



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

202410011453621

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

CONCEJO DE BOGOTÁ 08-09-2024 11:44:54

2024ER20613 O 1 Fol:23 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ /

DESTINO: COMISION 2º PERM. GOBIERNO/GARZON FANDIÑO DAVID A

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICION 1079 DE 2024

OBS: RECIBIDO 6/9/2024

Bogotá D.C., septiembre 06 de 2024

Señor(a)

**DAVID ANTONIO GARZON FANDIÑO**

Concejo De Bogota

Calle 36 28 A 41

Email:

correspondencia@concejobogota.gov.co

Bogota - D.C.

comisiondegobierno@concejobogota.gov.co-

**REF:** Respuesta Proposición 1079-2024

Respetado Doctor Garzón:

En atención a la proposición del asunto, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) envía respuesta del cuestionario en el marco de sus competencias, en los siguientes términos:

**1. ¿Qué iniciativas y estrategias de la Secretaría Distrital de Movilidad se han desarrollado recientemente para promover la educación peatonal en la Bogotá? Indique las campañas, programas y actividades que se han puesto en marcha para sensibilizar a los ciudadanos sobre la importancia de la seguridad vial y el uso adecuado de los espacios peatonales**

### **No más muertes en las vías**

*No más muertes en las vías* es una campaña estratégica de seguridad vial, que busca hacer un llamado a proteger la vida en el tránsito, adoptar conductas seguras y cambiar el comportamiento de los ciudadanos con tres mensajes principales:

- Acatar los límites de velocidad.
- No manejar bajo los efectos del alcohol.
- Respetar las normas de tránsito.

La campaña le recuerda a la ciudadanía el principio de la política de Visión Cero el cual indica que ninguna muerte en el tránsito es aceptable, todas son evitables, a través de estrategias digitales, experienciales y de comunicación.

Con esta campaña se han realizado intervenciones en vía en varias localidades de la ciudad con dos módulos de sensibilización, en donde se invita a escuchar y reflexionar sobre las historias contadas por familiares de personas que perdieron la vida en un siniestro vial, en

1

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

**PA01-PR15-MD01 V4.0**

**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.



el cómo los excesos de velocidad y el no respetar las normas de tránsito incrementan los siniestros viales en Bogotá, en Colombia y en el mundo entero.

Para el año 2023 se logró llegar a más de 62.000 ciudadanos, para el 2024 con corte al 23 de agosto, se han sensibilizado más de 13.000 personas con las acciones de pedagogía en vía, acciones de paso seguro de peatones en riesgo en puntos críticos, además de presencia de la campaña en ferias y eventos realizados con aliados estratégicos.

Video de la campaña <https://www.youtube.com/watch?v=MM0GdAHVmj0&t=29s>

Landing page <https://nomasmuertesenasvias.com/>

## 2. ¿Cómo se ha abordado la implementación de estas estrategias y cuál ha sido su impacto hasta ahora ?

La evaluación de las campañas desarrolladas tiene por objetivo establecer los efectos de las acciones desarrolladas en el espacio público donde se genera la intervención. Para ello se utiliza el método cuasi-experimental y pre-experimental (análisis cualitativo- cuantitativo), y se analizan tres categorías fundamentales: cultura para la movilidad, visión cero y educar en infraestructura.

En la campaña “*No más muertes en las vías*” se logró un aumento en el reconocimiento de las cifras de fatalidades por siniestros viales en Bogotá pasando del 28% previo a la intervención, al 94% al finalizar las acciones pedagógicas desarrolladas. Así mismo, el reconocimiento de la velocidad como el principal factor de riesgo en la siniestralidad vial pasó del 47% antes de la intervención al 80% al finalizar la misma. Igualmente, entre los logros obtenidos se destaca que la mayoría de los ciudadanos (52%) terminaron la intervención en calle enunciando que cero muertes son aceptables en la movilidad.

## 4. ¿Cuáles han sido las acciones concretas que se ejecutado para optimizar la seguridad y funcionalidad de los cruces peatonales en Bogotá? Detalle las intervenciones realizadas, como mejoras en la infraestructura, ajustes en el diseño de los cruces y otras medidas relevantes, avances y resultados observados hasta la fecha

Desde la Subdirección de Infraestructura de la SDM se realiza la revisión de los estudios de movilidad para proyectos urbanísticos sujetos a instrumentos de planeación, verificando el cumplimiento de la Resolución 132490 de 2023 de la SDM que reglamenta el artículo 250 del Decreto Distrital 555 de 2021 - Plan de Ordenamiento Territorial, en la cual se

2

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





exigen análisis de seguridad vial y como requisito para la aprobación de estudios de transporte y tránsito o estudios de demanda y atención de usuarios, los promotores de los proyectos deben proponer acciones orientadas a mitigar impactos y riesgos de seguridad vial que se puedan generar con la operación del proyecto.

