



Bogotá D.C., febrero 09 de 2023

Señor(a)

DAVID ANTONIO GARZON FANDIÑO

Concejo De Bogota

Calle 36 28 A 41

Email: comisiondelplan@concejobogota.gov.co-correspondencia@concejobogota.gov.co

Bogota - D.C.

CONCEJO DE BOGOTÁ 09-02-2023 10:29:52

2023ER2394 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DE MOVILIDAD/DEYANIRA CONSUELO AVILA MORE

DESTINO: COMISION 1º PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENT

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICIÓN 088-2023

OBS: ---

REF: Respuesta Proposición **088-2023**

Respetado Doctor Garzón

En atención a la proposición del asunto, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) envía respuesta del cuestionario por competencia directa de la entidad así:

1. Sírvase reportar las estadísticas completas de siniestros viales y fatalidades por esta causa durante los últimos 10 años en Bogotá, desagregando por actores viales, tipo de vehículo, edad y sexo. Indicar la tasa de accidentalidad y mortalidad por cada 100.000 habitantes durante este periodo.

A continuación, se relaciona la información de siniestralidad reportada en el Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito (SIGAT):

Tabla 1: Número de siniestros viales por gravedad.

GRAVEDAD	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
CON HERIDOS	11118	10622	10738	10578	10381	12609	12371	8566	11007	12342
CON MUERTOS	284	384	529	567	538	500	493	369	461	538
SOLO DAÑOS	22945	22712	20074	23843	24252	23844	22127	13779	17387	12557

Fuente: SIGAT - Fecha de consulta:31/01/2023 - Fecha de corte:31/12/2022

- Información sobre las víctimas fatales en siniestros viales.

Tabla 2: Número de víctimas fallecidas en siniestros viales

ESTADO	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
FALLECIDOS*	498	607	544	586	548	515	506	377	470	559

Fuente: SIGAT - Fecha de consulta:31/01/2023 - Fecha de corte:31/12/2022

* En estos datos se presenta el número total de fatalidades incluyendo los fallecidos hospitalarios

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link

<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

PA01-PR15-MD01 V3.0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Tabla 3: Número de víctimas fallecidas en siniestros viales por condición

CONDICIÓN	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
CICLISTA + ACOMPAÑANTE	51	65	64	71	59	64	71	68	80	86
CONDUCTOR	14	11	15	6	15	8	10	8	11	11
MOTOCICLISTA + ACOMPAÑANTE	131	178	165	205	184	179	170	153	189	234
PASAJERO	28	42	34	21	18	18	19	18	14	18
PEATON	274	311	266	283	272	246	236	130	176	210

Fuente: SIGAT - Fecha de consulta:31/01/2023 - Fecha de corte:31/12/2022

Tabla 4: Número de víctimas fallecidas en siniestros viales por edad

GRUPO ETARIO	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
De 0 a 13	10	17	7	15	12	4	13	6	4	8
De 14 a 28	139	203	150	186	173	160	184	132	158	186
De 29 a 59	213	222	211	218	210	187	171	171	183	245
60 EN ADELANTE	136	165	176	167	153	164	138	68	125	120

Fuente: SIGAT - Fecha de consulta:31/01/2023 - Fecha de corte:31/12/2022

Tabla 5: Número de víctimas fallecidas en siniestros viales por género

GÉNERO	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
FEMENINO	110	138	101	116	106	98	116	66	86	119
MASCULINO	388	453	382	423	414	384	364	292	352	427
SIN INFORMACION		16	61	47	28	33	26	19	32	13

Fuente: SIGAT - Fecha de consulta:31/01/2023 - Fecha de corte:31/12/2022

Tabla 6: Número de víctimas fallecidas en siniestros viales por vehículo y condición



VEHÍCULO-CONDICIÓN	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TAXI	5	9	10	10	6	5	7	1	4	6
CONDUCTOR	3	3	6	5	4	3	2	1		3
PASAJERO	2	6	4	5	2	2	5	0	4	3
LIVIANO	19	13	27	8	19	12	10	16	17	15
CONDUCTOR	9	3	8	1	10	4	7	7	10	6
PASAJERO	10	10	19	7	9	8	3	9	7	9
CARGA	1	6	2	0	1	2	3	2	0	2
CONDUCTOR	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2
PASAJERO	1	4	2	0	1	2	3	2	0	0
BICICLETA	51	65	64	71	59	64	71	68	80	86
CICLISTA	50	62	64	71	59	64	68	68	80	86
PASAJERO	1	3	0	0	0	0	3	0	0	0
MOTOCICLETA	131	178	165	205	184	179	170	153	189	234
MOTOCICLISTA	103	141	131	175	153	150	138	131	160	196
PASAJERO	28	37	34	30	31	29	32	22	29	38
TRANSPORTE DE PASAJEROS	11	22	10	9	7	7	9	7	4	4
CONDUCTOR	0	2	1	0	1	1	1	0	1	0
PASAJERO	11	20	9	9	6	6	8	7	3	4
OTRO	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CONDUCTOR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PASAJERO	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SIN INFORMACIÓN	5	3	0	0	0	0	0	0	0	2
CONDUCTOR	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
PASAJERO	3	2	0	0	0	0	0	0	0	2
PEATON	274	311	266	283	272	246	236	130	176	210

Fuente: SIGAT - Fecha de consulta:31/01/2023 - Fecha de corte:31/12/2022

- Tasa de siniestralidad y mortalidad para el periodo solicitado:

Tabla 7: Tasa de siniestralidad por cada 100 mil habitantes

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TOTAL SINIESTROS	34347	33718	31341	34988	35171	36953	34991	22714	28855	25437
# HABITANTES	7.197.326	7.226.652	7.253.823	7.290.415	7.333.415	7.412.566	7.592.871	7.743.955	7.834.167	7.901.653
TASA SINIESTRALIDAD	477,2189	466,5784	432,0618	479,9178	479,5992	498,5183	460,8402	293,3127	368,3225	321,92

Fuente: SIGAT- DANE - Fecha de consulta:31/01/2023 - Fecha de corte:31/12/2022

Tabla 8: Tasa de mortalidad por cada 100 mil habitantes

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
FALLECIDOS	498	607	544	586	548	515	506	377	470	559
# HABITANTES	7.197.326	7.226.652	7.253.823	7.290.415	7.333.415	7.412.566	7.592.871	7.743.955	7.834.167	7.901.653
TASA MORTALIDAD	6,919236	8,399464	7,499494	8,037951	7,472644	6,947662	6,664146	4,868313	5,999362	7,074469

Fuente: SIGAT- DANE - Fecha de consulta:31/01/2023 - Fecha de corte:31/12/2022

3

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
 "Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"



2. Conforme a las estadísticas de siniestros viales de la última década, por favor indique cuáles son los factores que tienen mayor incidencia en los siniestros viales y fatalidades, así como cuáles son las localidades que concentran mayor cantidad tanto de siniestros como de muertes.

Tabla 9: Principales causas de siniestros viales desde el 2013 al 2022

	HIPOTESIS
1	NO MANTENER DISTANCIA DE SEGURIDAD
2	ADELANTAR CERRANDO
3	DESOBEDECER SEÑALES
4	REVERSO IMPRUDENTE
5	SEMÁFORO EN ROJO
6	CRUZAR SIN OBSERVAR
7	NO RESPETAR PRELACIÓN
8	ADELANTAR INVADIENDO VIA
9	ARRANCAR SIN PRECAUCION
10	NO UTILIZAR - GIRAR BRUSCAMENTE
11	PONER EN MARCHA UN VEHICULO SIN PRECAUCIONES
12	TRANSITAR ENTRE VEHICULOS
13	TRANSITAR EN CONTRAVIA
14	VEHICULO MAL ESTACIONADO
15	EMBRIAGUEZ O DROGA
16	EXCESO DE VELOCIDAD
17	ADELANTAR POR LA DERECHA
18	FRENAR BRUSCAMENTE
19	NO UTILIZAR - IMPERICIA EN EL MANEJO
20	ADELANTAR INVADIENDO CARRIL DEL MISMO SENTIDO EN ZIG-ZAG

Fuente: SIGAT - Fecha de consulta:31/01/2023 - Fecha de corte:31/12/2022



Tabla 10: Número de siniestros viales por localidad

LOCALIDAD	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ANTONIO NARIÑO	710	672	640	667	703	807	614	551	654	537
BARRIOS UNIDOS	2009	1940	1712	1887	2000	2094	1769	1006	1239	1267
BOSA	1384	1518	1317	1528	1634	1954	1841	1410	1667	1579
CANDELARIA	214	193	210	174	190	140	187	102	100	103
CHAPINERO	2417	2235	1946	2423	2006	2148	2102	877	1198	1179
CIUDAD BOLIVAR	1406	1363	1316	1391	1265	1368	1458	1118	1211	988
ENGATIVA	3349	3524	3255	3494	3587	3925	3366	2151	2963	2714
FONTIBON	2615	2303	2287	2794	2818	2986	2998	1715	2353	2145
KENNEDY	3479	3650	3391	4010	4112	4003	3936	2829	3808	3109
LOS MARTIRES	1243	1162	1029	1183	1281	1266	1143	720	958	888
PUENTE ARANDA	2465	2569	2208	2413	2415	2462	2585	1794	2275	1776
RAFAEL URIBE URIBE	820	793	820	933	901	800	935	722	949	794
SAN CRISTOBAL	840	784	827	864	794	1054	1135	786	961	815
SANTA FE	1032	818	750	971	1087	1156	1079	606	785	852
SUBA	3471	3231	3227	3343	3073	3179	2873	2065	2623	2098
SUMAPAZ					1	2	2	2	4	19
TEUSAQUILLO	2186	2118	1821	1782	1933	2013	1810	958	1276	1308
TUNJUELITO	909	801	833	934	914	986	1034	793	875	700
USAQUEN	3131	3380	3100	3543	3758	3859	3451	1911	2289	1959
USME	666	664	652	654	699	751	673	598	667	571
SIN INFORMACIÓN	1									36

Fuente: SIGAT - Fecha de consulta:31/01/2023 - Fecha de corte:31/12/2022

Tabla 11: Principales causas de víctimas fallecidas desde el 2013 al 2022



	HIPOTESIS
1	EXCESO DE VELOCIDAD
2	DESOBEDECER SEÑALES
3	CRUZAR SIN OBSERVAR
4	SEMÁFORO EN ROJO
5	TRANSITAR ENTRE VEHICULOS
6	NO MANTENER DISTANCIA DE SEGURIDAD
7	EMBRIAGUEZ APARENTE
8	TRANSITAR POR LA CALZADA
9	ADELANTAR CERRANDO
10	CRUZAR EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ
11	ADELANTAR INVADIENDO VIA
12	HUECOS
13	NO UTILIZAR - IMPERICIA EN EL MANEJO
14	TRANSITAR EN CONTRAVIA
15	EMBRIAGUEZ O DROGA
16	NO UTILIZAR - GIRAR BRUSCAMENTE
17	ADELANTAR POR LA DERECHA
18	PASAR SEMAFORO EN ROJO
19	TRANSITAR CON LAS PUERTAS ABIERTAS
20	ARRANCAR SIN PRECAUCION

Fuente: SIGAT - Fecha de consulta:31/01/2023 - Fecha de corte:31/12/202

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

PA01-PR15-MD01 V3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195

6



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Tabla 12: Número de víctimas fallecidas en siniestros viales por localidad

LOCALIDAD	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ANTONIO NARIÑO	11	18	20	20	11	20	5	12	10	15
BARRIOS UNIDOS	19	11	17	23	27	20	12	11	11	11
BOSA	32	41	33	36	33	30	38	21	33	41
CANDELARIA	4	2	3	2	2		4	2	2	1
CHAPINERO	11	19	18	15	15	16	13	10	10	13
CIUDAD BOLIVAR	37	55	46	38	44	34	33	41	31	46
ENGATIVA	31	63	46	63	41	50	45	35	38	48
FONTIBON	41	41	32	39	35	45	40	26	35	46
KENNEDY	88	102	84	83	89	61	53	53	62	72
LOS MARTIRES	23	25	23	20	19	17	14	11	20	17
PUENTE ARANDA	22	42	39	42	37	37	42	31	31	36
RAFAEL URIBE URIBE	17	26	22	24	20	19	28	12	16	30
SAN CRISTOBAL	18	19	27	19	25	16	24	13	25	18
SANTA FE	22	16	20	17	9	9	21	14	19	19
SUBA	42	40	46	44	46	35	43	25	40	37
SUMAPAZ							2	1	1	1
TEUSAQUILLO	17	15	16	17	23	23	18	4	19	26
TUNJUELITO	18	25	16	26	25	22	20	15	19	18
USAQUEN	18	26	17	36	27	32	26	23	25	35
USME	27	21	19	22	20	29	25	17	23	28
SIN INFORMACIÓN										1

Fuente: SIGAT - Fecha de consulta:31/01/2023 - Fecha de corte:31/12/2022

3. Sírvase señalar cuáles son las acciones puntuales y más relevantes que ha venido implementando la Secretaría de Movilidad durante esta Administración para reducir los siniestros viales y para proteger a los actores viales más vulnerables como son peatones, ciclistas y motociclistas.

