemente del rol que asuman como actor vial.

Las estrategias también contemplan la intervención en lugares asociados con factores de riesgo, altos índices de siniestralidad, sitios de gran afluencia de personas o espacios físicos con características especiales, a través actividades de comunicación, información, pedagogía y ejercicios de control e intervención de la infraestructura, así como medición de las acciones con el objeto de llevar a cabo una intervención integral.

En cuanto a la inversión que se realizará en este sentido, a la fecha la Entidad se encuentra en proceso de implementación y armonización del nuevo Plan de Desarrollo Distrital en el que se aprobarán los recursos asignados para esta actividad estratégica para la Secretaría y para la ciudad.

Todo lo anterior en cumplimiento de las metas institucionales y de ciudad enmarcadas en el Plan Maestro de Movilidad (PMM), el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), el Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista (PDSV) y el Plan de Desarrollo Distrital (PDD).

10. ¿Cómo ha aumentado la participación modal, en términos absolutos y proporcionales, de los viajes en Bogotá en los últimos 20 años?

a. ¿Cómo ha aumentado la participación modal, en proporcionales, de los viajes en Bogotá en los últimos 20 años?

De acuerdo con las últimas Encuestas de Movilidad realizadas, la partición modal en Bogotá ha cambiado de la siguiente manera:

Secretaría		Distrital		de		Movilidad
Calle	13	#	37	-		35
Teléfono:		(1)	364			9400
www.movilidadbogota.gov.co						
Información: Línea 195						



Tabla 4. Participación modal, en proporcionales, de los viajes en Bogotá.

MODOS	VIAJES EM 2011	PROPORCIÓN EM 2011	VIAJES EM 2015	PROPORCIÓN EM 2015	VIAJES EM 2019	PROPORCIÓN EM 2019
A pie (mayor o igual a 15 minutos)	3.186.482	27,50%	3.090.809	23,19%	3.191.070	23,88%
TPC-SITP	3.242.899	27,99%	3.471.959	26,05%	2.381.238	17,82%
Transmilenio	1.379.549	11,91%	2.058.888	15,45%	2.185.464	16,35%
Alimentador	96.873	0,84%	222.623	1,67%	266.566	1,99%
Intermunicipal	30.730	0,27%	73.300	0,55%	89.378	0,67%
Taxi	594.747	5,13%	682.801	5,12%	651.165	4,87%
Auto	1.677.884	14,48%	1.664.204	12,49%	1.986.760	14,87%
Moto	343.505	2,96%	711.646	5,34%	741.072	5,55%
Bicicleta	441.135	3,81%	635.431	4,77%	880.367	6,59%
Escolar	427.475	3,69%	507.985	3,81%	421.108	3,15%
Informal	98.992	0,85%	103.993	0,78%	435.404	3,26%
Otro	67.478	0,58%	102.262	0,77%	134.239	1,00%
TOTAL	11.587.750		13.325.901		13.363.833	

Fuente: Encuestas de movilidad de Bogotá 2011, 2015 y 2019

11. ¿Cómo ha evolucionado la accidentalidad por clase de vehículo en los últimos 20 años por victimario? Por favor discriminar por año.

La Secretaría Distrital de Movilidad no establece victimarios, corresponde a las Autoridades Judiciales determinar responsabilidades de los involucrados en siniestros viales, razón por la cual no es posible remitir lo solicitado.

12. ¿Cuántas víctimas fatales ha habido por actor vial (peatón, ciclista, conductor, etc) en los últimos 20 años? Por favor discriminar año a año.

En la siguiente tabla se presenta el número de víctimas fatales a causa de siniestros viales para los años 2007 a 2019 y el periodo enero a mayo de 2020, discriminado según condición:

Tabla 5. Víctimas fatales a causa de siniestros viales, según condición. Años 2007 a 2020.

Condición Víctimas fatales	Ciclista	Conductor	Motociclista	Pasajero	Peatón	Total
Año 2007	47	19	103	73	309	551
Año 2008	34	21	103	57	321	536
Año 2009	49	28	104	76	271	528
Año 2010	43	15	110	65	295	528
Año 2011	61	12	126	69	294	562
Año 2012	48	24	135	68	296	571
Año 2013	51	12	107	58	270	498
Año 2014	56	10	144	74	323	607
Año 2015	64	15	131	68	266	544
Año 2016	71	6	175	51	282	585
Año 2017	59	15	152	49	272	547
Año 2018	64	8	150	47	246	515
Año 2019	68	10	138	53	236	505
Año 2020	20	5	50	14	45	134

Fuente: SIGAT – DIM-SDM. Fecha de consulta: 08/06/2020.

*Los datos de siniestralidad corresponden a aquellos capturados a partir del diligenciamiento de los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito –IPAT- conforme lo establecido en la Resolución 11268 de 2012 Ministerio de Transporte

De otra parte, se aclara que mediante el artículo 105 del Acuerdo Distrital 257 de 2006 se creó la Secretaría Distrital de Movilidad y mediante Decreto 567 de 2006 se adoptó su estructura organizacional y funciones, razón por la cual no es posible suministrar datos para periodos anteriores a 2007.

13. Cuáles son los costos monetarios de que una persona se transporte en SITP versus los costos de transporte en Moto?

En la Tabla 6 se muestra el costo monetario de viaje en SITP Provisional y SITP Zonal por viaje en Bogotá según la encuesta de Movilidad 2019. Este indicador incluye solamente a las personas que reportaron hacer desplazamientos en transporte público y se incluyen los viajes donde la persona haya reportado al menos una etapa en este modo de transporte, el valor asignado corresponde a esta etapa del viaje. En Bogotá, las personas que usan SITP provisional gastan en promedio \$1.946 pesos por viaje, y para las que usan SITP Zonal el promedio alcanza los \$2.306 pesos por viaje.

Tabla 6. Costos monetarios

Modo	Gastos reportado por viaje
SITP Provisional	\$ 1.946
SITP Zonal	\$ 2.306

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019

Los costos de viaje de los usuarios de moto son más variables y dependen de la distancia recorrida, el tipo de vehículo y la eficiencia del mismo. Adicionalmente, es necesario tener en cuenta los costos fijos de adquisición, seguros e impuestos, los cuales dependen de la tipología del vehículo. Por este motivo, el costo de un pasaje de transporte público no es comparable con los costos monetarios de un único viaje en moto. La Secretaría Distrital de Movilidad está desarrollando una metodología para estimar con precisión este indicador, con el fin de obtener mejores datos en cuanto a gastos en transporte según el uso de modos públicos y privados.

14. ¿Cuánto se demora un pasajero en SITP versus una persona que se transporta en moto en un mismo recorrido?