En el caso de infraestructura vial desarrollada por el Distrito y que requiera estudios de movilidad, mediante los análisis de seguridad vial se identifican los puntos críticos en los cuales se implementarán medidas de mitigación, con el fin de garantizar condiciones de accesibilidad y seguridad vial para los actores vulnerables. En tal sentido, se han aprobado intervenciones relacionadas con nuevas intersecciones peatonales semaforizadas, complemento de pasos peatonales en aquellas existentes, instalación de elementos de canalización sobre separadores a fin de impedir los pasos directos a riesgo y obligando a los peatones a realizar su trayectoria sobre pasos seguros y accesibles.

El Concejo de Bogotá, mediante el Acuerdo Distrital 833 de 2023 promueve la construcción de cruces seguros a nivel mediante una infraestructura apropiada para las personas con movilidad reducida y en general reconociendo la obligación de ofrecer al peatón alternativas seguras. Por otra parte, el Decreto Distrital 491 de 2023 establece los criterios y directrices para reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel en Bogotá, con diseño enfocado en la accesibilidad universal, la promoción de la caminabilidad y la movilidad sostenible, y en la construcción de infraestructura peatonal segura para mujeres, niños y niñas. Actualmente la SDM desarrolla la metodología para implementar las disposiciones del Acuerdo y el Decreto mencionados.

Desde la Secretaría de Movilidad se han llevado a cabo proyectos de suma importancia para optimizar la seguridad y funcionalidad de los cruces peatonales en Bogotá, con la finalidad de proteger a los actores más vulnerables en nuestra ciudad. En el último cuatrienio se han intervenido 1.819 instituciones educativas con señalización de zona escolar, 20.736 pasos peatonales y desarrollado 14 urbanismos tácticos. Estas acciones incluyen la instalación de elementos físicos como reductores de velocidad, señalización clara y cruces seguros, definidas como medidas integrales, en este año 2024 se han desarrollado 543 de las cuales destacan las zonas escolares con un total de 243 puntos ejecutados. En conjunto, todas estas medidas contribuyen a un entorno más amigable y seguro para todos los ciudadanos, en especial los niños.

El urbanismo táctico es crucial para la seguridad vial de los peatones, ya que implementa intervenciones temporales que mejoran la visibilidad y reducen la velocidad de los vehículos, disminuyendo así el riesgo de accidentes. Estas medidas, como la ampliación de aceras y la demarcación de pasos peatonales, crean espacios públicos más seguros y accesibles,

fomentando la movilidad activa y la participación comunitaria. Además, al ser soluciones flexibles y adaptables, permiten una rápida respuesta a las necesidades cambiantes de la ciudad, mejorando la calidad de vida urbana de manera significativa. En cuanto a los urbanismos tácticos desarrollados en el último cuatrienio se tienen los de Santa Bárbara, Barrio Inglés, La Gaitana, Unilago entre otros, y en el año 2024 se implementó Acevedo Tejada de 391 m<sup>2</sup> y San Fernando de 650 m<sup>2</sup>. Estos urbanismos no solo mejoran la seguridad vial, sino también la calidad del espacio público al priorizar a peatones con sus circuitos peatonales.

Por otra parte, la Subdirección de gestión en Vía (SGV) de la SDM, en cumplimiento de sus funciones se encarga de ejecutar y dirigir acciones en vía necesarias para mejorar las condiciones de movilidad y seguridad a nivel ciudad. De este modo, actúa considerando varios escenarios, implementando pruebas piloto que requieren de evaluación para validar la viabilidad o no de su adopción definitiva; sin embargo, existen otros escenarios donde no se requiere dicha medición ya que no se hace necesaria una implementación definitiva debido a la necesidad de una respuesta inmediata o porque estas acciones complementan y apoyan los Planes de Manejo de Tránsito que actualmente se desarrollan a nivel ciudad.

En este sentido, se relacionan a continuación algunas de las acciones adelantadas desde la SGV de las cuales se han evidenciado resultados positivos.