La seguridad vial en Bogotá, sus estrategias, programas y proyectos, se enmarcan en la Política de VISIÓN CERO, adoptada mediante el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclistas 2017-2026 (Decreto 813 de 2017).

A continuación, se presentan las acciones y estrategias desarrolladas con los actores más vulnerables para mejorar las condiciones de seguridad vial:

- **Seguridad Vial para peatones**

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link

<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

PA01-PR15-MD01 V3.0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195





Desde la SDM, se están realizando, promoviendo e implementando proyectos dirigidos a los peatones de tal manera que la caminata se convierta en un modo atractivo, cómodo y seguro. A continuación, se presentan las acciones más relevantes:

Programa de Gestión de la Velocidad: Este programa busca reducir y gestionar las velocidades vehiculares de acuerdo con el contexto de los diferentes sectores y corredores de la ciudad. En este sentido, se cuenta con Calles Comerciales y Zonas 30 que buscan disminuir los límites de velocidad a 40 km/hr y 30 km/hr respectivamente, de tal manera que la caminata y la bicicleta, se conviertan en modos atractivos y seguros.

Barrios Vitales: Se busca que la vida barrial se revitalice y los tejidos sociales se fortalezcan, al pacificar las vías y promover el cambio modal. Barrios Vitales identifican áreas cuyas vías del barrio han sido invadidas por tráfico vehicular que usan el sector como atajo, lo que repercute en un desgaste del espacio público por uso intensivo de vehículos. La gestión de la velocidad de esta iniciativa tiene un enfoque directo en seguridad vial.

Plazoletas: El programa “Plazoletas Bogotá, espacios para todos” es una estrategia de intervención urbana por fases, con el fin de recuperar, transformar y generar espacio público que priorice la circulación y permanencia segura de los peatones. Mediante la armonización de competencias de las diferentes áreas de la Entidad, se gestiona la reconfiguración y ordenamiento de espacios viales que presentan múltiples problemáticas de movilidad y se encuentran ubicados en contextos urbanos de alta demanda de usuarios vulnerables, peatones y ciclistas. Estas acciones transforman la calle a partir de los principios de la Visión Cero, promoviendo la seguridad vial como eje central para garantizar nuevos puntos de encuentro, disfrute para las comunidades y movilidad segura.

Puntos Críticos Peatonales: A partir del análisis de cifras de víctimas peatonales, se identifican los puntos más críticos de la ciudad para este actor vial. Con la identificación de estos puntos, se realizan propuestas, en su mayoría relacionadas con medidas de pacificación, para mejorar las condiciones de infraestructura del sector.





Proyectos Estratégicos Peatonales y Proyectos Integrales de Movilidad y Seguridad Vial Peatonal: Estos proyectos hacen referencia a diferentes tipologías de intervenciones, por ejemplo: implementación de pasos peatonales, ampliación de andenes para aumentar el espacio público de peatones, resignificación de vías peatonales de tal manera que las vías de carácter peatonal efectivamente tengan como prioridad la circulación de peatones.

Promoción de Enlaces Peatonales a Nivel: Los puentes peatonales son infraestructuras del sistema vial y del espacio público peatonal de la ciudad que, a pesar que están concebidas como una solución para el paso de peatones, en la práctica están previstas para los vehículos, principalmente para aumentar la capacidad de las vías mientras se garantiza una velocidad constante de circulación vehicular, aislando los espacios de circulación y encuentro de las personas y los carros. Por ello, la Secretaría Distrital de Movilidad junto con otras entidades está impulsando una iniciativa que consiste en promocionar enlaces peatonales a nivel, considerando las virtudes que tiene esta solución sobre enlaces a desnivel.

- **Seguridad Vial para usuarios de motocicleta**

Considerando que el registro de fallecimientos para este actor vial ha venido aumentando en la ciudad, y teniendo en cuenta que el distrito cuenta con el Plan Distrital de Seguridad Vial del Motociclista 2017-2026, se viene desarrollando acciones integrales para reducir muertes y lesiones de motociclistas, como se describe a continuación:

Mesas de trabajo interinstitucional: Con el objetivo de hacer seguimiento a la implementación de acciones del PDSV del Motociclista y plantear estrategias a problemáticas actuales frente a este actor vial.

Actividades pedagógicas en Vía: En diferentes puntos de la ciudad especialmente en los puntos críticos se realizan con el apoyo de la Policía de Tránsito, Grupo Guía y el grupo de Pedagogía de la SDM. Estas jornadas buscan, a través de la pedagogía, sensibilizar a los motociclistas sobre su responsabilidad en la conducción, consigo mismo, y con los demás actores viales.



Mes de la Prevención Vial: Acción que busca generar espacios de sensibilización y pedagogía presencial y virtual para promover comportamientos responsables en la vía, y en la que los motociclistas se convierten en los protagonistas y emisores sobre la importancia de salvar vidas en las vías.

Jornadas de conciencia vial: Acción que se realiza en las localidades que registran mayores índices de siniestralidad con motociclistas, con el objetivo de sensibilizar a los motociclistas que viven y transitan por estos sectores. Esta sensibilización se desarrolla a través de actividades pedagógicas, que incluyen simuladores de conducción en moto, simuladores de reflejos, sensibilización de riesgos asociados a la interacción con vehículos grandes (puntos ciegos, efecto Venturi, efecto vortex), pruebas de test drive para mejorar las técnicas de conducción.

Cursos Teórico-Prácticos de Conducción en Moto: Cursos que constan de una parte teórica, en donde se sensibiliza a los motociclistas respecto a su vulnerabilidad en las vías, a la vez que se les capacita en normatividad, elementos de protección personal y manejo defensivo. Posteriormente se les capacita en una sesión práctica, que consta de ejercicios de pericia, frenado y conducción con acompañante, con el objetivo de mejorar sus habilidades en la conducción, y de esta forma cuidar sus vidas y la de los demás actores viales.

Convocatoria de Empresas Salvavidas en Moto: Es otra acción que se ha venido trabajando de mano con las empresas de la ciudad, muchas de las cuales utilizan la moto como medio de trabajo (mensajería, domicilios, etc.) y tiene por objetivo resaltar y visibilizar las buenas prácticas que las empresas desarrollan al interior de su organización para preservar la vida de sus colaboradores motorizados.

Curso gratuito virtual para motociclistas: Herramienta en donde los motociclistas encontrarán a través de módulos, actividades y ejercicios interactivos que le permitirán aprender sobre: i) Vulnerabilidad del cuerpo y elementos de protección, ii) Interacción con los otros actores viales y factores de riesgo, iii) Reconocimiento y apropiación de la norma, iv) Consecuencias de siniestros viales y tips para una conducción segura v) Mecánica básica.

Campaña “Un Pedido Por La Vida”: Es una campaña dirigida para los motociclistas domiciliarios, donde se realiza un llamado para que no excedan los límites máximos de



velocidad en las vías y respeten las señales de tránsito, para cuidar sus vidas y las de los demás.

Acciones de Comunicación: A nivel de comunicación, se desarrollan **contenidos exclusivos para motociclistas**, los cuales se enfocan en brindar información de interés para prevenir siniestros viales, como por ejemplo: revisión pre-operacional de la motocicleta antes de iniciar un trayecto, el uso correcto del casco, el uso de elementos de protección, puntos críticos identificados, días y horarios críticos para el mes de cuestión, recomendaciones para una conducción segura con acompañante, motocicleta y época de lluvia, entre otros.

Boletín del Motociclista: Estrategia de difusión de información de interés para los motociclistas de la ciudad, la cual se realiza de forma quincenal a través de correo electrónico, llegando a cerca de 18.000 motociclistas de la ciudad. Este Boletín contiene información de eventos gratuitos de la Secretaría de Movilidad que están a disposición de los motociclistas, tips de conducción segura, y programación de capacitaciones, entre otros.

- **Seguridad vial para usuarios de bicicleta**

Como parte de la promoción sostenible de este modo de transporte, la ciudad se encuentra comprometida en la generación de iniciativas y estrategias que apoyen la reducción de las lesiones y fallecidos causadas por siniestros viales.

Actividades en vía de pedagogía con ciclistas y demás actores: En diferentes puntos de la ciudad especialmente en los puntos críticos de siniestralidad se realizan con el apoyo de la Policía de Tránsito, Grupo Guía y el grupo de Pedagogía de la SDM. Estas jornadas buscan, a través de la pedagogía, sensibilizar a los ciclistas sobre su responsabilidad en la conducción, consigo mismo, y con los demás actores viales.

Ciclорrutas temporales: En el marco de la pandemia del COVID-19 y considerando que el uso de la bicicleta es uno de los medios más seguros de movilización de personas desde el punto de vista de salud pública se fortaleció la red de kilómetros de ciclo infraestructura con una red de carriles destinados para la circulación de ciclistas denominada “ciclovías temporales”, los cuales se han analizado y según evolución han configurado como permanentes con criterios de seguridad vial.

11

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”





Acuerdo Distrital 749 de 2019: Se coordina actividades encaminadas a dar cumplimiento al acuerdo “Por el cual se establecen lineamientos para promover buenas conductas viales y el uso apropiado del espacio público por parte de los domiciliarios en bicicleta en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones” dentro de las que se han desarrollado jornadas de sensibilización encaminadas a mejorar el comportamiento y condiciones de circulación de estos actores viales dentro del distrito y diversas mesas con las plataformas tecnológicas que prestan el servicio en la ciudad.

Implementación y seguimiento del Lineamientos Técnico en Materia de Seguridad Vial para entidades externas PLANIFICACIÓN, EVALUACIÓN Y DISEÑO DE CICLOINFRAESTRUCTURA, el cual se puede encontrar en el enlace: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion bajo la sección “Comisión intersectorial de Seguridad Vial”, el objetivo principal de este lineamiento es brindar a las entidades distritales, criterios técnicos en los proyectos de infraestructura para ciclistas en sus diferentes etapas: planeación, evaluación y diseño.

- **Seguridad vial en el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP**

A continuación, se describen de manera general las principales acciones desarrolladas en materia de seguridad vial para el Sistema Integrado de Transporte Público:

Comités y mesas de trabajo de seguridad vial: Acciones mensuales con TransMilenio y los concesionarios del sistema para revisión de indicadores con el fin de implementar acciones preventivas y correctivas para disminuir la siniestralidad vial.

Jornadas de capacitación en seguridad vial dirigida a conductores del sistema: Capacitaciones en temas relacionados con velocidad y factores de riesgo, movilidad reducida adulto mayor, manejo del estrés y tema comportamental, fatiga y sustancias psicoactivas, construyendo inclusión, biocinemática, resolución de conflictos, temas de normatividad, entre otros.



Jornadas de sensibilización en vía dirigidas a conductores del sistema y otros actores viales: Acciones a través de juego de roles (puntos ciegos, efecto venturi, bicipensante, recorridos en bici) y charlas de seguridad vial en puntos críticos de la operación del sistema.