Según la Encuesta de Movilidad 2019, para las 10 combinaciones de viajes origen-destino más comunes, se presentan los siguientes promedios de viaje y el número de viajes. Es importante aclarar que estas combinaciones son las que presentan viajes en moto, SITP provisional y SITP zonal y corresponden a viajes hechos por personas cuyo hogar está en Bogotá.

Tabla 7. Promedios de viaje y número de viajes para las 10 combinaciones de viajes origen-destino más comunes.

UTAM ORIGEN	UTAM DESTINO	Duración promedio del viaje (minutos)			Número de viajes		
		MOTO	SITP PROVISIONAL	SITP ZONAL	MOTO	SITP PROVISIONAL	SITP ZONAL
CHICO LAGO	TIBABUYES	56	56	102	3.708	2.456	1.465
TIBABUYES	TIBABUYES	17	55	48	10.919	3.735	1.747
TIBABUYES	CHICO LAGO	53	114	69	3.792	844	2.169
SUBA	EL RINCON	14	50	75	339	3.558	3.246
BOSA CENTRAL	BOSA CENTRAL	14	49	41	2.114	1.503	7.990
LA ALHAMBRA	TIBABUYES	30	87	94	254	2.843	1.689
TIBABUYES	SUBA	18	40	124	2.571	2.568	2.040
GARCES NAVAS	LAS FERIAS	440	51	66	565	757	1.445
TIBABUYES	SANTA BARBARA	40	97	84	1.966	1.121	2.067
KENNEDY CENTRAL	TIMIZA	60	60	69	200	44	4.671

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad a partir de Encuesta de Movilidad 2019

15. ¿Cuánto le cuesta al año a la ciudad, la atención de las víctimas de siniestros viales?

Como se indicó inicialmente, se debe tener en cuenta que dentro de la misionalidad de la Secretaría Distrital de Movilidad no se encuentra la atención en situaciones de emergencia a las víctimas de siniestros viales. Dichas funciones hacen parte de la Secretaría Distrital de Salud y el Centro Regulador de Urgencias y Emergencia, quienes son los primeros respondientes en caso de siniestros, por cuanto la información de costos asociados a este primer momento durante la cadena de un siniestro vial es potestad de dichas entidades. Adicionalmente, a la fecha en el Distrito no se cuenta con un ente responsable de realizar la atención a estas víctimas en un momento posterior al siniestro, por cuanto no es posible cuantificar el costo de su atención.

Sin embargo, la Secretaría Distrital de Movilidad buscará dar orientación a las víctimas de siniestros viales y a sus familiares, en un momento posterior a la reacción primaria del siniestro, a través del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de Bogotá D.C. en el marco de las acciones descritas en el numeral 1 del presente documento. El estudio desarrollado a través del contrato 1961 de 2018, con el objeto de *“Estructurar técnica, legal, administrativa y financieramente el centro de orientación a víctimas de siniestros viales en Bogotá D.C.”* realizó una proyección económica para implementar el Centro. Este ejercicio estimó el costo futuro de la atención a víctimas de siniestros viales en la ciudad en aproximadamente 2.300'000.000 de pesos anuales.

Se debe tener en cuenta que el anterior ejercicio se hizo bajo parámetros de implementación especificados por la administración anterior, en el que además se usaron supuestos macroeconómicos y operacionales bajo el criterio del Consultor. Por lo cual, el esquema y recursos de operación del Centro, una vez sea implementado, puede tener cambios, de acuerdo a las variaciones en el comportamiento de la economía de la ciudad y del país, de las nuevas necesidades identificadas de las víctimas de siniestros viales y de la estructuración de la operación del Centro.

16. ¿Se han formulado propuestas de carril exclusivo para motos?

- a. Si la respuesta a la pregunta 16 es afirmativa ¿Cuáles han sido sus resultados en términos de reducción de siniestralidad vial?
- b. Si la respuesta a la pregunta 16 es negativa ¿Cuáles han sido las consideraciones para no implementarlas?

Las experiencias internacionales y nacionales no brindan certeza de que los carriles exclusivos de motocicletas sean realmente una solución que permita mejorar la movilidad en la ciudad. En algunos casos, se ha observado que la medida ha aumentado el número de siniestros viales de los motociclistas y aunque en otros casos se ha reducido la siniestralidad, dicha reducción podría no ser atribuida al uso de la carriles exclusivos sino a otros factores externos, por ejemplo aumento de cautela o precaución por parte de los actores de la vía como consecuencia de agentes de tránsito en esos puntos.

La adopción de un carril exclusivo de motocicletas no solo implica demarcación o señalización, se requiere tener en cuenta la capacidad y tipología de las vías, revisar programación semafórica, giros y cruces para evitar conflictos entre la motocicleta y los otros actores de la vía y así asegurar el desplazamiento seguro de todos los actores que interactúan en la vía. Adicionalmente, eso

modificaría la repartición y uso de la sección transversal, generando afectaciones a los demás modos de transporte, especialmente al transporte público y los modos no motorizados.

Asimismo, dicha infraestructura exclusiva no garantiza que las motocicletas no requieran transitar por los demás carriles para realizar maniobras como “giros derechos”, “giros izquierdos” y acceso a predios. Por ejemplo, si se implementa un carril exclusivo de motos en la derecha de las calzadas, este entraría en conflicto con la circulación y paradas del transporte público y taxis. En los carriles centrales, el conflicto vial se presentaría entre la motocicleta y los vehículos de mayor tamaño al momento de ingreso y salida del carril exclusivo o por invasión del carril especial por parte de otros vehículos, y en el carril izquierdo, se presentaría la misma situación de los carriles centrales y además se generaría el riesgo de incrementar los hechos viales asociados a temas de velocidad por ser el carril rápido y de sobrepasos.

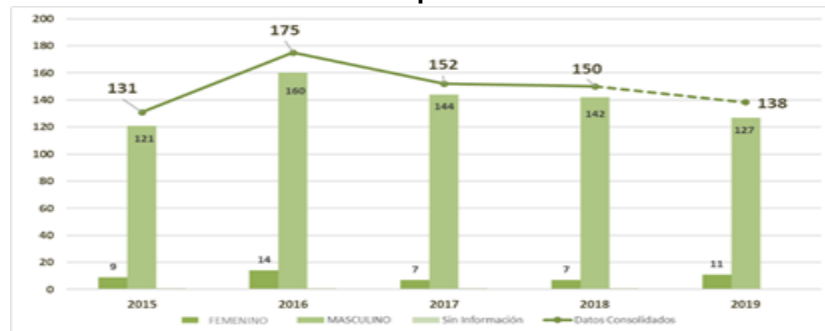
Por lo anterior, los carriles exclusivos para motos no se contemplan en el corto plazo. Sin embargo, se está estructurando una consultoría con la que se pretende entender el proceso de elección, adquisición y uso de la motocicleta, con miras a formular estrategias de gestión de la demanda para este modo de transporte. En este ejercicio se podría evaluar la implementación de los carriles mencionados en esta pregunta.