**Tabla 1 Acciones en vía SGV**



Acciones en vía	Registro	Medición
<p><b>Prueba piloto Autopista Sur entre Av. Villavicencio y Límite del Distrito:</b></p> <p>Canalización de carril derecho con maletines plásticos en Autopista Sur sentido Occidente - Oriente a la altura de la intersección de la Calle 63 Sur (CAI Bosa), que busca agilizar las maniobras de ascensos y descensos en el tramo, así como obstruir el cruce a riesgo de los usuarios, especialmente ciclistas y peatones.</p>	<p>ANTES</p>  <p>DESPUÉS</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reducción del 82% en el cruce a riesgo de ciclistas a la altura de la Autopista Sur con Calle 63 Sur sentido SN</li> <li>• Reducción del 90% en el cruce a riesgo de peatones a la altura de la Autopista Sur con Calle 63 Sur.</li> <li>• Reducción del 100% en siniestros con heridos y fatalidades entre el 22 de agosto y el 8 de septiembre entre los años 2018 a 2022, comparado con el</li> </ul>



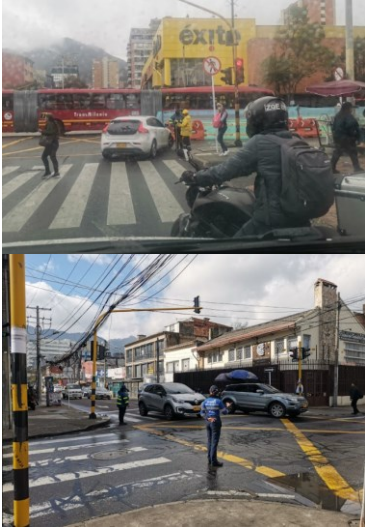
Acciones en vía	Registro	Medición
<p>Prolongación de separadores en Autosur con Calle 63 Sur, como barrera para obstruir y desincentivar el cruce a riesgo en el punto.</p> <p>Eliminación giro izquierdo WN en Autosur con Calle 63 Sur. Canalización con 10 conos de giro izquierdo WN en Autosur con Calle 59 Sur (Av. Bosa), para no permitir acumulación a tres carriles, agilizar las maniobras y garantizar paso seguro de peatones y ciclistas.</p>		<p>periodo 2023.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Reducción del 20% en el número de vehículos intermunicipales realizando maniobras de ascenso y descenso en lugares no autorizados.</li> </ul>
<p><b>Prueba piloto sector San Pedro:</b> Busca Reducir la siniestralidad vial de la intersección Carrera 9C Este con Calle 28 B sur, mediante la reconfiguración de las dinámicas de movilidad y espacio público para promover mejores condiciones de seguridad vial, circulación, estancia y disfrute de actores más vulnerables.</p> <p>Con esta medida se mejoraron las condiciones de tránsito peatonal, por cambio de sentido en tramo vial, de bidireccional a unidireccional, implementación andén emergente y gestión unidades Grupo Guía -GOGEV y Agentes de Tránsito -CACTT</p>	<p>ANTES</p>  <p>DESPUES</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reducción del 98% de los conflictos entre modos motorizados y modos activos, gracias al andén emergente, sobre la Carrera 9C Este entre las Calles 28B Sur y 30B Sur.</li> <li>Reducción del 100% las maniobras de descenso por la KR 9C Este, gracias al cambio de sentido vial sobre esta vía.</li> <li>Reducción de la probabilidad en la ocurrencia de un siniestro vial sobre la KR 9C Este con CL 28B Sur, por el cambio de sentido de bidireccional a unidireccional sobre la Carrera 9C Este.</li> <li>Reducción de los conflictos</li> </ul>





Acciones en vía	Registro	Medición
		<p>entre livianos, peatones y buses del SITP, por modificación planteada en los trazados de las rutas y la eliminación de movimientos en las diferentes intersecciones, del área de influencia del proyecto.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Reducción del 100% de las maniobras a riesgo de motociclistas, que intentaban descender desde Av. Calle 31 Sur y la Calle 30B Sur por la KR 9C Este, gracias al cierre implementado en el punto.</li> </ul>
<p><b>Apoyo a PMT por obras a la altura de la Av. Caracas en las Estaciones Calle 26, Marly y Calle 72:</b> Teniendo en cuenta la importancia del cierre a la altura del corredor Av. Caracas, que genera vías de desvío y un incremento importante de usuarios en las mismas. Desde la Subdirección se realiza apoyo con personal operativo Grupo Guía - GOGEV y Agentes de Tránsito CATT como acompañamiento a las acciones del contratista de obra, dando siempre prioridad</p>		<p>Actividades de gestión y regulación en vía, no requieren medición.</p>