Por otro lado, adicionalmente a las acciones puntuales por actor vial, se realizan estrategias y acciones que son transversales a todos los actores viales y que se enmarcan en cuatro grupos que son:

1. Institucionalidad y datos
2. Programa de Gestión de la Velocidad (PGV)
3. Atención a víctimas por siniestros viales
4. Tecnología para la seguridad Vial

A continuación, se presentan las estrategias transversales con sus acciones:

1. Institucionalidad y Datos acciones
Anuario de siniestralidad vial Priorización de medidas según análisis de datos
Instrumentos de planeación en los cuales la Oficina de Seguridad ha participado: <ul style="list-style-type: none">· Manual de Espacio Público· Plan de Ordenamiento Territorial· DTS¹ del Área de la Región Metropolitana de Bogotá· Plan de Movilidad Segura y Sostenible

¹ Documento Técnico de Soporte

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





2. Programa de Gestión de la Velocidad (PGV)

Este programa incluye la evaluación de los límites de velocidad según la función, entorno, estado y características operativas de la vía, incluyendo la presencia y densidad de usuarios viales, para establecer límites de velocidad apropiados y coherentes, así como medidas para el cumplimiento que mejoren la seguridad vial y el entorno vial para todos sus ciudadanos. Este programa tiene un impacto sobre la totalidad de actores viales y se implementa en tres niveles:

- Malla vial arterial
- Zonas comerciales y
- Zonas escolares y residenciales

Controles en vía de seguridad vial

Cámaras Salvavidas

Controles disuasorios y controles salvavidas

3. Atención a víctimas por siniestros viales

Bogotá es la primera ciudad del país en contar con un Centro de Orientación para Víctimas por Siniestros Viales, donde se informa y orienta a las víctimas por siniestros viales y sus familiares acerca de los procedimientos que pueden seguir en materia social, jurídica y psicológica tras un incidente de tránsito, con el fin de brindarles herramientas para adaptarse adecuadamente a sus nuevas condiciones en la vida.

Implementación del Acuerdo 834 de 2022 - POR MEDIO DEL CUAL SE RETOMAN ELEMENTOS DE LA INICIATIVA DE "ESTRELLAS NEGRAS" PARA UNA CAMPAÑA DE SEGURIDAD VIAL, CULTURA CIUDADANA Y CONMEMORACIÓN DE VÍCTIMAS DE SINIESTROS. En el momento se encuentra en la estructuración para la primera fase de implementación en la que se ha realizado la definición de objetivos, mapeo de actores, revisión de puntos de siniestralidad humana y animal, mesas interinstitucionales y diseño de la estrategia de comunicación.



4. Tecnología para la Seguridad Vial

Bogotá busca de manera permanente desarrollar iniciativas integrales para salvar vidas y la tecnología es clave para esto. La innovación en seguridad vial existe y la SDM busca estar a la vanguardia a través de la exploración y reconocimiento de buenas prácticas que permitan dimensionar y formular planes y estrategias que incluyan esta perspectiva. En el marco de esta estrategia se ha venido trabajando en dos frentes:

El Road Safety Lab: Iniciativa creada por la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, con el fin de identificar y visibilizar los desarrollos e innovaciones tecnológicas enfocados en mitigar los riesgos de perder la vida o sufrir lesiones graves en un siniestro vial.

Aprovechamiento de datos para la Seguridad Vial: En este frente se trabaja con Transmilenio y el apoyo del World Resource Institute en el reconocimiento, exploración y parametrización de los datos de recaban los Sistemas Tecnológicos de Transmilenio, como es el caso de aceleraciones bruscas, giros bruscos, frenadas bruscas, exceso de velocidad, distracciones al volante, entre otros, con el fin de identificar su transformación en información para toma de decisiones y la gestión de la seguridad vial de la ciudad.

Puntualice cuántos recursos del Plan Distrital de Desarrollo han sido destinados para esta problemática y qué porcentaje representan del total de recursos asignados al sector de movilidad.

Se precisa que, si bien todas las entidades del Sector Movilidad le aportan a la seguridad vial de la ciudad, a través de la infraestructura y mantenimiento vial y seguridad en el transporte público, entre otras acciones, la SDM tiene asignada en el Plan Distrital de Desarrollo, la meta No. 373: "Reducir en 20% el número de víctimas fatales por siniestros viales para cada uno de los actores de la vía y Reducir en 20% el número de jóvenes (entre 14 y 28 años) fallecidos por siniestros viales".

En lo corrido del PDD, la Secretaría Distrital de Movilidad, ha destinado/ejecutado los siguientes recursos en relación con la meta PDD No. 373.





Tabla 13. Distribución de recursos por proyectos de inversión de la Secretaría Distrital de Movilidad asociados a la meta No. 373.

Meta PDD	Código o Proyecto	Nombre Proyecto	Código meta proyecto	Descripción meta proyecto	Ejecución recursos 2020	Ejecución recursos 2021	Ejecución recursos 2022	Programación recursos 2023
373	7573	Apoyo a las acciones de regulación y control de tránsito y transporte en Bogotá	2	Realizar 6,651 acciones de prevención vial con actores viales, a fin de propender por la reducción de la siniestralidad en la ciudad.	1.166.702.016	6.025.986.163	19.008.423.066	11.402.651.000
373	7578	Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá	3	Operar 100 % del Sistema Inteligente de Transporte - SIT realizando la renovación de la infraestructura tecnológica necesaria para la operación	9.604.276.315	26.430.308.365	36.045.737.234	33.407.198.000
373	7578	Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá	8	Realizar 40 inspecciones de seguridad vial a los puntos más críticos de siniestralidad con el fin de que sean un insumo para la toma de decisiones y/o acciones a realizar	1.647.076.361	4.839.885.343	4.492.680.468	2.561.934.000



373	7579	Implementación del plan distrital de seguridad vial en Bogotá	1	Implementar un 40 % adicional de las acciones de seguridad vial enmarcadas en el PDSV, priorizando los actores más vulnerables y mitigando los factores de riesgo que tienen mayor incidencia en la ocurrencia de siniestros viales, que incluye el centro de orientación a víctimas	1.172.856.080	7.442.372.418	6.962.947.89 2	7.819.798.000
373	7587	Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá	1	Implementar 8,400 medidas integrales de gestión de tránsito, pacificación o tráfico calmado	214.453.330	1.503.309.247	430.825.755	1.924.803.000
373	7587	Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá	2	Realizar mantenimiento a 531,000 señales verticales de pedestal	388.269.750	288.155.800	324.549.025	3.000.000.000
373	7587	Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá	3	Intervenir 400 puntos con sistemas de contención vehicular, dispositivos de canalización u otros elementos de control de tránsito	332.048.944	353.338.400	2.862.942.10 4	2.375.000.000

17

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

PA01-PR15-MD01 V3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195





373	7587	Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá	4	Implementar 45,000 señales verticales de pedestal	359.437.759	315.175.150	802.044.150	2.600.000.000
373	7587	Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá	5	Intervenir 1,500 instituciones educativas con señalización de zona escolar en las vías aledañas	137.544.580	447.128.400	268.480.500	1.653.804.000
373	7587	Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá	6	Desarrollar 14 proyectos de urbanismo táctico, con el fin de recuperar y reconvertir el espacio público para priorizar la movilidad y seguridad vial peatonal	118.198.820	9.613.616.772	488.485.350	2.726.173.000
373	7587	Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá	7	Intervenir 18,000 pasos peatonales	150.605.345	434.335.500	720.165.630	953.637.000
373	7587	Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá	8	Demarcar 3,550 Km - carril en vía	162.091.940	395.126.600	474.534.600	3.734.273.000



		accesibilidad en Bogotá						
				TOTAL	15.453.561.240	58.088.738.158	72.881.815.774	74.159.271.000

Fuente: Informe Segplan Plan de Acción 2020 - 2024 Componente de gestión e inversión por sector con corte a 31/12/2022

Con lo anterior se evidencia que el total de recursos ejecutados (por la Secretaría Distrital de Movilidad únicamente), corresponde a \$146.424.115.172 entre 2020 y 2022, lo programado en 2023 equivale a \$74.159.271.000, y el porcentaje que representa del total de recursos asignados al sector movilidad es del 1% aproximadamente.

4. Favor explicar en detalle los avances, logros, dificultades y porcentaje de ejecución del programa Movilidad segura, sostenible y accesible del Plan Distrital de Desarrollo, en particular de los proyectos de inversión asociados a las metas de "reducir en 20% el número de víctimas fatales por siniestros viales para cada uno de los actores de la vía" y "reducir en 20% el número de jóvenes (entre 14 y 28 años) fallecidos por siniestros viales".

VIGENCIA 2020:

PRINCIPALES LOGROS 2020

- En 2020, Bogotá tuvo la tasa de muertes por 100 mil habitantes más baja del país entre las ciudades principales, de 5,0 siendo menos de la mitad de la tasa nacional de 11,1.
- En 2020 se registraron 385 personas fallecidas por siniestros viales, representando una reducción del 24% para un total de 120 vidas salvadas, respecto a 2019 (año base). Esta información fue tomada del SIGAT el 11/01/2021.
- Implementación del 5% del PDSVM (Decreto 318 de 2017), logrando un total 35%.
- Se hizo entrega de los proyectos correspondientes a la plazoleta Usme y del Barrio Inglés.
- Adopción del límite de velocidad de 50 Km (Decreto 126 de 2020, art 5.)
- Puesta en marcha del Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales (ORVI).
- Premio Prince Michael Award.

19

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

PA01-PR15-MD01 V3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



PRINCIPALES AVANCES 2020

Se resalta de manera integral un avance del 5% del Plan Distrital de Seguridad Vial en 2020, logrando un total 35% en 3 años de implementación. Algunas acciones específicas a destacar desde la SDM son:

PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MOTOCICLISTA

- Con 130 víctimas mortales en 2020, se redujo el número de fatalidades en un 6%, respecto a 2019 cuando fallecieron 138 personas salvando un total de 8 vidas.
- Formulación e implementación del primer curso virtual para motociclistas.
- Se desarrolló la 2da edición del reconocimiento de Empresas Salva Vidas en Moto en conjunto con la Red Empresarial de Seguridad Vial, iniciativa que destaca públicamente aquellas empresas que desarrollan buenas prácticas en seguridad vial con sus motociclistas.

PROGRAMA DE GESTIÓN DE VELOCIDAD

- Implementación temporal del límite máximo de velocidad en las vías del Distrito Capital en cincuenta kilómetros por hora (50 km/h), para la circulación de todos los vehículos. Mediante Decreto Distrital No. 126 del 10 de mayo de 2020, Art. 5.

PROYECTOS INTEGRALES DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PEATONAL

- Se hizo entrega de los proyectos correspondientes a la plazoleta Usme y del Barrio Inglés.
- Se inició proceso de diseño y gestión de implementación de la intervención en el barrio Galerías
- Se inició proceso de diseño y gestión de implementación de la intervención en el barrio Patio Bonito
- Identificación y priorización de puntos críticos en 35 sectores en la ciudad, donde se realizaron 15 informes que involucran diagnóstico, análisis y recomendaciones de medidas en seguridad vial.
- Desarrollo de Documento Técnico de Soporte y borrador de Decreto para el “Desmonte de Puentes Peatonales” que se está estructurando con el IDU y otras dependencias de la SDM.
- Apoyo técnico al proceso de conceptualización y estructuración del programa Barrios Vitales.

20

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”





- Apoyo técnico a la conceptualización, formulación y armonización del planteamiento Ciudad Verde, Corredores Verdes y Barrios Vitales en el marco del proceso en curso de actualización del Plan de Ordenamiento Territorial y su articulación con el proceso de revisión y actualización del Plan Maestro de Movilidad.

SEGURIDAD VIAL EN EL SITP

- Se realizaron 294 jornadas de sensibilización en seguridad vial, dirigidas a 7.081 operadores del SITP en sus diferentes componentes (truncal, zonal, provisional).
- Se realizaron 80 jornadas de sensibilización en puntos críticos de la operación del SITP dirigidas a 7.655 peatones, ciclistas y motociclistas sobre seguridad vial y puntos ciegos que tienen los buses del sistema.

PRINCIPALES DIFICULTADES 2020

- Se evidencia todavía una falta de comprensión, entendimiento y solidaridad de los ciudadanos sobre cómo la velocidad a la que circulan incide directamente en las condiciones de seguridad vial de la vía y en el riesgo de un siniestro de tránsito.
- A raíz de la pandemia muchas de las actividades en vía con los motociclistas tuvieron que ser suspendidas, por lo que el trabajo con este actor vial no pudo ser uniforme a lo largo del año.