Finalmente, evidenciando la relevancia del motociclista como actor vial dentro de la dinámica de movilidad, el Distrito adoptó el Decreto 813 de 2017, “*Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026*” que comprende acciones integrales desde los ejes: i) Institucionalidad y gestión de la seguridad vial, ii) Actores de la vía, comunicación y cultura vial, iii) Víctimas, iv) Infraestructura segura y v) Controles para la seguridad vial, tecnología y vehículos.

Las muertes por siniestros de motociclistas tenían una tendencia de aumento desde el año 2013 con un pico máximo en el 2016 y el Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista permitió en los dos años siguientes (2017 y 2018) estabilizar el número de fallecidos y para el 2019 quebrar totalmente la tendencia de aumento permitiendo avances en la reducción de fatalidades de este actor vial, como se puede apreciar en la siguiente ilustración. Actualmente, la reducción de las muertes por siniestros viales en 2019 es del 9% con respecto al 2017 (año antes de la formulación del PDSV).

De esta manera Bogotá es la primera ciudad en el país en formular e implementar un plan de seguridad vial para sus motociclistas, trabajando en conjunto con grupos de motociclistas, academia, fabricantes de motos, entidades nacionales y distritales, Policía de Tránsito de Bogotá, comerciantes, centros de enseñanza automovilística, aseguradoras, entre otros, para reducir la siniestralidad.

Ilustración 1. Balance de muertes por siniestros de tránsito 2015-2019



Fuente: SIGAT-Secretaría de Movilidad

17. ¿Cuáles han sido las medidas adoptadas por el Distrito, para promover la seguridad vial en ciclistas y peatones?

a. ¿Cuáles han sido los resultados?

En torno a la bicicleta, las acciones adelantadas actualmente se encuentran enmarcadas en la mitigación de la propagación del COVID-19. Desde el pasado 16 de marzo de 2020, la Secretaría Distrital de Movilidad en conjunto con el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD) y articulados con TRANSMILENIO S.A., la Secretaría Distrital de Seguridad Convivencia y Justicia (SDSCJ) y la Policía Nacional, ha venido implementando carriles para la circulación de ciclistas denominados “Ciclovías Temporales”, las cuales se vienen implementando por fases, realizando un constante seguimiento y evaluación, con el fin de determinar las acciones de eventual reducción, permanencia o ampliación.

Con base en lo anterior, la Administración Distrital planteó medidas que permitan una mejor redistribución modal, entre la bicicleta y el transporte público para contener la propagación del virus, dado que, una de las recomendaciones para prevenir el contagio es “Reducir aglomeraciones” de acuerdo con la Organización Mundial para la Salud - OMS.

A la fecha, la ciudad ha incrementado su oferta en 84 km de ciclovías, las cuales complementan la red de ciclorrutas de más de 551 kilómetros con que cuenta la ciudad.

Entre los corredores en los que se han implementado ciclorrutas temporales se destacan: la Av. Caracas entre los portales TransMilenio de Usme y Tunal hasta la Av. Calle 6; la Av. Suba entre Tv 91 y CL 127; la Av. Calle 13 entre la Av. Carrera 50 y el Río Bogotá; la Av. las Américas entre la Av. NQS y la Av. Carrera 50; la Av. Carrera 7 entre la Av. 1 de Mayo y la calle 106; la calle 106 entre la Av. Carrera 7 y la Av. Carrera 9; la Av. Carrera 9 entre la calle 106 y la Carrera 147, la Av. 1 de Mayo entre la Av. Carrera 7 y la Av. Carrera 80 y la carrera 24 entre la Av. Boyacá y la Av. 1 de Mayo (Parte del proyecto Ciclo-Alameda Medio Milenio).

A partir de la Encuesta de Movilidad realizada en el 2019 (EM 2019) en un día hábil típico en Bogotá se realizaban aproximadamente 880.000 viajes. De acuerdo al monitoreo realizado se estima que, durante las últimas semanas del periodo de aislamiento preventivo obligatorio, se realizan alrededor de 370.000 viajes diarios en bicicleta en Bogotá.

Igualmente, es importante anotar que se ha realizado el monitoreo en los corredores de las ciclovías temporales desde el pasado 25 de marzo, mediante la realización de aforos de ciclistas en puntos estratégicos de los mismos, para periodos de máxima demanda en la mañana y en la tarde, comprendidos entre 06:00-08:00 y 17:00-19:00, en días hábiles. De esta manera, para el corte del mes de mayo los resultados totales desde el inicio del monitoreo corresponden a un total de aproximadamente 1'346.744 ciclistas registrados en los puntos de aforo de las ciclovías temporales.

Ahora bien, de acuerdo con las diferentes mesas de trabajo adelantadas entre el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), la Unidad de Mantenimiento Vial (UMV) y la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) para la implementación de estos tramos en condiciones más contundentes, con elementos segregadores que garanticen la seguridad vial de todos los actores vulnerables, de manera especial los ciclistas. A continuación, se describe de forma gráfica el procedimiento base que ha orientando el trabajo y las actividades por entidad:

Secretaría	Distrital	de	Movilidad
Calle 13	# 37	-	35
Teléfono:	(1)	364	9400
www.movilidadbogota.gov.co			
Información: Línea 195			



Figura 1. Proceso interadministrativo



Fuente: SDM-DPM

Vale la pena recalcar que la Secretaría Distrital de Movilidad, genera recomendaciones a partir de las necesidades actuales y teniendo en cuenta los parámetros de seguridad vial para los actores más vulnerables, caso particular: los ciclistas.

Por otro lado, la columna articuladora de la ciclo-infraestructura es visiblemente la red de ciclorrutas, con sus ejes de diferentes jerarquías, para generar a los ciclistas seguridad vial con un carril exclusivo, así como ofrecer las coberturas a sus trayectorias claves entre sus orígenes y destinos. En este sentido, la ampliación y extensión de la red de ciclorrutas segregadas en calzada debe lograr, en la medida de su crecimiento, una mayor cobertura de la población y atender a más viajes al ofrecer más rutas alternas.

Por esta razón, se plantearon 10 tramos en los que se proyectan ciclorrutas en calzada, de las cuales cinco (5) tramos ya cuentan con factibilidad y diseños de señalización, listas para implementarse; dos (2) tramos que ya contaban con factibilidad y necesitan un ajuste y actualización, y tres (3) tramos nuevos que, por su condición, son estratégicos para conectar ciclorrutas existentes y que actualmente presentan un número de ciclistas considerable.