Acciones en vía	Registro	Medición
<p>al cruce de peatones y ciclistas. El apoyo del personal se tiene en las principales intersecciones como lo son</p> <p>Av. Caracas con Calle 32, Av. Caracas con Calle 34, Av. Caracas con Calle 45, Av. Caracas con Calle 53, Av. Caracas con Calle 72, Carrera 7 con Calle 53, Carrera 13 con Calle 53, Calle 45 con Carrera 13, Calle 45 con Carrera 7, Carrera 20B con Calle 74 y 76, Carrera 15 con Calle 74, Carrera 16A con Calle 77 y Carrera 24 con Calle 76</p>		

**Fuente: Elaboración propia SGV - SDM**

Aunado a lo anterior, desde la Subdirección de Semaforización se ha venido efectuando el mantenimiento al Sistema de Semaforización en sus diferentes componentes. Es así como en las las intersecciones semaforizadas se han ejecutado los mantenimientos a los semáforos peatonales, semáforos sonoros, semáforos de biciusuarios y demás elementos que componen ésta infraestructura de acuerdo con los requerimientos del sistema.

Se incluyen los detalles y cantidad de mantenimientos efectuados por la subdirección de semaforización a cada componente del sistema para lo corrido del año 2024.

**Tabla 2 Mantenimientos de tipo preventivo: Total 2.613 atenciones**

Tipo de Solicitud de Servicio	Cantidad de intervenciones
(PSS) Mantenimiento Preventivo de Semáforos y Sonoros	1378

7

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



(PVD) Mantenimiento Preventivo de video detectores	715
(PSB) Mantenimiento Preventivo de Botones de demanda	520
(PPT) Mantenimiento Preventivo de Postes	598

**Fuente: Sistema de semaforización de Bogotá.**

**Tabla 3 Mantenimientos de tipo correctivo: Total 3.251 atenciones**

Tipo de Solicitud de Servicio	Descripción de Actividades	Cantidad de intervenciones
(RSF-MOBI) Mobiliario	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cambio de accesorios semafóricos (puertas, viseras, soportes, carcasa y demás).</li> <li>2. Cambio de módulos LED.</li> <li>3. Cambio o instalación de mobiliario afectado incluyendo siniestro: semáforos completos, módulos led, dispositivos sonoros y demás.</li> </ol> <p>NOTA: Aplica si la intersección está en servicio</p>	3096
(FSS) Falla de seguridad de señales	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Módulo led rojo en falla.</li> <li>2. Cambio y/o instalación de mobiliario afectado por siniestros: semáforos completos, módulos led, dispositivos sonoros y</li> </ol>	61





	botones de demanda.  NOTA: Aplica si la intersección está fuera de servicio.	
(FPT) Mantenimiento correctivo de postes	1. Actividad correctiva de postes. 2. Cambio de poste derribado por siniestro.  NOTA: Aplica si la intersección está fuera de servicio o en servicio.	94

**Fuente: Sistema de semaforización de Bogotá.**

**5. ¿Cómo se ha mejorado la seguridad vial en los cruces peatonales mediante la instalación y la actualización de semáforos y señales de tránsito? Mencione el tipo de tecnologías avanzadas, como semáforos inteligentes, contadores de tiempo y sistemas de señalización adaptativa, se han incorporado recientemente. ¿Cómo se ha optimizado la sincronización de los semáforos para mejorar el flujo y la seguridad del tráfico, tanto para peatones como para vehículos?**

Frente a la instalación y actualización de semáforos, desde la entidad se adelantan las estrategias necesarias para mitigar el factor de riesgo en las intersecciones y corredores para promover así una movilidad segura y eficiente. Es así, que mediante un enfoque integral la SDM ha implementado medidas y alternativas de solución para la regulación del tránsito, así como la integración de tecnología avanzada para la gestión del tráfico, encaminada a garantizar las condiciones óptimas de seguridad de los usuarios y gestionar de manera eficiente el flujo vehicular.