Tabla 14. Porcentaje de ejecución Plan Distrital de Desarrollo 2020

Meta Plan de Desarrollo	Magnitud _anualización metas Plan de Desarrollo			
	Vigencia	Programación	Ejecución	% Ejecución
Reducir en 20% el número de víctimas fatales por siniestros viales para cada uno de los actores de la vía	2020	473	371	127,49%
Reducir en 20% el número de jóvenes (entre 14 y 28 años) fallecidos por siniestros viales		172	150	114,67%

fuentes: <https://www.movilidadbogota.gov.co/intranet/evaluacion-de-resultados>/Subsecretaría de política de movilidad

VIGENCIA 2021:

PRINCIPALES LOGROS 2021



- Reducción del 7% en las fatalidades en comparación con 2019, año pre-pandemia. Igualmente, se resalta que en el año 2021 se han salvado 60 vidas de peatones (reducción de 25%), 26 vidas de jóvenes entre los 14 y 28 años (reducción del 14%), 9 vidas de menores de 13 años (reducción de 69%), 20 vidas de adultos mayores (reducción de 18%) y 30 vidas de mujeres (reducción de 26%).
- Implementación permanente del límite máximo de velocidad a 50km/hr bajo Decreto Distrital 073 del 16 de marzo de 2021. Con este Programa de Gestión de Velocidad y otras acciones desde el sector, la ciudad recibió el premio internacional "Sustainable Transport Award 2022".
- Formulación y pre-diseño de más de 85 proyectos, que suman más de 70.000 metros cuadrados de espacios seguros especialmente para los peatones.
- A través del desarrollo e implementación de acciones integrales con motociclistas, se ha logrado impactar directamente a más de 150.000 usuarios de moto, y se han generado nuevos espacios de diálogo y trabajo con actores claves como asociaciones de motociclistas y centros de enseñanza automovilística.
- Desarrollo de nueva metodología para priorizar controles de velocidad. Lo anterior ha facilitado la priorización focalizada de 758 operativos de control en velocidad y 1.905 operativos de control de embriaguez.
- A través de ORVI, atención a 290 ciudadanos, con un total de 273 Citas Jurídicas, 178 Citas Sociales, 326 Citas Psicológicas, para un total de 1067 citas. Los 290 usuarios corresponden a 16 Biciusuarios, 140 conductores, 34 motociclistas, 50 pasajeros, 50 peatones.

PRINCIPALES AVANCES 2021

Se resalta de manera integral un avance del 10% del Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026, logrando así un total 45% de implementación. Algunas acciones específicas a destacar desde la SDM son:

PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MOTOCICLISTA

- Desarrollo de 5 mesas de alto nivel, como un espacio de diálogo con el gremio de motociclistas.
- Expedición del Decreto Distrital 331 del 9 de septiembre de 2021.
- Se desarrolló el Pacto por el Fortalecimiento de la Formación de Motociclistas con los Centros de Enseñanza Automovilística.

22

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link

<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

PA01-PR15-MD01 V3.0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



- Convocatoria de Empresas Salvavidas en Moto. 7 organizaciones se postularon al reconocimiento, lo que equivale a 1.032 motociclistas impactados con las buenas prácticas desarrolladas por las empresas y clubes.
- 4 jornadas locales de seguridad vial para motociclistas en las localidades de Fontibón, Engativá, San Cristóbal y Suba. Se han sensibilizado más de 11.500 motociclistas con esta actividad.
- Mes de la Prevención Vial con más de 20 actividades, donde más de 145.000 motociclistas tuvieron acceso a las actividades virtuales programas y más de 1.500 motociclistas se beneficiaron de las actividades presenciales.
- Jornadas Teórico-Prácticas de Conducción en Moto, alrededor de 850 motociclistas tomaron la capacitación.
- Se reportaron 137 casos de huecos que causaron siniestralidad a motociclistas en el aplicativo de huecos del IDU, 119 correspondencia a hechos del año 2020 y 18 casos del año 2021 que se encontraban en los corredores priorizados por el IDU para el presente año.

PROGRAMA DE GESTIÓN DE VELOCIDAD

- En el año 2021 mediante Decreto Distrital 073 del 16 de marzo de 202 se definió de forma permanente el límite máximo de velocidad en las vías del Distrito Capital en cincuenta kilómetros por hora (50 km/h) para la circulación de todos los vehículos considerando como excepciones a esta reglamentación, lo dispuesto en el artículo 74 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, la señalización existente, los carriles o calzadas para el uso exclusivo de vehículos de transporte público masivo donde el límite es de 60 km/h o los corredores viales que tengan un límite de velocidad inferior.
- Bogotá recibió el "Sustainable Transport Award 2022" en donde una de las medidas presentadas fue el Programa de Gestión de Velocidad de la ciudad.
- Con la implementación del límite máximo de velocidad a 50 km/hora para la circulación de todos los vehículos, con las excepciones correspondientes, se establece que, para el periodo comprendido entre el 1 de enero al 31 de diciembre de 2021, la reducción en el número de fallecidos por siniestros viales en la ciudad donde aplica la medida es del 12% equivalente a 44 vidas salvadas en comparación con el mismo periodo de 2017 (año en el cual no se tenía ningún corredor con límite de velocidad de 50 km/hora)
- Se realizaron 7 prediseños sobre calles comerciales identificadas dentro del Programa de Gestión de la Velocidad, en las localidades de Bosa, Engativá, Chapinero y Usaquén.

SEGURIDAD VIAL EN EL SITP

23

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





- Comités y mesas de trabajo mensuales con Transmilenio S.A y los concesionarios del sistema, con el fin de tener monitoreado la siniestralidad del sistema y de esta manera poder generar el respectivo plan de trabajo en términos de seguridad vial.
- Programa de capacitación dirigido a los conductores del transporte público formando a más de 9.000 operadores del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP. Así mismo, se logró sensibilizar a un promedio de 5.000 ciudadanos entre operadores del sistema, peatones, ciclistas y motociclistas a través de jornadas en vía en puntos críticos de siniestralidad de la ciudad.
- Se gestionó a través de la Subdirección de Semaforización unidades de semáforos con carátulas exclusivas en el sistema BRT en 29 intersecciones críticas de la operación troncal. Así mismo, se realizó la parametrización de segundos de intermitencia al color amarillo que permite a los conductores de los buses saber que en próximos segundos el semáforo cambiará a rojo disminuyendo riesgos de siniestralidad y frenadas bruscas.

PRINCIPALES DIFICULTADES 2021

- Deterioro en las buenas prácticas en seguridad vial por parte de los diferentes actores viales, como consecuencia del periodo de inactividad en la conducción durante el año 2020 y parte del 2021. Específicamente en el tema de velocidad.
- Se evidencia que para este 2021, los casos de autolesión, volcamiento o caída del ocupante tuvo un incremento importante en comparación a años anteriores. Estos acontecimientos pueden explicarse por movilizarse en exceso de velocidad, falta de experiencia en el manejo de la motocicleta, maniobras indebidas como por ejemplo adelantar por derecha o zigzag, incremento de viajes de motocicletas en la ciudad y un mayor número de matrículas de motocicletas nuevas en la ciudad región especialmente en los municipios aledaños, entre otros.

Tabla 15. Porcentaje de ejecución Plan Distrital de Desarrollo 2021

Meta Plan de Desarrollo	Magnitud anualización metas Plan de Desarrollo			
	Vigencia	Programación	Ejecución	% Ejecución
Reducir en 20% el número de víctimas fatales por siniestros viales para cada uno de los	2021	449	458	98,03%
Reducir en 20% el número de jóvenes (entre 14 y 28 años) fallecidos por siniestros viales		163	153	106,54%

Fuente: <https://www.movilidadbogota.gov.co/intranet/evaluacion-de-resultados/> Subsecretaría de política de movilidad

24

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
 "Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





VIGENCIA 2022:

PRINCIPALES LOGROS 2022

- A partir de los datos preliminares del SIGAT a corte 31 de diciembre de 2022 (fecha de consulta en el SIGAT 3/01/2023) se tiene una reducción de fallecimientos por siniestros viales en peatones. De manera específica, con respecto al mismo periodo de 2019 se tiene una reducción del 14% que corresponde a 32 vidas salvadas de este actor vial, el cual era el más vulnerable en época de pre-pandemia.
- Al revisar las cifras preliminares de 2022 con corte 6 de enero de 2023, en los corredores más críticos en cuanto al tema de siniestralidad se tiene una reducción en el número de fallecidos con respecto al promedio 2015-2017. Esta disminución en el número de fallecidos en el año 2022 se puede evidenciar en los corredores de la Avenida Boyacá, Avenida de las Américas y Avenida Primero de Mayo.
- Implementación del límite máximo de velocidad a 50km/hr en los corredores exceptuados en el Decreto 073 de 2021 (Calle 26, Autopista Norte, Carrera 7a entre calles 93 y 95, y Autopista Sur entre la carrera 74G y el límite con el Municipio de Soacha), logrando así atender las recomendaciones de la OMS y lo dispuesto en vías principales bajo el Programa de Gestión de Velocidad.
- Identificación de riesgos de siniestralidad vial y propuestas al 100% de las zonas 30 incluidas en el programa de gestión de velocidad, lo que representa 520.000 metros cuadrados de propuestas para espacios más seguros para todos los actores viales.
- Implementación de nuevo diseño de señalización horizontal y vertical en la Avenida Boyacá entre la Avenida Caracas y la Avenida Villavicencio cubriendo un tramo de 7.7 km. Lo anterior considerando que en años anteriores es un tramo crítico de registro de fallecidos por siniestros viales, especialmente motociclistas. Intervenciones permitieron una reducción del 20% en fallecidos, valorando el tramo entre la Avenida Caracas (Yomasa) y la Cl 65 sur (Lucero Bajo) con corte a 3 de enero 2023.
- Avance de señalización horizontal y vertical de las Plazoleta de Patio Bonito con 629 M2 adicionales de espacio público peatonal, 11 intersecciones mejoradas y 19 pasos peatonales implementados, así como la avance de la Plazoleta de Verbenal que corresponde a 1.047 M2 adicionales de espacio público peatonal, 6 intersecciones mejoradas y 11 pasos peatonales implementados.
- Aumento de controles para la seguridad vial, especialmente en torno a controles de velocidad desde el pasado 9 de junio de 2022. Se programaron 2.377 controles de

25

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





velocidad con corte al 31 de diciembre, lo equivalente a 137% más controles que en el año 2021. Según información de SIGAT con corte a 3 de enero, un balance de las víctimas fatales posterior a esta fecha identificó una disminución del 1,4% de muertes en siniestros viales en promedio semanal entre el 9 de junio y 31 de diciembre, con respecto al promedio semanal en semanas anteriores al aumento de controles.

- Para fortalecer la gestión de velocidades seguras y la disuasión de conductas de riesgo, se han implementado 369 controles disuasorios este año. De estos controles disuasorios, 162 corresponden a controles salvavidas, estrategia lanzada en marzo de 2022 y consiste en la gestión de velocidad mediante la reducción de calzada para favorecer el tránsito de vehículos de forma ordenada y segura.
- Se llevó a cabo el evento público de reconocimiento del Road Safety Lab - Primera Convocatoria Internacional de Desarrollos Tecnológicos e Innovación para la Seguridad Vial.
- Se elaboró el documento de consulta pública y para difusión de la Red Empresarial de Seguridad Vial: "Benchmarking de Tecnología e innovación para Seguridad Vial", el cual se encuentra en proceso de edición para su lanzamiento en 2023.
- A través del Centro de Orientación a Víctimas ORVI fueron atendidas 488 nuevas víctimas de siniestros viales durante el periodo Enero-Diciembre de 2022, de las cuales 57 son conductores, 215 motociclistas, 57 pasajeros, 99 ciclistas y 60 peatones. Se realizaron 488 citas de acogida, 559 citas de orientación jurídica, 352 citas de orientación social y 596 citas de orientación psicológica, para un total de 1.995 citas.

PRINCIPALES AVANCES 2022

Se resalta de manera integral un avance del 10% del Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026, logrando así un total 55% de implementación. Algunas acciones específicas a destacar desde la SDM son:

PROGRAMA DE GESTIÓN DE VELOCIDAD

- Implementación del límite máximo de velocidad a 50km/hr en los corredores exceptuados en el Decreto 073 de 2021 (Calle 26, Autopista Norte, Carrera 7a entre calles 93 y 95, y Autopista Sur entre la carrera 74G y el límite con el Municipio de Soacha) para lo cual se realizaron las acciones necesarias con la Subdirección de Señalización y con la Agencia Nacional de Seguridad Vial frente al control con sistemas de detección electrónica de infracciones de tránsito.
- Se realizaron 4 prediseños sobre calles comerciales identificadas dentro del Programa de Gestión de la Velocidad, en las localidades de San Cristóbal y Kennedy.

26

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





- Se implementaron 10 calles comerciales con medidas de pacificación para mejorar las condiciones de seguridad vial de todos los usuarios especialmente de los peatones.
- Se implementó el piloto INEM Kennedy que, además de ser una calle comercial, es uno de los puntos más críticos de siniestralidad de peatones, de acuerdo con cifras 2017-2021.
- Se adelantó el diagnóstico y recomendaciones de implementación para las 22 zonas 30 contempladas en el PGV.