La evaluación estratégica realizada para seleccionar estos tramos se concentró en seis (6) puntos claves para el beneficio de los usuarios de la bicicleta:

- Ciclorrutas con factibilidad y diseños de señalización.
- Valoración de los puntos de una alta demanda y saturación ciclista.
- La resolución de trayectorias altamente utilizadas por los ciclistas con carencia en las condiciones de infraestructura.
- Mejoramiento de la directividad y conexión hacia el centro de la ciudad.
- Nuevas propuestas de infraestructura para una mayor diversidad de usuarios.
- Y ciclorrutas que conecten dos o más ciclorrutas existentes.

Bajo estos criterios, la clasificación de los proyectos estratégicos arrojó en materia de intervenciones la siguiente red de ciclorrutas que sumarían 26 km más de ciclorrutas:

Tabla 8. Detalles de ciclorrutas por Covid-19

ID SDM	Tipo de fase	Nombre de Ciclorruta	Longitud (m)
51	Actualización	KR 60 entre CL 26 y 53 - CL 64 y CL 68	3.400
57		Carrera 99b (CL 139 – CL 148)	748
98	Factibilidad	CL 64C entre AK 68 y AK 70	1.800
118		CL 22 entre KR 40 y CL 22A	5.379
154		KR 69 entre CL 40S y CL 8 Sur	4.778
201		KR 73 y CL 2 A SUR entre (TV 72N y AK 72)	900
216		AK 96 entre CL 80 y CL 66a	2.100
256	Nuevas	CL 53B KR 24 & KR 23 CL 53B y CL 53	230
262		KR 58 entre CL 127 y CL 152	5.744
270		TV 42 entre CL 6 y KR 50	990
Total general			26.069

Fuente: Elaboración propia SDM - SBP

Figura 2. Ciclorrutas por Covid-19



Fuente: Elaboración propia SDM - SBP

Campañas en torno a bicicleta

La Secretaría Distrital de Movilidad realiza diversas campañas para promover la seguridad vial de todos los actores que intervienen en la vía. Estas campañas están dirigidas tanto al comportamiento de los ciclistas como para mejorar el comportamiento de otros actores hacia los ciclistas.

A continuación se nombran las campañas que realiza la Secretaría Distrital de Movilidad y que van dirigidas hacia los comportamientos seguros del ciclista.

- **Vidas reflectivas**, con apoyo de colectivos de la bicicleta en 30 puntos de la ciudad, se desarrollaron jornadas de entrega de material reflectivo a ciclistas con mensajes de sensibilización dirigidos a actores viales, principalmente conductores de vehículos automotores para la protección de los ciclistas. Aproximadamente se han entregado más de 8.920 chalecos.
- **Te veo bien**, campaña liderada por la Secretaría Distrital de Movilidad y que busca generar seguridad vial en los ciclistas a través de la entrega de material reflectivo a ciclistas, en puntos específicos de la ciudad, en horario de tarde o noche.
- Entrega del **Manual del Buen ciclista**, documento impreso y en medio digitales para el uso correcto del uso de la bicicleta. Dentro de la información que brinda, están las conductas que se enfocan en la seguridad vial del ciclista, y que alertan sobre comportamientos claves para que el uso de la bicicleta resulte en una buena experiencia. Estas conductas se derivan de las normas vigentes, como son la Ley 769 de 2002, incluyendo las modificaciones derivadas de la Ley 1811 de 2016, así como otras normas importantes como son la Ley 1801 de 2016 y la Resolución 160 de 2017.
- **Puntos Ciegos**, campaña que busca explicar a los ciclistas (y a los motociclistas) cómo debe ser la relación con vehículos pesados. Asumiendo el papel de conductor, subiendo al volante y evidenciado la falta de visibilidad para que evite ubicarse en los puntos que por variables de altura del vehículo, entre otras, no puede ser visto. Se les explica a los ciclistas los denominados puntos ciegos, para que al momento de circular, sobretodo en el tráfico mixto, eviten tener un incidente. Para esto, se ha contado con el apoyo tanto de los operadores del SITP, como de empresas privadas que facilitan sus camiones para las actividades.
- Complementando la actividad de Puntos Ciegos, está la de **Juego de Roles**, que va dirigida a los conductores de otros vehículos motorizados para que modifiquen su relación con los ciclistas. Se trata de una actividad pedagógica en terreno, donde se pone a los conductores de estos vehículos a que sean ciclistas por unas horas, y de esta manera comprendan y vivan muchas de las situaciones que padecen los ciclistas al ser mal tratados por otros actores viales. Esta actividad va acompañada de una reflexión, y de explicaciones adicionales, como por ejemplo, decirles que el ciclista tiene derecho a un carril, de manera individual o grupal, tal como está consignado en el artículo 95 de la Ley 769 de 2002 el cual fue modificado por la Ley 1811 de 2016.

Otra campaña dirigida a los conductores de otros vehículos en su relación con los ciclistas, es la **1.5 metros, la medida de la vida**. Esta campaña, que se deriva de una modificación que la Ley 1811 de 2016 hizo al artículo 60 de la Ley 769 de 2002, y que establece que *“Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo”*, desde la Secretaría Distrital de Movilidad se han realizado jornadas en vías para dar a conocer esta información y para ilustrar cómo debe ser

ese sobrepaso. Igualmente, en las talanqueras de algunos parqueaderos públicos se ha colocado información alusiva al 1.5 metros para recordarle a conductores sobre esta medida.

Por último, y no menos importante, la Secretaría Distrital de Movilidad viene trabajando de la mano con la Policía de Tránsito para dar capacitaciones sobre la actualidad normativa de los ciclistas, sobre la aclaración de algunas dudas de comportamientos permitidos o no de los ciclistas, mejorando el relacionamiento entre los policías y los ciclistas. Entre los temas tratados a través de estas capacitaciones, se encuentra lo relacionado a las modificaciones de la Ley 769 de 2002 derivadas de la Ley 1811 de 2016, así como los cambios que trajo la Resolución 160 de 2017, y aclaraciones realizadas por el Ministerio de Transporte con relación al uso de las vías por parte de ciclistas.



Frente al interrogante de medidas adoptadas por el Distrito para promover la seguridad vial en peatones por favor revisar la respuesta 18.

18. ¿Cuáles han sido las medidas adoptadas por el Distrito, para promover la seguridad vial en peatones?

a. ¿Cuáles han sido los resultados?