Es por ello que la SDM implementó un sistema de semáforos de última tecnología, con manejo centralizado desde el Centro de Gestión de Tráfico - CGT y con la aplicación de técnicas de operación semafórica adaptativa, que basan su funcionamiento en mediciones directas o en tiempo real del tránsito, mediante la instalación de sensores de tráfico (cámaras de videodetección vehicular en puntos estratégicos), para monitorear el flujo vehicular y adaptar de manera simultánea la programación de los equipos instalados en un



corredor o zona semaforizada, según las demandas de tráfico detectadas en la infraestructura vial, optimizando así su uso.

El funcionamiento del sistema en términos de ingeniería de tráfico define la red de semáforos en un esquema que se configura a partir de zonas de acuerdo con el comportamiento del tráfico, la distribución espacial de las intersecciones semaforizadas y la jerarquía vial, en donde se han aplicado, los siguientes modos de control semafórico:

- **Basado en el tiempo:** (Nivel básico donde la selección de planes de señales se basa en una programación horaria diaria fija en la semana). Los planes de señales y su programación diaria se han generado a partir de volúmenes tomados en vía.
- **Tráfico Actuado:** Modo de control basado en una programación variable mediante un algoritmo instalado en el controlador, que permite optimizar la operación de la intersección en función de la lectura de los detectores existentes (en la misma intersección).
- **Modo responsivo:** con lo cual se selecciona el plan de señales que más se ajusta a las condiciones del tráfico medidas con sensores instalados en vía.
- **Modo adaptativo:** además de la gestión anterior permite ajustar los tiempos de verde en las intersecciones según la información entregada por los sensores instalados en vía, optimizando el funcionamiento. Adicionalmente se puede generar una Gestión de colas vehiculares, lo que corresponde a las acciones tomadas por el sistema cuando las colas vehiculares de las vías principales superan ciertos puntos de control medidos mediante sensores, y las vías transversales o secundarias aún tienen reserva de acumulación, lo que también se monitorea con sensores.

Según lo indicado, las Zonas configuradas en Tráfico actuado, modo responsivo, adaptativo y gestión de colas requieren de sensores (para el Sistema de Semaforización Inteligente corresponden a video detectores) apuntando a la optimización del funcionamiento de las intersecciones semaforizada toda vez que la programación semafórica se puede adaptar de acuerdo con los datos de los flujos de tránsito.

Actualmente el sistema de semaforización inteligente de Bogotá cuenta con un total de 1.640 intersecciones operativas al servicio de la ciudad (que corresponden a 11.571 semáforos instalados), de las cuales 1.614 incluyen módulos peatonales, relacionados de la siguiente manera:

**Tabla 4. Dispositivos de señalización peatonal.**

TIPO SEMAFORO	CANTIDAD	N° INTERSECCIONES
SEMÁFOROS PEATONALES	8.059	1614
SEMÁFOROS PEATONALES CON CONTADOR REGRESIVO	888	102
SEMÁFOROS PEATONALES CON SONORO	2.624	400

**Fuente: Sistema de Semaforización Inteligente de Bogotá**

Además de los dispositivos semafóricos ya mencionados, se tienen implementados otros elementos denominados botones de demanda peatonal. Estos dispositivos al ser pulsados por los usuarios que se encuentran esperando el derecho de paso, envían una señal al equipo de control para que luego de las verificaciones internas respectivas, se emita la señal de verde permitiendo el paso ordenado y seguro de los peatones.

**Tabla 5. Dispositivos de detección peatonal.**

TIPO DISPOSITIVO	CANTIDAD	N° INTERSECCIONES
DISPOSITIVOS BOTÓN PEATONAL	2870	472

**Fuente: Sistema de Semaforización Inteligente de Bogotá**

Así mismo, para mejorar la visibilidad y el reconocimiento de los cruces peatonales, se ha implementado un pictograma representativo de la cotidianidad referente a la movilidad peatonal, lo que facilita el reconocimiento de los cruces peatonales y es un incentivo en el cumplimiento de la señalización mejorando las condiciones de seguridad vial.

El diseño presenta representaciones pictográficas de peatones que reflejan diferentes realidades, permitiendo a los ciudadanos identificarse con los pictogramas desde sus propias perspectivas. Este enfoque no solo incrementa la visibilidad de los senderos peatonales, sino que también promueve una mayor conciencia sobre la importancia de ceder el paso y respetar a los peatones.