SEGURIDAD VIAL EN EL SITP

- Se realizaron comités y mesas de trabajo mensuales con TMSA y los concesionarios del sistema, con el fin de tener monitoreado la siniestralidad del sistema y de esta manera poder generar el respectivo plan de trabajo en términos de seguridad vial.
- Se lideró programa de capacitación dirigido a los conductores del transporte público en donde se logró formar a más de 13.000 operadores del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP. Así mismo, se logró sensibilizar a más de 7.000 ciudadanos entre operadores del sistema, peatones, ciclistas y motociclistas a través de jornadas en vía en puntos críticos de siniestralidad de la ciudad.
- Se logró el apoyo de TMSA en el Road Safety Lab desde el cual se generó conocimiento de iniciativas del sector público, privado y la academia para fortalecer la gestión de la seguridad vial.

SEGURIDAD VIAL MOTOCICLISTAS

- Desarrollo de 4 mesas de seguimiento al plan distrital de seguridad vial del motociclista, un espacio de diálogo institucional para evaluar las estrategias y acciones que se vienen implementando que permitan mejorar la siniestralidad de este actor vial.
- Se desarrolló la Convocatoria de Empresas Salvavidas en Moto, 21 organizaciones se postularon al reconocimiento en las tres categorías establecidas: misional, in itinere y clubes, lo que equivale a 11.706 motociclistas impactados con las buenas prácticas desarrolladas por las empresas y clubes
- 6 jornadas de conciencia vial, en las localidades de Kennedy, Usme, Tunjuelito y Bosa, por otro lado, 2 jornadas con población de interés, en el barrio la Favorita en la localidad de Mártires y la segunda dirigida a los policías motorizados que prestan el servicio en la ciudad en las instalaciones de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.
- Se adelantó el Mes de la Prevención Vial, una estrategia que busca generar espacios de sensibilización y pedagogía presencial y virtual (+30 actividades) para promover

27

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





comportamientos responsables en la vía, se logró que cerca de 6.900 ciudadanos se beneficiaron de las actividades virtuales y presenciales.

- En las Jornadas Teórico-Prácticas de Conducción en Moto, un poco más de 2.000 motociclistas tomaron la capacitación durante todo el año.
- “Plan Navidad” enfocado en motociclistas, en la cual se promovió la conducción responsable y segura, enfatizando en el cuidado de la vida como valor fundamental, desde las premisas de la autorregulación y corresponsabilidad en motociclistas y sus acompañantes, reforzando las intervenciones en vía.
- Elaboración de contenidos exclusivos para motociclistas (videos, mensajes, comunicaciones, entre otros), los cuales se enfocan en brindar información de interés para prevenir siniestros viales.
- 8 Auditorías y 7 Inspecciones de Seguridad Vial con enfoque hacia el motociclista.
- Se identificaron 140 casos de huecos que causaron siniestralidad a motociclistas, los cuales se verificaron y reportaron en el aplicativo de Gobierno Abierto.

SEGURIDAD VIAL PEATONES

- Se realizó Piloto INEM Kennedy sobre la Carrera 79 entre Calle 38C Sur y Calle 40C Sur, con el fin de verificar en campo el impacto de las medidas propuestas para los peatones.
- Se implementaron medidas de pacificación y señalización en 6 tramos de la ciudad en el marco de Proyectos Integrales de Movilidad y Seguridad Vial Peatonal.
- Se realizaron propuestas para mitigar 21 puntos críticos peatonales localizados en 3 zonas de la ciudad: 20 de Julio, Fontibón y Kennedy. Asimismo, se implementó señalización para mitigar 6 puntos críticos de siniestralidad peatonal.
- Se finalizó el borrador de Decreto de Promoción Pasos a Nivel con el documento técnico de soporte y la respectiva exposición de motivos. Se radicó de manera formal con el área jurídica de la SDM, con el Instituto de Desarrollo Urbano y con la Secretaría Distrital de Planeación.
- En proceso de implementación de las Plazoletas de Verbenal localidad Usaquén y Patio Bonito en Kennedy.
- Implementación y Lanzamiento del Primer Barrio Vital en San Felipe en la Localidad de Barrios Unidos, con más de 1.745 M2 adicionales de espacio público peatonal, 30 intersecciones seguras y 64 pasos peatonales, 18 cupos de estacionamiento temporal en vía, 5 zonas de cargue y descargue. 6 senderos peatonales.
- Se realizó Piloto Barrio Vital San Carlos, sobre la Diagonal 54 Sur entre Kr 18b y 19A.

28

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”





- Se elaboró el documento técnico de soporte de diagnóstico del barrio vital San Carlos, incluyendo los resultados del piloto realizado y la propuesta inicial de intervención del polígono.

SEGURIDAD VIAL CICLISTAS

- Se realizaron inspecciones y auditorías de seguridad vial en proyectos estratégicos de ciclorrutas en la ciudad. Como parte de la implementación de los nuevos corredores de cicloinfraestructura, se hizo auditoría de seguridad vial de la glorieta de la carrera 50 con calle 3 y las inspecciones de seguridad vial de los tres tramos del corredor verde.
- Actividades encaminadas a dar cumplimiento al Acuerdo Distrital 749 de 2019 “Por el cual se establecen lineamientos para promover buenas conductas viales y el uso apropiado del espacio público por parte de los domiciliarios en bicicleta en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones” dentro de las que se han desarrollado más de 24 jornadas de sensibilización.
- Gestión ante la UAESP para mantenimiento de alumbrado público y tapas de cajas de inspección de servicios públicos en tramos críticos de fallecidos ciclistas con ciclorruta a radio 10 m. Se realizó el mantenimiento de los 15 tramos solicitados, se encontraron 355 luminarias con fallas, se repararon 293 luminarias lo que corresponde al 83% y quedaron pendientes con orden de trabajo programada 62 luminarias correspondiente al 17%, en cuanto a las tapas de las cajas de inspección se encontraron 13 tapas en mal estado, para las cuales la UAESP generó orden de cambio.
- Jornadas en puntos críticos que buscan, a través de la pedagogía, sensibilizar a los ciclistas que transitan por el sector sobre su responsabilidad en la conducción, consigo mismo, y con los demás actores viales. Entre enero y noviembre de 2022 se han sensibilizado cerca de 21.305 ciclistas en 280 acciones en vía.

PRINCIPALES DIFICULTADES 2022

- No acatamiento de los límites de velocidad en la ciudad por parte de los conductores especialmente en los corredores con límite de velocidad de 50 km/hora. Mediciones indican aumento de exceso de velocidad.
- Falta de cultura ciudadana en la conducción de vehículos, entendiendo que conducir un vehículo a altas velocidades puede ser mortal y afecta a todos los usuarios de la vía, siendo uno de los principales factores de riesgo en las muertes y heridas de los usuarios más vulnerables de la vía.
- Concepto de la corte constitucional que dificulta el control de velocidad con herramientas tecnológicas como son las Cámaras Salvavidas (fotodetección).

29

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”





- Desde la SDM, se ha identificado una serie de factores que ha contribuido al incremento de la siniestralidad de usuarios de motocicleta, a continuación se mencionan:
 - **Aumento de la velocidad:** Con el apoyo de la cooperación Bloomberg, y de acuerdo con estudios observacionales de la Universidad Johns Hopkins, se evidencia que hay un mayor porcentaje de motociclistas que exceden el límite de velocidad.
 - **Incremento parque automotor y expedición licencias:** Según la Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - Andemos Colombia, en Bogotá y sus 12 municipios vecinos², se ha incrementado en un 65% el número de registros de motocicletas nuevas entre enero y diciembre de 2022 (156.401) en comparación con el mismo periodo de 2019 (94.546). Siendo los municipios de Funza, Soacha, Madrid y Mosquera, donde se están presentando los mayores registros en la región.
 - **Licencia de conducción:** A 31 de diciembre de 2022, según el Registro Distrital de Conductores (RDC) se tienen 1.2 millones de licencias de conducción de motocicletas activas. En los dos últimos años, hubo un incremento promedio del 51 % en la expedición de la licencia de conducción de motocicletas (A1/A2) en la ciudad.
 - **Prioridades identificadas:** En los diferentes espacios de trabajo con usuarios de motocicleta que cuenta el Distrito, se percibe, que para una gran parte del gremio de motociclistas, las prioridades se concentran en temas no directamente relacionados con seguridad vial como el procedimiento de control e inmovilización de motocicletas, adicionalmente aducen que la siniestralidad obedece únicamente a las condiciones de infraestructura.
 - **Mayor número de motociclistas noveles o sin experiencia:** Dentro de los análisis que adelanta la Secretaría Distrital de Movilidad, se encontró para el año 2022 (con cifras preliminares), 4 de cada 10 motociclistas fallecidos tenían menos de 2 años de haber expedido su licencia o no contaban con la licencia (no había expedido licencia de motocicleta).

² Cajicá, Chía, Cota, El Rosal, Facatativá, Funza La Calera, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Zipaquirá



Tabla 16. Porcentaje de ejecución Plan Distrital de Desarrollo 2022

Meta Plan de Desarrollo	Magnitud anualización metas Plan de Desarrollo			
	Vigencia	Programación	Ejecución	% Ejecución
Reducir en 20% el número de víctimas fatales por siniestros viales para cada uno de los actores de la vía	2022	425	553	76,85%
Reducir en 20% el número de jóvenes (entre 14 y 28 años) fallecidos por siniestros viales		154	186	82,80%

Fuente: <https://www.movilidadbogota.gov.co/intranet/evaluacion-de-resultados/> Subsecretaría de política de movilidad

5. Cómo desde la Secretaría de Movilidad, y en coordinación con otros sectores de la Administración Distrital, se mitigan los factores de riesgo que tienen mayor incidencia en los siniestros viales, como por ejemplo la velocidad, el uso del cinturón de seguridad, el consumo de alcohol, entre otros que se hayan determinado por parte de su entidad.

En Bogotá estamos articulados con la visión a nivel mundial y nacional orientada hacia el Sistema Seguro desde el actual Plan Nacional de Seguridad Vial, todo esto a través de nuestro Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV). Es por ellos que, la SDM en articulación y coordinación con entidades de otros sectores de la Administración Distrital trabaja de manera conjunta en diversos espacios para el desarrollo de estrategias y actividades que contribuyan en la seguridad vial de la ciudad, entre ellos se encuentra la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial al ser la instancia encargada del seguimiento a la implementación de los ejes, programas y acciones contenidas en el Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV) en el cual se encuentra incorporada como política de seguridad vial la "Visión Cero", la cual establece que ninguna pérdida de vida en el tránsito es moralmente aceptable y contempla cuatro principios: las fatalidades y lesiones graves son prevenibles, el sistema de transporte debe ser seguro, cometer errores es de humanos, y a mayor velocidad, mayor gravedad del siniestro.

Con la implementación del PDSV se han realizado diferentes acciones enfocadas a disminuir la siniestralidad vial, con base en análisis técnicos adelantados o en identificación de factores de riesgo según el caso. Entre los aspectos fundamentales a mencionar para la mitigación de factores de riesgo es trabajar en el cambio comportamental a través de capacitaciones, diseño de campañas o estrategias pedagógicas en vía, y formación en diferentes escenarios, en búsqueda de reducir comportamientos inseguros y fortalecer



conductas que permitan mejorar la seguridad vial y proteger los actores viales más vulnerables.

En el caso de la velocidad, el Plan Distrital de Seguridad Vial contiene entre sus principales acciones la creación del Programa de Gestión de la Velocidad (PGV), el cual tiene como objetivo promover la gestión de límites seguros en la vía, a través de infraestructura, control y educación.

Este programa incluye la evaluación de los límites de velocidad según la función, entorno, estado y características operativas de la vía, incluyendo la presencia y densidad de usuarios viales, para establecer límites de velocidad apropiados y coherentes, y medidas para el cumplimiento que mejoren la seguridad vial y el entorno vial para todas las personas. En el siguiente link, se encuentra disponible el documento del Programa de Gestión de Velocidad desarrollado por la SDM: "[Programa de Gestión de la Velocidad para Bogotá. Documento Base](#)"

La gestión de velocidad en la ciudad de Bogotá se ha implementado de manera gradual desde el año 2018 y posteriormente con el Decreto Distrital 073 del 16 de marzo de 2021 "Por medio del cual se toman medidas para la regulación y control del tránsito en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones" se definió de forma permanente el límite máximo de velocidad en las vías del Distrito Capital en cincuenta kilómetros por hora (50 km/h) para la circulación de todos los vehículos. Toda la información relacionada con la medida de reducción de velocidad puede ser consultada en la página de la Entidad: www.movilidadbogota.gov.co en el icono de "100 PREGUNTAS FRECUENTES" en el siguiente enlace: [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/preguntas-frecuentes/cuales son las no rmas que determinan los limites maximos de velocidad y la](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/preguntas-frecuentes/cuales-son-las-no-rmas-que-determinan-los-limites-maximos-de-velocidad-y-la), donde se encuentran los documentos técnicos de soporte en el respectivo link de "Ver estudio técnico"

En el caso de las vías correspondientes a los siguientes corredores o tramos de corredor: Calle 26, Autopista Norte, Carrera 7a entre calles 93 y 95, y Autopista Sur entre la carrera 74G y el límite con el Municipio de Soacha, tenían temporalmente un límite de 60 km/h, mientras se surtía el procedimiento de cambio de señalización, sujeto a la autorización de las autoridades competentes frente al control con sistemas de detección electrónica de infracciones de tránsito, situación ya atendida permitiendo así dar cumplimiento a reglamentación distrital y nacional en cuanto a la reglamentación de velocidad máxima en zona urbana de 50 km/h.