Las medidas dirigidas a peatones buscan promover de manera significativa e integral la seguridad vial de este actor vial, concientizando a la ciudadanía en general frente a la necesidad de fortalecer las medidas existentes y adoptar estrategias de autorregulación y corresponsabilidad con el cuidado de la vida.

Se pueden clasificar como intervenciones físicas en vía, eventos de sensibilización, talleres de formación, programas para la movilidad de la infancia en edad escolar, trabajo interinstitucional y herramientas de sensibilización.

Secretaría		Distrital		de		Movilidad
Calle	13	#	37	-		35
Teléfono:		(1)	364			9400
www.movilidadbogota.gov.co						
Información: Línea 195						

Todas las obras que se ejecutan desde la Secretaría Distrital de Movilidad, sin importar desde qué área se proyectan, tienen como prioridad la seguridad vial del peatón. Existen proyectos cuya finalidad exclusiva es mejorar las condiciones de circulación peatonal y otros en los que la medidas que se implementan de manera indirecta, terminan beneficiando el recorrido del peatón. Como fundamento básico se entiende al peatón como la persona en su condición de desplazamiento más natural, sin discriminación de género, clase socioeconómica o edad, el cual es actor vial más vulnerable, el que debe hacer mayor esfuerzo físico y el usuario que busca ser lo más eficiente en su recorrido.

La Secretaría Distrital de Movilidad ha venido trabajando proyectos cuyas necesidades de seguridad vial para el peatón han sido identificadas desde el interior de la Entidad e igualmente propuestos por parte de la ciudadanía. Esto demuestra que el concepto de seguridad vial y las necesidades de los peatones está en la mesa de discusión de todos.

A continuación, se presentan los principales proyectos y programas desarrollados por la Entidad para mejorar la seguridad vial peatonal.

- **Proyectos Integrales de Movilidad y Seguridad Vial Peatonal**

El principal objetivo de este proyecto se orienta a articular soluciones comprensivas de diseño para las necesidades de los diferentes actores viales, fomentando la seguridad vial y la movilidad de los peatones y demás actores vulnerables.

Los Proyectos Integrales de Movilidad y Seguridad Vial Peatonal, propenden por la prevención de siniestros y conflictos viales en zonas de alta demanda peatonal, y la priorización de dicho actor en los procesos de diseño de señalización de la Entidad. Lo anterior, para promover una cultura institucional y ciudadana en torno a la importancia de estos actores, al igual que el valor de la vida en el proceso de construir ciudades sostenibles y seguras, pensadas para las personas.

Desde el año 2018, se tiene el siguiente reporte de proyectos de este tipo ejecutados y en ejecución:

Tabla 9. Reporte de proyectos

PROGRAMA	DIRECCIÓN	ESTADO
Santa Bárbara	Cr 7 - Cll 113	Ejecutado
Calle 80	Calle 80 - Cr 13	
Santa Paula	Cr 13 A - Cll 107 A	
Gustavo Restrepo	Av. Caracas - Cll 28 Sur	
Calle 71	Cll 71 - Cr 9 a Cr 11	
Antonio José Sucre	Cr 7 - Cll 106 Sur	
Barrio Ingles	Carrera 27 por Calle 41 Sur	En ejecución
Patio bonito	Calle 33 sur - Avenida Tintal - Calle 2 – Carrera 87	
Verbenal	Carrera 17, Carrera 17Bis, Calle 185B y Calle 186	
Galerías	Diagonal 53C, Avenida Calle 53, Carrera 21 y Avenida Carrera 24	

A continuación algunos ejemplos de los proyectos



Calle 71



Santa Paula



Usme



Verbenal

Del año 2019, se tuvo el siguiente reporte de ejecución:

- 17.000 m2 intervenidos en vía para la circulación peatonal.
- 92.000 peatones diarios en promedio beneficiados con las medidas.
- 11 Barrios intervenidos ubicados en 8 localidades.
- 79% de aprobación por parte de las comunidades beneficiadas por las medidas implementadas.
- 86% de percepción de mejora en la seguridad vial.

● **Socialización y difusión de buenas prácticas de seguridad vial peatonal**

Con el fin de transmitir el conocimiento en el cual se basa la Secretaría Distrital de Movilidad para el diseño de las intervenciones viales, se han organizado talleres en los que se enseñan mejores prácticas de diseño con el apoyo de invitados internacionales, así como de diferentes profesiones y ámbitos como el público y el privado. Estos han sido realizados con profesionales involucrados tanto en el diseño, como en la toma de decisión con respecto a una intervención vial.

Secretaría

Calle 13
Teléfono:
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195

Distrital

(1)

de

364

Movilidad

35
9400



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Estos talleres teórico prácticos enseñan las necesidades que los peatones tienen, las problemáticas más comunes que enfrentan y cuáles son las herramientas de diseño con las cuales se pueden resolver estas situaciones.

- **Programa Niñas y Niños Primero**

En la misma línea del ejercicio de aprendizaje, se ha diseñado un programa de movilidad segura conocido como Niñas y Niños Primero a través del cual no solo se enseñan estos conceptos, igualmente se interviene la infraestructura vial para mejorar las condiciones de los jóvenes peatones. Este programa incluye todos los modos de movilidad que pueden ser usados por los estudiantes, a pie, en bicicleta, en vehículo motorizado y por donde lo hacen. Las iniciativas de este programa que involucran al peatón son Movi Parque, Ciempiés Caminos Seguros, Ruta Pila y Zonas Escolares.

Movi Parque es un gran ejercicio que reproduce a escala infantil una ciudad, se organiza en una cancha de una institución educativa y le enseña a los estudiantes buenas prácticas de movilidad.

Ciempiés caminos seguros son caravanas de niñas y niños estudiantes que van caminando desde un punto de encuentro hasta el colegio y de regreso acompañados por un monitor mientras aprenden conceptos de seguridad vial.

Ruta Pila es una iniciativa que indirectamente trabaja en pro de la seguridad del peatón, al revisar que los vehículos de transporte escolar cumplan con lo solicitado en términos de mantenimiento vial.

Zonas Escolares es una iniciativa que crea entornos seguros para las niñas, los niños y los adolescentes, así como a toda la comunidad escolar, padres de familia y personal administrativo vinculados a instituciones educativas en el Distrito a través de ajustar el diseño de las vías para que sean coherentes con el contexto y a la vulnerabilidad de los usuarios que las transitan.

- **Acciones coordinadas con otras entidades del Distrito en torno a la seguridad peatonal**

El peatón no es solo un tema que atañe a la Secretaría Distrital de Movilidad es un interés transversal a muchas otras entidades distritales. La Secretaría Distrital de Movilidad desde la Oficina de Seguridad Vial y Subdirección de la Bicicleta y del Peatón trabaja en conjunto con el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, con la Secretaría Distrital de Planeación y la Secretaría de Integración Social en proyectos en conjunto que priorice al peatón y garanticen su seguridad vial.