Además, la estrategia incluye pictogramas que representan a personas con movilidad reducida, reconociendo que estos son los actores más vulnerables en la pirámide de movilidad. Se incorporan también representaciones de animales domésticos para sensibilizar sobre el respeto por la vida y la vulnerabilidad de los seres vivos que cruzan la vía.

Aunque no es posible incluir todas las personificaciones en un único sendero peatonal, el proyecto se enfoca en una construcción integral de la ciudad. A través de una red global de senderos peatonales, se reflejan diversas identidades y realidades de la comunidad, promoviendo una mayor inclusión y respeto hacia todos los usuarios de la vía.

**6. ¿Qué medidas ha tomado la Administración Distrital para incentivar el uso de puentes peatonales en vías principales? Proporcione detalles sobre las iniciativas para mejorar el acceso a estos puentes, las campañas de promoción y cualquier otra acción que se haya llevado a cabo para hacerlos más atractivos y funcionales para los peatones.**

En atención al Acuerdo Distrital 836 de 2022 del Concejo de Bogotá, “*Por el cual se dictan los principios generales, y lineamientos de la política pública del peatón “En Bogotá, primero el peatón” y se dictan otras disposiciones*”, la Administración Distrital, en cabeza de la SDM, adoptó la **Política Pública del Peadón 2024-2035**, a través del Documento CONPES 36 del 2023.

Esta política define la hoja de ruta para consolidar a Bogotá D.C. en una ciudad caminable y accesible, y por lo tanto, en una ciudad sostenible, incluyente y cuidadora, en especial, de las personas más vulnerables. Así las cosas, a partir de los procesos de participación desarrollados se definió como objetivo principal de la Política Pública del Peadón: *Consolidar a Bogotá como una ciudad cuyas condiciones de infraestructura, accesibilidad y seguridad fomenten y mejoren la calidad de la movilidad peatonal y el disfrute en el espacio público.*

Para la consecución de este objetivo, y a partir de los retos identificados y en consideración de los enfoques de derechos humanos, género, poblacional, diferencial, territorial y ambiental, se formularon los siguientes tres (3) objetivos específicos orientados a atender desde distintos ámbitos temáticos los aspectos que configuran la problemática mencionada.

1. *Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal.*
2. *Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua.*



3. *Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.*

En el marco del segundo objetivo específico, el plan de acción de la **Política Pública del Peatón**, a través de los productos programados, busca la conservación, recuperación y consolidación de la red de infraestructura peatonal. En estos productos se establecen metas que buscan intervenir la red y así generar las condiciones adecuadas para los peatones, esperando como resultado incrementar el espacio público de circulación peatonal en buen estado.

Dentro de las acciones desarrolladas a partir de la entrada en vigencia de la política se destaca la ejecución del producto **2.1.3. Formulación y ejecución del plan de conservación de los elementos estructurales y no estructurales de los puentes peatonales**, mediante el cual el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) ha adelantado obras de conservación de puentes peatonales.

Es oportuno destacar que el actual Plan Distrital de Desarrollo 'Bogotá Camina Segura', contempla las siguientes metas como parte de los proyectos para la red de infraestructura peatonal:

- Construir 417.460 m<sup>2</sup> de espacio público inclusivo y accesible.
- Conservación de 1.120.000 m<sup>2</sup> de infraestructura peatonal.
- Recuperación de 30.000 m<sup>2</sup> de espacio público a través de intervenciones con dispositivos de canalización peatonal, urbanismos tácticos y señalización convencional.
- Realizar 35.000 intervenciones en las vías y el espacio público enfocadas en la mejora de la seguridad vial con actividades de señalización y demarcación.
- **Conservar 126 enlaces de la red de espacio público para la movilidad universal (Puentes peatonales y ciclopuentes).**

**7. ¿Cómo la Secretaría Distrital de Movilidad está involucrando a la comunidad para fomentar el uso seguro del espacio público y de los cruces peatonales? Enuncie ¿qué programas, eventos o iniciativas se han implementado para educar y movilizar a los ciudadanos en torno a la seguridad vial y el respeto por las normas de tránsito? ¿Cómo se está logrando una participación activa de la comunidad en estas campañas? .**

El equipo de cultura para la movilidad, tiene a disposición de las y los ciudadanos una oferta de acciones pedagógicas que tienen como fin promover la educación vial abarcando tanto los conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como hábitos,

13

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



comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos necesarios para una movilidad segura y sostenible para toda la ciudadanía, a partir de los principios de visión cero, la movilidad sostenible, la educación en infraestructura (relacionada con la comprensión de intervenciones y medidas de pacificación en vías y en el tránsito, identificación de cruces seguros, acceso y uso seguro del transporte masivo, dispositivos reguladores del tránsito, tipología de vías, semáforos, señalización, elementos y tecnologías para regular la velocidad e inclusión en las vías y transportes) y la cultura para la movilidad.