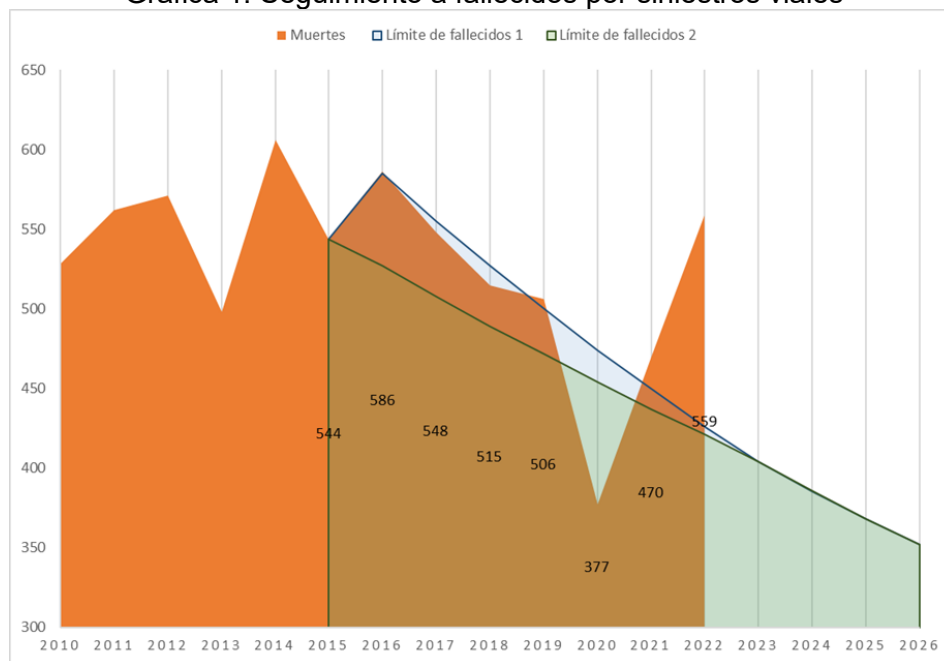
32

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

6. Describir cuál es el avance y nivel de cumplimiento del objetivo del Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026 de reducir a diez años un 35% del total de muertes y heridos graves por siniestros viales a Bogotá, que equivale al 3,5% anual y toma como base el año 2015.

De acuerdo con el seguimiento que se realiza a la cantidad de fallecidos por siniestros viales, se presenta la proyección de rangos realizada para alcanzar el cumplimiento de la meta del Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV), así como el registro de fallecimientos por año. El año base de la medida fue 2015 con un registro de 544 fallecidos. Es de notar que los datos del año 2020 fueron atípicos por causa de la pandemia mundial por Covid-19.

Gráfica 1. Seguimiento a fallecidos por siniestros viales



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2023

En este contexto el registro específico se encuentra a continuación:

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
 "Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"



Tabla 17. Víctimas fatales por siniestros viales

Año	Muertes	Comparación 2015	% Variación
2015	544		
2016	586	107,72059	-7,17%
2017	548	100,73529	-0,73%
2018	515	94,66912	5,63%
2019	506	93,01471	7,51%
2020	377	69,30147	44,30%
2021	470	86,397059	15,74%
2022	559	102,75735	-2,68%

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2023

Aun cuando se ha dado continuidad a la implementación de diferentes acciones y estrategias desde varios enfoques para el logro de las estimaciones planteadas, los resultados en las cifras pueden estar asociadas a diferentes factores correlativos que influyen en la siniestralidad.

Ahora bien, el PDSV determina una línea base y la proyección realizada del número de víctimas fatales y heridos graves, que no es utilizada como indicador de tendencia en torno al registro de los lesionados graves, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

- Hay diferentes fuentes de información que tienen de manera parcial el número de lesionados:
 - SIGAT de la SDM
 - Sistema Forense
 - Sistema de salud
 - SIRAS, Sistema asegurador/Min Protección Social
- No hay reglas homogéneas en el reporte de lesionados para todos los años - y no hay información suficiente para clasificar lesionados que permita indicar cuáles son graves-.
- Sirve para generar patrones y caracterizaciones, no es confiable como indicador de tendencia en el tiempo.





d) La variación año a año (reducción o aumento) es sensible a muchas variables externas a la siniestralidad, algunos ejemplos:

- Calidad del reporte.
- Diferencias en los criterios de los policías de tránsito en el momento de atender un siniestro vial.
- Tiempo de respuesta de la autoridad de tránsito.
- Tiempo de respuesta de las ambulancias.
- Mayor o menor disposición de ser atendido por las autoridades y ambulancias por parte de los involucrados en el evento.
- Nuevos sistemas tecnológicos que permiten mayor cobertura de eventos, por ejemplo, la creación del Centro de Gestión del Tránsito (CGT) que optimiza la forma de recolectar información y atender de mejor manera los eventos, incluidos los siniestros viales.

Considerando lo anterior, en cuanto a las cifras relacionadas con lesionados graves por siniestros viales, el Distrito solo podrá usar este indicador cuando se tenga una unión de las diferentes fuentes de información y haya aplicado metodologías de clasificación de lesiones para poder tener un valor estandarizado y conciliado por las diferentes fuentes sobre lesionados en la ciudad. Mientras este proceso no haya sido completado, el único indicador estratégico asociado a la meta del Plan Distrital de Seguridad Vial será basado en fatalidades con previa concertación con el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

7. Cuál es el criterio a tener en cuenta para determinar que un punto de la ciudad es crítico en siniestralidad. Cuáles son las vías con mayor cantidad de siniestros viales durante 2020,2021 y 2022, qué intervenciones se han hecho en estos corredores viales y cuál ha sido su impacto ¿Persisten los siniestros viales en estos puntos?

Los puntos o sectores críticos de siniestralidad en la ciudad se establecen a partir del análisis de la información de siniestralidad reportada por la autoridad de tránsito, los análisis se realizan en función de variables como la gravedad de los siniestros (con víctimas fatales, con heridos o solo daños materiales), los actores viales vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) involucrados en los mismos y se identifican los sectores donde existe una tendencia de concentración, por la ocurrencia frecuente de siniestros viales o que representan mayor riesgo para un actor vial en particular.



Los datos de siniestralidad vial corresponden al SIGAT, que incluye los siniestros viales con reporte a la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Metropolitana de Bogotá y con diligenciamiento de IPAT (Informe Policial de Accidentes de Tránsito), conforme lo establecido en la Resolución 11268 de 2012 del Ministerio de Transporte.

A partir de los análisis geográficos de los datos de siniestralidad vial se ha encontrado que, del total de víctimas fatales, entre el 60% y 70% son reportadas en vías arteriales. De esta forma, los puntos críticos para los usuarios vulnerables están ubicados en la malla vial arterial donde se registran los mayores excesos de velocidad. Al revisar las vías con mayor número de siniestros totales (solo daños, con heridos y con fallecidos) desde el año 2020 a 2022 se tienen los siguientes resultados:

Tabla 18: Número de siniestros viales por corredor principal

CORREDOR	2020	2021	2022
AC 13	662	473	496
AC 26	209	141	237
AC 63	302	232	274
AC 72	259	278	239
AC 80	348	188	270
AK 10	233	269	216
AK 15	126	117	69
AK 30	458	367	483
AK 68	563	563	348
AK 7	408	434	314
AK 9	152	160	110
AUTOPISTA NORTE	685	852	597
AUTOPISTA SUR	273	239	221
AV BOYACÁ	1201	1013	728
AV CARACAS	675	639	563
AV CIUDAD DE CALI	879	901	658
AV DE LAS AMERICAS	199	124	190
AV PRIMERO DE MAYO	470	576	384
AV SUBA	279	226	188
AV VILLAVICENCIO	345	251	206
KR 27 - KR 33	190	283	184

Fuente: SIGAT - Fecha de consulta:31/01/2023 - Fecha de corte:31/12/2022



Sobre el tema de los excesos de velocidad y considerando que este es el principal factor de riesgo clave en la siniestralidad vial, se ha venido implementando el Programa de Gestión de Velocidad como se ha mencionado en otras respuestas. Esta implementación inició desde el año 2018, estableciendo inicialmente 5 corredores arteriales principales y, posteriormente, en el año 2019 se incluyeron otros 5 corredores, completando 10 corredores y sustentando mejora de seguridad vial en estas vías.

Posteriormente, en el año 2020, mediante Decreto Distrital No. 126 del 10 de mayo, se estableció el límite máximo de velocidad temporal en las vías del Distrito Capital en 50 km/h para la circulación de todos los vehículos, con las excepciones correspondientes.

Demostrando a través de los documentos técnicos de soporte que se encuentran en el enlace mencionado en la pregunta 5, se muestran beneficios en seguridad vial y a través del Decreto Distrital 073 del 16 de marzo de 2021 se definió de forma permanente el límite máximo de velocidad en las vías del Distrito Capital en cincuenta kilómetros por hora (50 km/h) para la circulación de todos los vehículos considerando como excepciones a esta reglamentación, lo dispuesto en el artículo 74 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, la señalización existente, los carriles o calzadas para el uso exclusivo de vehículos de transporte público masivo donde el límite es de 60 km/h o los corredores viales que tengan un límite de velocidad inferior.

Es así como de manera progresiva y sustentada, en el año 2022 se culminó con la actualización e implementación de los 4 corredores pendientes de regulación a 50 km/hora correspondientes a los corredores de la Autopista Norte, Avenida Calle 26, Carrera 7 entre calles 93 y 95, y Autopista Sur entre la carrera 74G y el límite con el Municipio de Soacha para lo cual se realizaron las acciones necesarias con la Subdirección de Señalización y con la Agencia Nacional de Seguridad Vial frente al control con sistemas de detección electrónica de infracciones de tránsito.

Considerando que el objetivo principal de la implementación de esta medida en el Distrito, está orientado a salvar vidas de los usuarios de las vías o en su defecto reducir la gravedad de las lesiones en caso de presentarse, se indica que desde el inicio de su implementación en octubre de 2018 hasta diciembre del año 2022 se han logrado salvar en promedio 200 vidas en los corredores donde ha sido implementada la medida de reducción de límites de velocidad a 50km/hr, en comparación con el promedio de fallecidos que ocurrían cuando aún no se implementaba el Programa de Gestión de Velocidad.

37

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





Igualmente, en los corredores más críticos en cuanto al tema de siniestralidad se tiene una reducción en el número de fallecidos en el año 2022 con respecto al promedio de los años 2015-2017 (cuando aún no se implementaba el Programa de Gestión de Velocidad) en los corredores de la Avenida Boyacá, Avenida de las Américas y Avenida Primero de Mayo.

8. Indicar los estudios (enfaticando en los resultados, conclusiones y recomendaciones) más relevantes que ha liderado el sector- y en conjunto con otros actores- para analizar los siniestros viales ¿Qué proyecciones se tienen hacia el futuro teniendo en cuenta los cambios en los patrones de movilidad de los ciudadanos?