En conjunto con la Secretaría Distrital de Planeación se ha trabajado en normas a través de las cuales se puede construir una ciudad más peatonal. Fundamentalmente, se ha propuesto una nueva estrategia de diseño en la cual el espacio vial sea repartido de forma equitativa entre todos los modos, no solo el motorizado. Con el programa Crezco con mi barrio de la Secretaría de Integración Social se ha construido un proyecto pionero a nivel mundial en términos de seguridad vial peatonal para la primera infancia. En coordinación con el DADEP se ha brindado asesoría técnica en los Distritos Especiales de Mejoramiento y Organización Sectorial - DEMOS, estos buscan acciones complementarias a las intervenciones y actuaciones que adelanta el Distrito Capital en áreas delimitadas de la ciudad con intereses para los ciudadanos.

Estos tienen por finalidad el mejoramiento, mantenimiento, administración y preservación de las condiciones urbanas, ambientales y socioeconómicas de los espacios públicos respectivos con lo que normalmente se entrega un mayor espacio a los peatones y se brinda mayor seguridad en las zonas comerciales, históricas, turísticas escogidas para los DEMOS.

- **Acciones desarrolladas en temas comportamentales**

Como herramientas de sensibilización se han diseñado campañas de comunicación y eventos en el marco de la Semana de la Seguridad Vial, Semana de la Bici y el día del Peatón.

En el año 2019 participaron 9.536 personas (niños, niñas, jóvenes y adultos) en las actividades, a continuación, se brinda la información específica de cada acción:

Tabla No.10 Acciones desarrolladas en temas comportamentales

ACTIVIDAD	NIÑOS	ADULTOS
CAMPAÑA CON PEATONES	104	4620
SENTIDOS EN TODO SENTIDO	1077	2816
TU ROL EN LA VÍA	0	919
Total general	1181	8355

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

Aunado a lo anterior, y en el marco de las acciones para garantizar las estrategias de promoción y seguridad de peatones, durante los últimos años se ha adelantado el día del peatón:

Día del Peatón 2017:

Jornada adelantada el día 12 de noviembre y contó con la siguiente programación:

- Tres puntos de pedagogía en Centro Mayor, Centro Suba y el Parque del Renacimiento con actividades orientadas a la promoción de caminar como modo de transporte, así como de información sobre los derechos y deberes del peatón.
- Seis recorridos temáticos en 5 localidades distintas con el fin de promover actividades lúdicas y turísticas en la ciudad, caminando.
- Dos recorridos guiados en el Museo de Bogotá en sus dos sedes.
- Recorridos preliminares al día oficial, a manera de abre bocas a la programación principal los días jueves 9 y sábado 11 de noviembre.

Durante todas las actividades se aprovechó la ocasión para promocionar la temática peatonal a través de material POP (mochilas, termos) con el logo de “*Todos somos peatones*”, eslogan de la campaña más reciente de la Secretaría Distrital de Movilidad en pro del peatón. Se complementó esta promoción con charlas informativas, de la anterior Dirección de Seguridad Vial y Control del Tráfico (hoy Oficina de Seguridad Vial).

Adicionalmente, se adelantaron las siguientes actividades:

- Recorrido: Tras los Pasos de La Pola.
- Caminata al Humedal Tibabuyes.
- Recorrido: Entre palabras.
- Actividad: Parque Renacimiento.
- Recorrido: Memorias de la Séptima.
- Actividad: Centro Mayor.
- Recorrido: Centro Suba.
- Recorrido: Graffitis por Ciudad Bolívar.

Día del peatón 2018:

El domingo 11 de noviembre la Secretaría Distrital de Movilidad, realizó una jornada de actividades para promover la caminata, de manera articulada con la Secretaría Distrital de Salud (SDS) y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD), dentro de las actividades se contó con:

- Caminata peatonal por la carrera Séptima, con destino al Parque Nacional, para promover hábitos de actividad física a partir de caminar.
- En el punto del Parque Nacional se ubicó un punto de pedagogía en seguridad vial peatonal, el museo itinerante de peatones en memoria de las víctimas en siniestros viajes y se hicieron activaciones en vía con la campaña de “Mírate todos somos peatones” para difundir la existencia e importancia del día del peatón.

Finalmente, en unión con la Secretaría Distrital de Salud e IDRD se contó con la Feria 'Bogotá Vital es Salud Urbana', puntos de atención 'Cuidate, sé feliz', actividad física por cuenta de la Recreo Vía y atención de los programas Ciclovía y Escuela de la Bici.

Día del peatón 2019:

Se celebró el domingo 10 de noviembre con 9 actividades (caminatas, campañas en vía, actividades pedagógicas y actividades recreativas) que se desarrollaron en simultáneo en diferentes puntos de la ciudad.

Durante la semana previa se realizaron y apoyaron 2 actividades como preámbulo. 7 entidades públicas, 2 organizaciones ciudadanas y 1 universidad, se unieron con actividades, durante el día del peatón y la semana previa al evento.

Otras universidades y empresas se sumaron a la sinergia de comunicaciones y divulgaron el evento a través de la Red Muévete Mejor. Durante la jornada se entregaron 2.220 elementos de material pop a las personas que participaron en las actividades. Se realizó un trabajo interinstitucional en el que participaron:

6 Entidades públicas

Secretaría		Distrital		de		Movilidad
Calle	13	#	37	-		35
Teléfono:		(1)	364			9400
www.movilidadbogota.gov.co						
Información: Línea 195						



- Secretaría Distrital de Movilidad.
- Instituto Distrital de Recreación y Deporte.
- Secretaría Distrital de Salud.
- Secretaría Distrital de Ambiente.
- Secretaría Distrital de la Mujer.
- Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal.
- Instituto Distrital de Turismo.

3 Organizaciones

- Universidad Piloto.
- Fundación colombiana de peatones.
- Bicistema.

En el oficio SDM-OSV-64740-2020, remitido al Concejal Diego Laserna Arias en el mes de abril de 2020, se remitió el anexo de las actividades realizadas para el día del peatón adelantado durante el 2019.

Adicional a lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad implementó acciones y campañas de sensibilización y promoción de la movilidad segura con peatones, ciclistas, pasajeros y conductores, con acciones pedagógicas de intervención en vía que promueven el conocimiento y acatamiento voluntario de los ciudadanos respecto a la normatividad aplicable a estos actores viales, en el marco de la cultura ciudadana y el buen aprovechamiento del espacio público en la ciudad.