Las acciones pedagógicas de cultura para la movilidad son actividades diseñadas a partir de la lúdica y la pedagogía para comunicar a la ciudadanía frente a los temas de movilidad segura, la cultura para la movilidad, elementos claves de la señalización vial, la normatividad, al igual que, factores de riesgo y elementos de protección. Para la vigencia 2024, la oferta pedagógica consta de:

#### *Módulos de movilidad segura y cultura para la movilidad.*

Se tiene a disposición 16 módulos dirigidos a la ciudadanía, conductores, empresas y entidades. Se hace énfasis en la promoción de una cultura de movilidad segura y corresponsable, centrada en la comprensión del comportamiento como parte integral de la conciencia individual y colectiva. Estos módulos buscan comprender cómo los hábitos y las conductas influyen en la convivencia y la seguridad vial, abordando temas como la relación entre la ley, la moral y la cultura en las transformaciones sociales y las nuevas formas de entender la movilidad. Además, se reconoce la norma como un medio crucial para promover ambientes de seguridad vial y una cultura de movilidad que fomente la corresponsabilidad en la vía.

#### *Acciones pedagógicas en instituciones educativas.*

Las acciones pedagógicas en este escenario están relacionadas con la implementación de procesos de formación en seguridad vial a instituciones públicas y privadas; comprende intervenciones de corte pedagógico que contribuyen al fomento y promoción de la seguridad vial, en el marco de una educación para la movilidad segura y la construcción de cultura ciudadana.

#### *Acciones teatrales.*

A través de las obras de teatro y demás puestas en escena se busca irrumpir la cotidianidad en los espacios de intervención y generar un proceso de formación reflexivo





fuera de lo convencional, que incentive en los participantes una toma de conciencia frente a su accionar en la vía y su tránsito por el espacio público independientemente del rol que asuman como actor vial.

#### *Acciones de pedagogía en vía dirigidas a los actores viales vulnerables*

Actividades de conciencia vial dirigidas a peatones, ciclistas y conductores de vehículos motorizados que promueven comportamientos seguros en el tránsito, el respeto a las normas y la protección de la integridad física de todos los usuarios de la vía. Estas acciones se realizan en puntos de alto tránsito y en lugares que se han identificado como puntos de alta siniestralidad.

#### *Cursos teórico práctico dirigido a motociclistas.*

Actividad que busca reforzar las habilidades de conducción y recordar la importancia de acatar las normas de tránsito a través de la práctica de conducción en un escenario de práctica controlado y seguro para sus participantes. Los cursos son de acceso gratuito para toda la ciudadanía y algunos de ellos, se realizan específicamente para mujeres motociclistas.

#### *Acciones lúdicas*

Actividades que se desarrollan a partir del uso de elementos y juegos de gran formato con el objetivo de promover la apropiación de conocimientos en normatividad, infraestructura y factores de riesgo en la movilidad.

**8. ¿Qué acciones ha adelantado la Secretaría Distrital de Movilidad para incluir la educación peatonal en el currículo escolar de las instituciones educativas en Bogotá? ¿Qué tipos de materiales educativos, programas y actividades se han desarrollado para enseñar a los estudiantes sobre la seguridad vial y el comportamiento peatonal? ¿Cómo se ha coordinado esta integración con las autoridades educativas y los colegios? .**

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) acorde a su misionalidad y con el fin de promover un sistema de movilidad que garantice la seguridad y protección de la vida e integridad de todos los actores viales, fomenta a través del equipo de cultura para la movilidad, la educación vial y la movilidad segura, mediante acciones de información, artístico teatrales e intervenciones pedagógicas a partir de los principios de visión cero, la movilidad sostenible, la educación en infraestructura y la cultura para la movilidad.



Las intervenciones pedagógicas de educación vial que realiza las SDM en instituciones educativas públicas y privadas de Bogotá, se desarrollan de acuerdo con lo establecido en la *Ley 1503 de 2011, Decreto 594 de 2015, Decreto 813 de 2017 derogado por el Decreto 494 de 2023 y Acuerdo del Concejo 650 del 2016*, así como en el marco de las funciones de la SDM establecidas en el artículo 2 del Decreto 672 de 2018, en especial la de “*Diseñar, establecer y ejecutar los planes y programas en materia de educación vial*”.