Es del interés de la entidad realizar un proceso continuo de investigación que permita evaluar diferentes acciones realizadas en el marco del PDSV. Así las cosas, mediante una articulación entre diferentes actores, la SDM adelanta los siguientes estudios y/o análisis que se realizan constantemente:

- En el marco de la cooperación BIGRS, y con apoyo de WRI, durante el año 2022 se realizó un análisis espacial de la ubicación de los siniestros con respecto a las vías de desvío que se establecen a partir de los planes de manejo de tránsito (PMTs) en Bogotá. Los desvíos considerados pertenecen a obras con año de inicio 2020- 2021 y fecha de terminación entre 2022-2023. Como conclusiones se presenta que en general, para todos los siniestros de tránsito, los tramos que presentan mayor densidad de víctimas son: la Av. Boyacá desde la calle 26 hasta la Calle 67 sur; la Av. Villavicencio desde la Av. Ciudad de Cali hasta la carrera 38; toda la Av. Primera de Mayo; y la Av. Ciudad de Cali desde la Av. Las Américas hasta la Av. Villavicencio. Se resalta también la densidad de víctimas en la intersección de la Avenida 68 por Av. Américas y en la Av. Caracas con Calle 2.

Como segundo nivel de análisis se tiene en cuenta la densidad de víctimas únicamente para los siniestros de tránsito que involucran vehículos de carga y los desvíos PMTs reglamentados por la SDM. Como conclusiones en general, se observa que la AC 17 desde el límite de la ciudad y hasta la Av. Ciudad de Cali y la Av. Ciudad de Cali con AC 17 hasta la calle 10 presentan alta densidad de víctimas por transporte de carga. Igualmente se concluye que la Av. Boyacá con calle 17, la Av. Autopista Sur con Av. Bosa y la Av. Américas con Av. Ciudad de Cali, son localizaciones con alta densidad de víctimas tanto para todos los siniestros como para los que involucran vehículos de carga. Estos puntos no están necesariamente

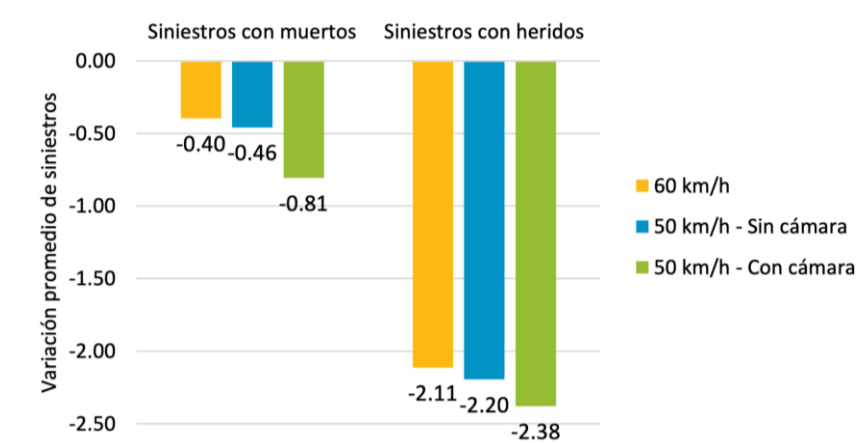




designados como vías de desvío, pero sí son opción de desplazamiento de los ciudadanos bajo el escenario actual de obras.

- En el año 2022 la cooperación BIGRS, y con apoyo de WRI, se desarrolló una metodología de priorización para ubicaciones críticas por siniestralidad en la ciudad de Bogotá. Una vez aplicada esta metodología para datos georreferenciados de fatalidades y heridos vulnerables por siniestros viales entre 2019 y 2021 en la ciudad, se encontró que hay más siniestros en vías arteriales en comparación con vías no arteriales. Para vías críticas arteriales, se presentaron en promedio 82,4 víctimas vulnerables por kilómetro, mientras que, para corredores críticos no arteriales, se presentó un promedio de 67. Esta metodología es la base para realizar una actualización del actual Programa de Gestión de Velocidad que planea desarrollarse en el segundo semestre del año.
- Como también se ha mencionado, en el año 2021 con el World Resources Institute (WRI) se adelantó un estudio sobre "Impacto en la seguridad vial de Bogotá por medidas de gestión de la velocidad". El objetivo era medir el impacto de siniestralidad en tramos de vía con límite de 50 km/h, mostrando también que en las vías donde se aplicaron estas medidas de gestión de velocidad hubo una mayor reducción de siniestros con muertos y heridos por kilómetro comparado con el resto de las vías de la ciudad. El análisis consistió en analizar la variación promedio de siniestros con víctimas en los corredores de la malla vial arterial, comparando el promedio entre los años 2015-2018 con respecto al año 2020. Entre los resultados obtenidos, se tuvo reducción de siniestros graves por kilómetro así:

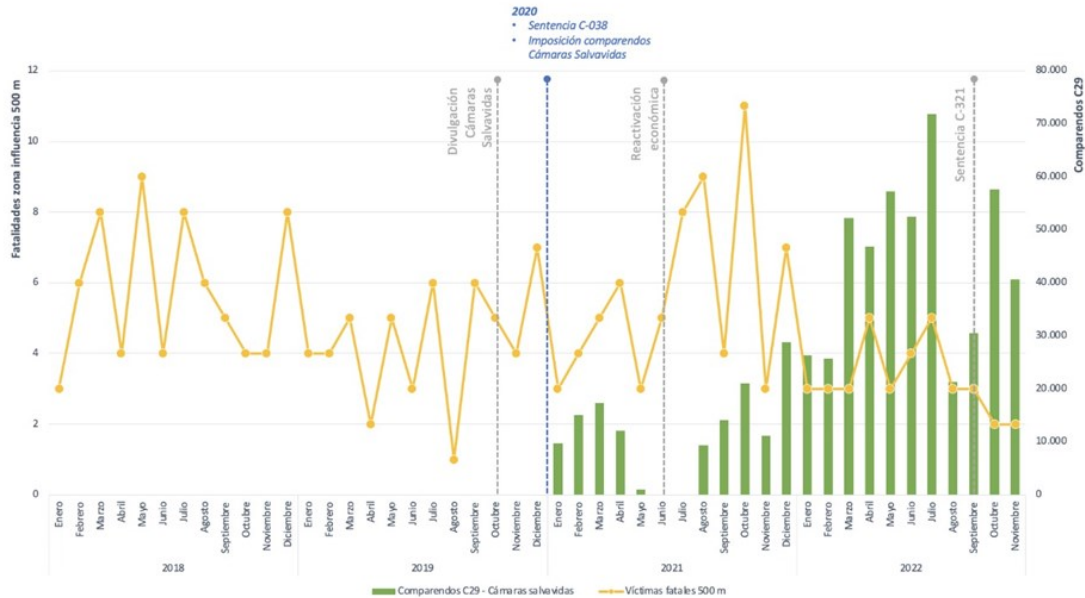
Gráfica 2. Variación promedio de siniestros con víctimas por kilómetro - Comparación promedio 2015-2018 vs. 2020



Fuente: WRI, basado en información SDM

- Cabe anotar que, los fallecidos por siniestros viales a nivel general en la ciudad, tuvieron un incremento en el año 2022. Sin embargo, como labor permanente que se realiza de la Entidad, análisis recientes sobre los fallecidos en siniestros viales en el área de influencia de 500 metros adelante y atrás de los puntos dónde hay cámaras salvavidas implementadas, estimó una reducción de las fatalidades del 41% en 2022 respecto a las cifras presentadas en 2018 en los corredores arteriales donde se ubican. Por otro lado, y como se observa en la gráfica a continuación, se identifica una correlación entre la imposición de comparendos C29 mediante cámaras salvavidas y las víctimas fatales en el área de influencia de 500 m adelante y atrás de los puntos donde hay Cámaras salvavidas, ya que al aumentar la imposición de estos comparendos, se ha reducido la siniestralidad en esos puntos.

Gráfica 3. Correlación de Imposición comparendos C29 con fallecidos por siniestros viales en el área de influencia de las Cámaras Salvavidas entre el año 2018 y 2022



- Convenio con WRI y TMSA: se abre los datos entre las entidades para el cruce de información relevante frente a ocurrencias de siniestros con los buses del sistema, analizar puntos críticos, realizar ajuste en los parámetros de las alarmas del sistema y cómo se pueden perfilar a los conductores para optimizar las buenas conductas. Este trabajo se encuentra en proceso durante 2023.
- Consultoría de casos de siniestros viales SDM 2022-1460: Buscando complementar los análisis que se realizan desde la SDM, se busca investigar los principales factores de riesgo de los eventos con un fallecido en las vías, por lo que se encuentra en proceso un análisis de 100 casos aleatorios en la ciudad. En este, se encuentra en evaluación los factores que llevaron al siniestro realizando visitas en el lugar de los hechos, realizar cruces de información complementaria, para así asignar unos factores de riesgo que llevaron al siniestro. En compañía de un equipo de profesionales se evalúan los casos que esperan ser finalizados en el segundo trimestre de 2023.



Es así como, desde la Administración Distrital se trabaja día a día para fortalecer el sistema de movilidad, de tal manera que se proteja la vida de los seres humanos que se transportan desde un origen hasta un destino en nuestra ciudad, lo anterior en el marco de la política distrital de Visión Cero. Esta política tiene como enfoque ético que ninguna muerte por siniestros de tránsito es aceptable y que todas son evitables, por tal razón, desde la SDM se planean e implementan medidas que ante todo ayuden a salvaguardar las vidas.

9. Sírvase indicar cuántos operativos de tránsito se han hecho durante 2020, 2021 y 2022 para controlar el exceso de velocidad, el consumo de bebidas alcohólicas y otras sustancias y el cumplimiento de las normas de tránsito en general.

A continuación se relaciona la cantidad total de puestos de control ejecutados durante los años 2020, 2021 y 2022, diferenciados por tipo de actividad realizada.

Tabla 19. Cantidad de puestos de control ejecutados

	2020	2021	2022
	158	56	291
	251	87	299
	109	64	391
	132	64	471
	262	40	456
	92	54	663
	13	69	461
	136	99	345
	112	181	345
	95	45	345
	112	37	348
	94	1109	340
TOTAL	1.566	1.905	4.755

Fuente: Indicadores de Gestión SETRA

Tabla 20. Cantidad de puestos de control ejecutados

	2020	2021	2022
	81	32	97
	60	79	154
	0	34	129
Abril	0	45	61

42

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"



	2020	2021	2022
	30	3	158
	0	28	
	31	41	
	15	41	
	27	132	
	12	108	
	23	75	
	22	140	350
TOTAL	301	758	2.508

Fuente: Indicadores de Gestión - SETRA y Programación SCTT

10. Sírvase informar cuántos comparendos se han interpuesto a conductores en la capital durante 2020, 2021 y 2022 por infringir las normas de tránsito y cuáles han sido los motivos más comunes y recurrentes.

Se relaciona la cantidad de comparendos que fueron impuestos por los medios de imposición dispuestos por la SDM para los años 2020, 2021 y 2022:

Tabla 21. Cantidad de comparendos impuestos durante 2020, 2021 y 2022.

Año	Total Infracciones
2020	556.637
2021	585.485
2022	1.185.353

Fuente: Base de datos QLIK (Dispositivos de apoyo en vía), SIMUR (Cámaras CGT - Cámaras Salvavidas)

A continuación, se relacionan las diez conductas que fueron más comunes o presentaron mayor recurrencia durante los años 2020, 2021 y 2022.



Tabla 22. Infracciones más recurrentes.

Código de la infracción	Descripción	2022	2021	2020
C29	Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.	561.003	143.797	64.111
C02	Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.	79.281	70.427	123.096
C35	No realizar la revisión tecnomecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones tecnomecánicas o de emisiones contaminantes, aún cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado.	69.188	25.189	26.420
C14	Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.	68.945	71.923	62.829
D02	Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.	46.885	9.352	9.080
C31	No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.	40.980	32.088	32.885
G02	Los peatones y ciclistas que no cumplan con las disposiciones de este Código, serán amonestados por la autoridad de tránsito competente y deberán asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito.	39.732	32.032	48.143
C24	Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código.	32.662	22.147	22.104
C32	No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas	30.098	22.272	8.316

44

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"



H03	El conductor, pasajero o peatón, que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumpla las normas y señales de tránsito que le sean aplicables o no obedezca las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.	19.694	16.167	20.579
-----	---	--------	--------	--------

Fuente: Base de datos QLIK (Dispositivos de apoyo en vía), SIMUR (Cámaras CGT - Cámaras Salvavidas)

11. Qué acciones ha liderado la entidad para sensibilizar y capacitar a los ciudadanos sobre seguridad vial durante 2020, 2021 y 2022.

La SDM, a través de la Oficina Asesora de Comunicaciones, ejecuta acciones y estrategias orientadas a la prevención de la siniestralidad de peatones, ciclistas, pasajeros, motociclistas y conductores en la ciudad de Bogotá, entre ellas, acciones pedagógicas dirigidas a la sensibilización de la ciudadanía frente a la necesidad de adoptar hábitos, actitudes y comportamientos adecuados en vía, promoviendo con ello la seguridad vial, la cultura ciudadana, la sana convivencia y el buen aprovechamiento del espacio público en Bogotá.