Estas acciones pedagógicas tenían como fin sensibilizar a la ciudadanía sobre la importancia de adoptar hábitos, actitudes y comportamientos adecuados en vía, promoviendo con ello la seguridad vial, la cultura ciudadana y la sana convivencia. Los procesos de fortalecimiento de la cultura ciudadana buscaban involucrar al ciudadano como actor corresponsable en la regulación de comportamientos frente a la movilidad en Bogotá. Para esto, a través de la campaña “Mírate, Todos Somos Peatones”, que se ejecutó de octubre de 2018 hasta el 31 de diciembre de 2019, se llegó a niños, adultos mayores, ciclistas, conductores de vehículos generando conciencia de un cruce seguro, de respetar la cebra peatonal, de caminar por la derecha y así mismo con la campaña se intervino con los peatones que son la principal víctima de la movilidad. Por ello, fue primordial generar un proyecto de ciudad donde el peatón fuera el actor vial prioritario, ya que este es el más vulnerable en los siniestros viales.

Proteger la vida del peatón debe ser, sin duda, una prioridad ética de la ciudad y de la nación. Por esa razón, la Secretaría Distrital de Movilidad, se comprometió con la promoción de transformaciones culturales que le dieran el lugar del peatón en la sociedad, dándole la importancia, la prioridad y la protección necesaria. Para lograr instalar en la ciudad una valoración positiva del peatón era necesario introducir símbolos, juegos de lenguaje y prácticas que comunicaran la prioridad del peatón.

El Escuadrón del Peatón, se encontraba en diferentes puntos semafóricos de la ciudad, los cuales tenían mayor índice de siniestros y de peatones. Allí, hicieron sus intervenciones dando un mensaje claro a los diferentes actores viales (Peatones, Ciclistas y Vehículos).

Acciones en calle

Secretaría		Distrital		de		Movilidad
Calle	13	#	37	-		35
Teléfono:		(1)	364			9400
www.movilidadbogota.gov.co						
Información: Línea 195						



Del 17 de octubre de 2018 hasta el 31 de diciembre de 2019, con el Escuadrón del Peatón, se logró corregir la conducta de 223.098 ciudadanos que se encontraban cometiendo infracciones en diferentes localidades de la ciudad. Ver tabla No.11

Tabla No.11 Resumen acciones campaña “Mírate, Todos Somo Peatones”

RESUMEN DESDE EL INICIO DE LA CAMPAÑA HASTA DICIEMBRE	
Del 17 de octubre del 2018 al 31 de diciembre de 2019	
Resumen de las correcciones realizadas por el Escuadrón Del Peatón a...	Total de intervenciones por parte Del Escuadrón
Peatones que intentaron pasar en semáforo peatonal en rojo o en paso no peatonal y gracias a la campaña cruzaron por un paso seguro	173.637
Ciclistas que pasaron por cebra o andén sin bajarse de la bicicleta y gracias a la campaña cruzaron por un paso seguro	36.012
Vehículos que se detuvieron en cebra y retrocedieron. Gracias a la campaña respetaron el paso seguro	13.449
Total de personas que corrigieron su conducta	223.098

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

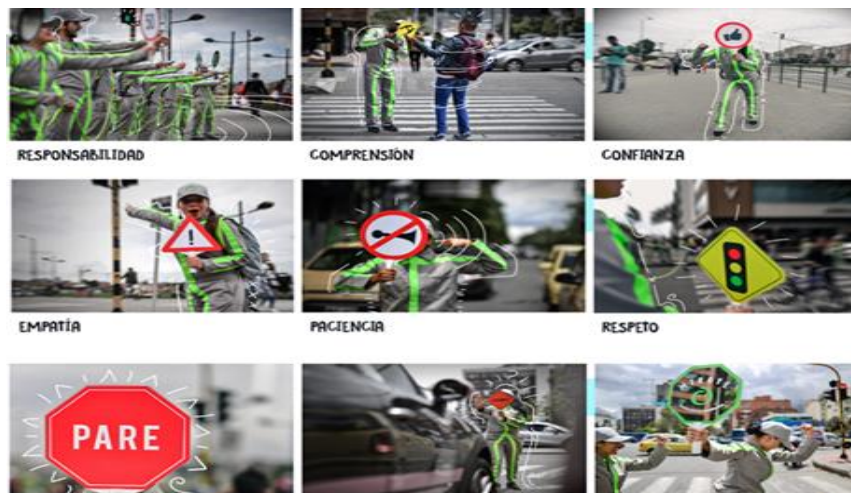
Ilustración 2. Indicador de aceptación de la campaña



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

Se visitaron 38 zonas, se intervinieron a 1 '745.175 personas; se divulgaron los resultados y se evitaron siniestros viales en diferentes puntos de la ciudad.

En Bogotá te encontrabas con estos personajes que te mostraban y te orientaban hacia el respeto del peatón. Para ello, se crearon perfiles diferentes, cada uno asociado a un valor esencial que debía tener todo actor vial.



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

Para el periodo corrido de 2020 y para los años de 2017, 2018 y 2019, las acciones de señalización implementadas para la seguridad peatonal han sido: señalización de zonas escolares, cruces semaforizados, senderos peatonales (incluye cebras), zonas de tráfico calmado, zonas con

dispositivos de control de velocidad. En la tabla que se muestra a continuación se presenta un resumen del número de medidas implementadas.

Tabla 12 Medidas adoptadas para promover seguridad vial de peatones

	DEMARCA CIÓN ZONAS ESCOLARE S	INTERSECCI ONES SEMAFORIZ ADAS	SENDERO S PEATONA LES (INCLUYE CEBRAS)	TRÁFICO CALMADO (CANALIZACI ONES, PACIFICACIO NES, BIGBOX, CRUCES DE FRANJAS AZULES, ETC)	ZONAS CON DISPOSITIVO S DE CONTROL DE VELOCIDAD (BANDAS, LINEAS LOGARITMIC AS, FRANJAS DE ESTOPEROLE S, BANDAS RALENTIZAD ORES, ETC)	TOT AL
2017	593	228	2239	699	497	4256
2018	887	47	3186	1761	915	6796
2019	517	234	2317	795	4815	8678
2020	246	159	1188	514	566	2673

Fuente: Subdirección de Señalización- SDM-

De acuerdo con lo presentado en la tabla anterior, se evidencia que desde enero de 2017 hasta mayo de 2020 se han implementado 22.403 medidas que promueven la seguridad vial de los peatones.

¿Cuáles han sido los resultados?

En la tabla siguiente se presenta la información de peatones fallecidos y lesionados reportados como víctimas de siniestros viales durante los años 2017 a 2019, de acuerdo a la información obtenida de la base de datos del Sistema de Información Geográfica de Accidentes de Tránsito de Bogotá – SIGAT, que incluye los siniestros reportados por la Policía de Tránsito con diligenciamiento en el IPAT (Informe Policial de Accidentes de Tránsito) conforme a los lineamientos establecidos en la Resolución 11268 de 2012 del Ministerio de Transporte, y georreferenciada por la Policía Metropolitana de Tránsito y Transporte.

Tabla No.13 Peadones lesionados y fallecidos reportados en siniestros viales - 2017 a 2019

Gravedad de la víctima	2017	2018	2019
Peatones Fallecidos	272	245	236
Peatones Lesionados	3806	4112	3766

Fuente: SIGAT – DIM-SDM. Fecha de consulta: 08 de junio de 2020.

Como se observa en la Tabla No.13, el número de peatones fallecidos desde el año 2017 tiene una tendencia a la baja, pasando de 272 peatones fallecidos en el 2017 a 236 en el año 2019. Lo que significa una reducción del 13%.

Como se ha presentado en los numerales 9 y 18 del presente documento, todas las acciones dirigidas hacia la seguridad vial peatonal, desde los aspectos de infraestructura, comportamentales y de vehículos han impactado de manera positiva la seguridad vial.

Finalmente, y como complemento a lo descrito a lo largo del documento, actualmente la Secretaría Distrital de Movilidad cuenta con Lineamientos Técnicos en Materia de Seguridad Vial enfocados hacia los diferentes elementos que componen la infraestructura de transporte y movilidad, los cuales son aplicados por las áreas técnicas que dentro de sus competencias está la formulación y/o revisión de proyectos (ej. revisión de planes parciales, diseño de ciclorrutas, etc).

Estos lineamientos constituyen una herramienta preventiva de siniestros viales a través de diseños de infraestructura segura para todos los usuarios de la vía, especialmente para aquellos más vulnerables, como es el caso de peatones y ciclistas.

Teniendo en cuenta que existen varias entidades, tanto privadas como públicas relacionadas con el diseño e implementación de infraestructura de transporte, en la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad se encuentran publicados todos los lineamientos que a la fecha se han emitido, para su consulta permanente por parte de externos.

Así las cosas, se anexa como referencia los siguientes lineamientos:

- El Lineamiento General, el cual brinda las bases principales para todos los proyectos de movilidad y que en sí es la esencia de la seguridad vial.
- El Lineamiento dirigido a peatones “Infraestructura Segura para Peatones” en donde se establecen directrices para andenes, cruces seguros, redes peatonales, entre otros.
- El Lineamiento de ciclistas, denominado “Planificación, evaluación y diseño de ciclo-infraestructura”, el cual está alineado con la Guía de Ciclo-infraestructura para Ciudades Colombianas, expedida por el Ministerio de Transporte.
- El Lineamiento de “Semaforización” que incorpora la seguridad vial dentro del diseño de intersecciones semaforizadas.

Los otros lineamientos pueden ser consultados en el siguiente link: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion, en la carpeta “Comisión Intersectorial de Seguridad Vial”, subcarpeta “Lineamientos”.

Atentamente

NICOLÁS ESTUPIÑAN ALVARADO

Secretario Distrital De Movilidad

Aprobó Jonny Leonardo Vásquez Escobar – Subsecretario de Gestión de la Movilidad Revisión por Drive 12-06-2020 (14:23)
Sergio Martínez Jaimes - Subsecretario de Política de Movilidad Revisión por Drive 11-06-2020 (11:21)
Claudia Andrea Díaz Acosta - Jefe Oficina de Seguridad Vial Revisión por Drive Revisión por Drive 12-06-2020 (14:11)
Andrés Contento - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura Ciudadana Revisión por Drive 11-06-2020 (15:34)
Revisó Lina Marcela Quíñones - Directora de Inteligencia para la Movilidad Revisión por Drive 11-06-2020 (14:48)
Sebastián Velásquez Gallón - Director de Planeación para la Movilidad Revisión por Drive 11-06-2020 (08:56)
Rafael González Rodríguez - Director de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte Revisión por Drive 11-06-2020(16:38)
Marcela Neira Medina - Directora de Ingeniería de Tránsito Revisión por Drive 11-06-2020(11:42)
Jhon Alexander González Mendoza - Subdirector de Infraestructura Revisión por Drive 10-06-2020 (16:47)
Deyanira Ávila - Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón Revisión por Drive 10-06-2020 (21:01)
Jenny Abril Forero –Asesora del Despacho
Fredy García – Enlace Concejo Revisión por Drive 11-06-2020(09:58)
Juan Felipe Vives – Enlace Concejo Revisión por Drive 11-06-2020 (09:48)
Carmen Arenas - Contratista Subsecretaría de Política de Movilidad Revisión por Drive 11-06-2020 (14:57)
Sandra Patricia Giraldo - Subdirectora Semaforización Revisión por Drive 11-06-2020 (16:09)
Mario Gabriel Carbonell - Subdirector Señalización Revisión por Drive 11-06-2020 (14:00)
Edwin Pedraza - Abogado SGM Revisión por Drive 11-06-2020(10:03)
Proyectó Luis Eduardo Tafur Herrera - Asesor Despacho Revisión por Drive 11-06-2020 (14:06)
Ana Patricia Herrera M. - Subdirección de Infraestructura. Revisión por Drive 11-06-2020 (12:02)
Carlos Ernesto Laverde López - Profesional especializado - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón 11-06-2020 (12:34)
Sergio Daniel León - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura Ciudadana Revisión por Drive (15:14)
Nancy Rocio Romero R. - Dirección de Inteligencia para la Movilidad. Revisión Drive 11/06/2020 15:00
Siervo Andrés Aguirre - Subdirección de Semaforización .Revisión por Drive 10-06-2020 (12:12)
Angela Maria Portela Uribe - Profesional Subdirección de Señalización .Revisión por Drive 10-06-2020 (14:22)
Manyury Alzate Betancur Profesional Dirección Inteligencia para la Movilidad Revisión por Drive 10-06-2020 (14:30)
Compiló Paula Andrea Vargas Torres–Despacho
Anexo: Lineamientos Generales de Seguridad Vial en 41 folios.
Lineamiento “Infraestructura Segura para Peatones” en 22 folios.
Lineamiento “Planificación, evaluación y diseño de ciclo-infraestructura” en 43 folios
Lineamiento de Semaforización en 31 folios

Secretaría		Distrital		de		Movilidad
Calle	13	#		37	-	35
Teléfono:		(1)		364		9400
www.movilidadbogota.gov.co						
Información: Línea 195						