El desarrollo de la estrategia pedagógica (que realiza énfasis en el componente comportamental como fundamento para el desarrollo de acciones que permitan en el corto, medio y largo plazo mejorar las condiciones de seguridad vial de todos los actores viales) se basa en el marco normativo de la ley 1503 de 2011, el Plan Nacional de Seguridad vial y en la política de visión cero.

Estas acciones que son de corte lúdico y pedagógico se desarrollan en tres escenarios: instituciones educativas, empresas/entidades y acciones en el espacio público y se cuenta con un portafolio de actividades para cada escenario de la siguiente manera:

- Acciones en instituciones educativas: se tiene a disposición de los colegios públicos y privados 6 actividades lúdico pedagógicas para niñas, niños, adolescentes, jóvenes y adultos.
- Acciones en empresas y entidades: El portafolio de servicios consta de 16 módulos de capacitación dirigidos a las y los colaboradores de las empresas y entidades.
- Acciones pedagógicas en vía: en espacio público se implementan 12 acciones pedagógicas dirigidas a la protección de los usuarios más vulnerables.

45

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





A continuación, se brinda la información por año y escenario de intervención de las acciones desarrolladas por la SDM para sensibilizar y capacitar a los ciudadanos sobre seguridad vial.

Tabla 23. Número de acciones desarrolladas por la SDM para sensibilizar y capacitar a los ciudadanos sobre seguridad vial

ESCENARIO	AÑO 2020		AÑO 2021		AÑO 2022	
	# DE PARTICIPANTES	# DE ACCIONES	# DE PARTICIPANTES	# DE ACCIONES	# DE PARTICIPANTES	# DE ACCIONES
EMPRESAS Y ENTIDADES	28366	732	24587	997	40873	1442
INSTITUCIONES EDUCATIVAS	13609	209	19757	456	67842	563
ACCIONES EN VÍA	48457	383	51487	567	77684	841
Total	90432	1324	95831	2020	186399	2846

Fuente: Oficina Asesora de Comunicaciones - equipo pedagógico

12. Cuántas cámaras salvavidas tiene actualmente Bogotá, en dónde están ubicadas y cuál ha sido su impacto en la reducción de siniestros viales ¿Se ha determinado la necesidad de implementar cámaras adicionales? ¿Cómo controlar el exceso de velocidad al interior de los barrios donde no está instalada esta tecnología?

Como fue señalado en la respuesta a la pregunta en el numeral 5, el Programa de Gestión de Velocidad incluye la evaluación de los límites de velocidad según la función, entorno, estado y características operativas de la vía, incluyendo la presencia y densidad de usuarios viales, para establecer límites de velocidad apropiados y coherentes, y medidas para el cumplimiento que mejoren la seguridad vial y el entorno vial para todas las personas. En ese sentido, se consideran tres tipos de zonas/corredores:

1. Corredores principales cuya velocidad máxima es 50 km/h
2. Zonas comerciales con velocidad máxima de 40 km/h
3. Zonas residenciales y zonas escolares con velocidad máxima de 30 km/h

Las acciones sobre estos corredores consideran intervenciones de infraestructura, acciones de control y de pedagogía. Considerando esto, trabajar en mecanismos de control

46

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





como herramientas de disuasión y mitigación de factores de riesgo se vuelve uno de los frentes más relevantes para salvaguardar vidas en la vía. Uno de los principios de los controles para el cumplimiento de las normas de tránsito y para favorecer la disuasión de comportamientos de riesgo, especialmente el de exceso de velocidad, es que estos deben ser sostenidos en el tiempo, especialmente en horas y ubicaciones con alta siniestralidad.

Es por ello que la SDM adquirió 72 sistemas automáticos de detección de presuntas infracciones de tránsito (cámaras salvavidas) para la ciudad de Bogotá D.C, los cuales pueden rotar en las 92 ubicaciones aprobadas (para la instalación y operación de dichas cámaras) por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Se adjunta el documento "Ubicación Cámaras salvavidas", donde encontrará la ubicación y las coordenadas de los 92 puntos de fotodetección autorizados en la ciudad. Igualmente, de acuerdo con lo atendido en numerales anteriores, la Entidad se encuentra en continuo análisis para establecer mecanismos que permitan salvaguardar la vida de los ciudadanos, dentro de los cuales se encuentra la priorización de nuevos puntos de control mediante detección electrónica de presuntas infracciones de tránsito.

Como se señala en el numeral 8 de la presente respuesta, WRI adelantó un estudio sobre "Impacto en la seguridad vial de Bogotá por medidas de gestión de la velocidad" (2021). Producto de este estudio, una de las conclusiones más importantes es que en los corredores viales que contaban con sistema de fotodetección de velocidad (cámaras salvavidas) y cuyo límite de velocidad era igual a 50 km/h, se tuvo mayor reducción de víctimas por kilómetro en siniestros viales en comparación a corredores con el mismo límite de velocidad y que no contaban con Cámaras Salvavidas. En el primer caso (corredores 50 km/h y con cámaras salvavidas), se estimó una reducción de 0,81 siniestros con víctimas fatales por kilómetro y de 2,38 siniestros con lesionados por kilómetro; mientras que en los corredores con la misma velocidad y sin cámaras salvavidas, la reducción fue de 0,46 siniestros por kilómetro con muerto, y de 2,20 siniestros por kilómetro con lesionados.

Como se señalaba al inicio de la respuesta, las acciones se enfocan considerando el entorno del corredor vial, por lo que el Programa de Gestión de Velocidad considera las Zonas 30, que corresponden a vías de la malla local o intermedia las cuales cuentan con zonas escolares, residenciales, con centros de salud o iglesias. Para este caso las estrategias van encaminadas a la regulación de velocidad a 30 KPH mediante el uso de señales verticales y horizontales, de igual modo acorde con el diagnóstico se incluyen medidas adicionales para gestionar velocidades seguras tales como el uso de dispositivos como los resaltos, estrechamientos de calzada, entre otras medidas de pacificación según se considere necesario en la zona que sea intervenida.

47

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





El Programa de Gestión de Velocidad definió un total de 22 “Zonas 30” en diferentes localidades de la ciudad, para las cuales a nivel de planeación durante el año 2022 se logró realizar el diagnóstico y recomendaciones de la totalidad de las 22 zonas.

Es de resaltar que en cuanto a implementación de medidas de pacificación del tránsito en la ciudad, para el año 2022 se han realizado 4.600 y se han implementado zonas escolares para un total de 700 instituciones educativas, lo que ha favorecido la gestión de velocidades seguras en estas zonas.

13. Constantemente los motociclistas denuncian algunos puntos en la ciudad en donde se han sustraído las tapas de alcantarilla generando riesgos a la hora de movilizarse por estas zonas. Al respecto, señale en promedio cuántos 'huecos' se han identificado y qué acciones se han adelantado por parte de su entidad para salvaguardar la vida de los motociclistas.

La SDM a través de la Oficina de Seguridad Vial, realiza inspecciones técnicas en vía, para verificar la presencia de huecos que reportan algún tipo de siniestros con motos sobre la malla vial de la ciudad, de acuerdo con el registro de siniestralidad del SIGAT³. Para el año 2022, se tiene un reporte de 140 huecos visitados, registro que es compartido con el IDU a través de la Subdirección de Infraestructura de la SDM para gestionar su intervención.

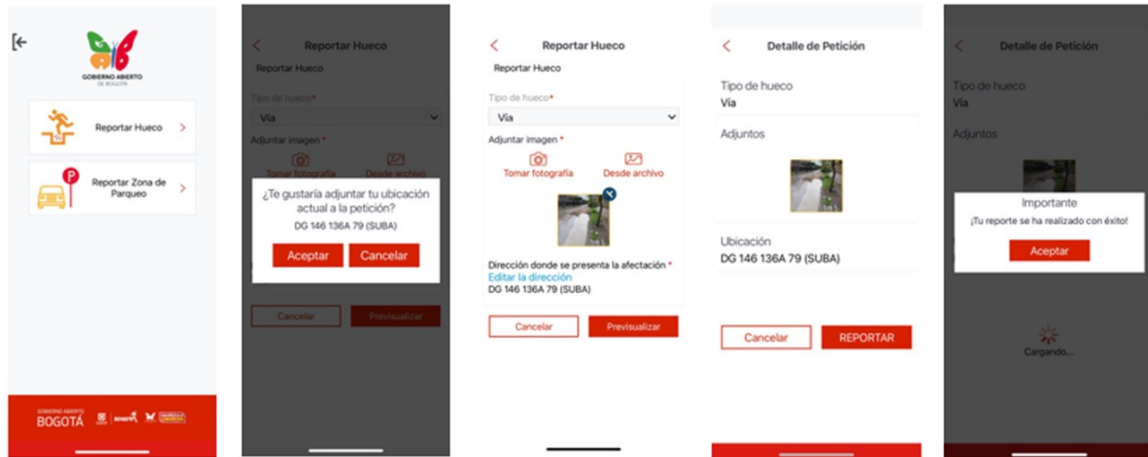
Por otro lado, a la par con las inspecciones que se realizan en vía, se reportan los huecos a través del aplicativo de la Secretaría Distrital de Gobierno “Gobierno Abierto de Bogotá - Reportar Hueco”, aplicación que permite el reporte en línea de los huecos que son reportados por el SIGAT y visitados en campo.

A continuación podemos observar el procedimiento que se sigue para el reporte a través de la APP mencionada:

Imagen 1. Proceso reporte de huecos en la APP “Gobierno Abierto de Bogotá”

³ Los datos de siniestralidad vial corresponden al Sistema de Información Geográfica de Accidentes de Tránsito de Bogotá – SIGAT, incluye los siniestros viales con reporte a la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Metropolitana de Bogotá y con diligenciamiento de IPAT (Informe Policial de Accidentes de Tránsito) conforme lo establecido en la Resolución 11268 de 2012 del Ministerio de Transporte





Fuente: Elaboración propia con base en inspecciones de campo

14. Cuál es el estado de la malla vial principal y al interior de las localidades, así como de las señales de tránsito y qué intervenciones se han ejecutado por parte de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial y la Secretaría de Movilidad.

En cuanto al estado de las señales de tránsito, en el siguiente link de anexos puede ser consultada la información del estado de la señalización vial desde el año 2020 a la fecha.

Cordialmente,



Deyanira Consuelo Avila Moreno
Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 09-02-2023 10:03 AM

Aprobó: Alimar Benitez Molina-Dirección de Inteligencia para la Movilidad
Aprobó: Andrés Fabián Contento Muñoz-Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad
Aprobó: Jack David Hurtado Casquete-Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Dirección de Ingeniería de Tránsito
Aprobó: Nathaly Milena Torregroza Vargas-Oficina de Seguridad Vial

49

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

PA01-PR15-MD01 V3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202310001344071

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Aprobó: Nicolas Adolfo Correal Huertas-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad
Aprobó: Oscar Julian Gomez Cortes-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Sergio Raúl Tovar Farfán-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Yelson Fabian Ramos Naranjo-Subdirección de Señalización

Revisó Juan Felipe Vives -Asesor del Despacho 06-02-2023
John Torres Perez - Subdirección de Señalización 06-02-2023
Proyectó: Wilber Fandiño - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 01-02-2023
Cristian Garzon Subdirección de Control de Tránsito y transporte 01-02-2023
Julian Guerrero - Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte 02-02-2023
Cristel Castiblanco Lopez - Subdirección de Señalización 02-02-2023
Dilson Romero - Oficina de Seguridad Vial 02-02-2023
Claudia Lorena López - Oficina de Seguridad Vial 02-02-2023
Mayerly Gutierrez - Oficina de Seguridad Vial
Lisset Arias - Oficina de Seguridad Vial 02-02-2023
Alba Alix Riveros - Oficina de Seguridad Vial 02-02-2023
Olga Numpaque - Oficina de Seguridad Vial 02-02-2023
Alberto Alejandro Cárdenas - Oficina de Seguridad Vial 02-02-2023
Hernán Camilo Delgadillo - Oficina de Seguridad Vial 01-02-2023
David Malaver- Subdirección Control Tránsito y Transporte 01-02-2023
Compilo: Paula Andrea Vargas Torres-Despacho
Anexos: https://drive.google.com/drive/folders/1--7xX7El1XMYyc6qTea0AXwbY9mG-1m?usp=share_link

50

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

PA01-PR15-MD01 V3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.