Como se mencionó en la pregunta # 7, la SDM desarrolla acciones Pedagógicas en Instituciones educativas, con el fin de promover la movilidad segura de las niñas y los niños; en estas acciones se abordan temáticas relacionadas con los actores viales peatón, ciclista y pasajero puesto que, la mayoría de los estudiantes se movilizan en estos modos.

Respecto a la pregunta relacionada con la inclusión de la educación peatonal en el currículo, cabe aclarar que, aunque la Secretaría Distrital de Movilidad desarrolla acciones en el marco de la Ley 1503 de 2011, las instituciones educativas tienen autonomía para determinar en su PEI el enfoque, el diseño y desarrollo de su plan de estudios, acorde a lo establecido en la Ley 115 de 1994 “Ley general de educación”.

**9. Suministre información detallada sobre las tecnologías emergentes que están siendo evaluadas o ya en uso para optimizar la seguridad y la eficiencia de los cruces peatonales: Tecnologías de Señalización Avanzada: Sistemas de Monitoreo y Control, Innovaciones en Contadores de Tiempo y Señales Adaptativas, Tecnologías de Prevención de Accidentes.**

El sistema de semaforización inteligente de Bogotá, cuenta actualmente con un total de 888 dispositivos peatonales de tipo contador ubicados en 102 intersecciones de la ciudad. Estos dispositivos permiten a los usuarios del sistema visualizar el tiempo restante de verde o rojo que le corresponde según el paso peatonal en el cual se encuentra.



**Figura 1 Semáforo peatonal tipo contador**



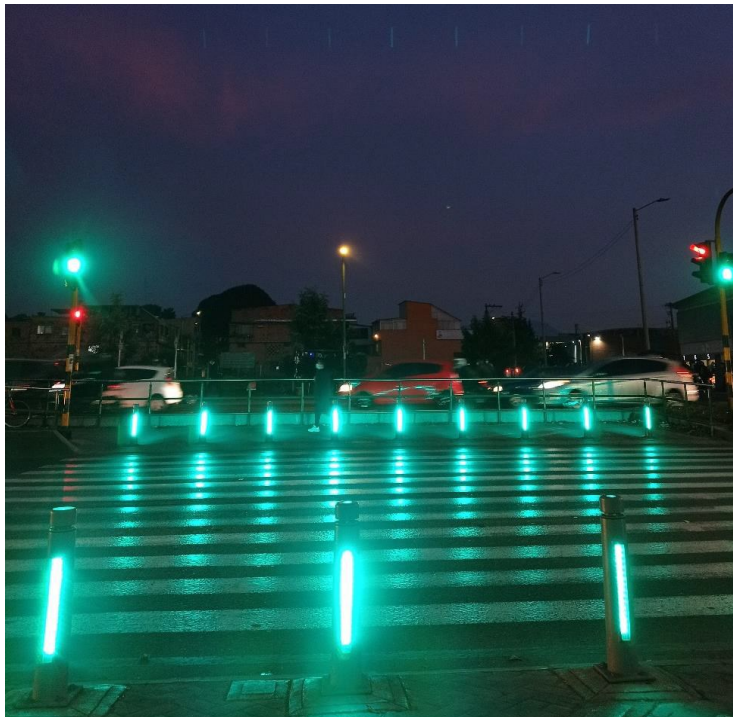
**Fuente: Sistema de SemafORIZACIÓN Inteligente de Bogotá**

Como parte de las acciones que se permiten en el marco de la expansión y mantenimiento del Sistema de SemafORIZACIÓN Inteligente de Bogotá, se han desarrollado pruebas piloto con diferentes proveedores para validar como estos dispositivos son compatibles con la central semafórica, además de validar su efectividad.

Una de estas pruebas se instaló frente al Centro Comercial Nuestro Bogotá, que al tener un alto número de peatones que cruzan un corredor vial como lo es la avenida Ciudad de Cali, requerían de un ancho suficiente para acumularlos y permitirles un recorrido seguro. Como parte de esta solución, se instalaron repetidores de señal denominados “BOSEP” (Bolardo Semafórico Peonatol) que permiten una mayor visualización del espacio peatonal para todos los usuarios del corredor.



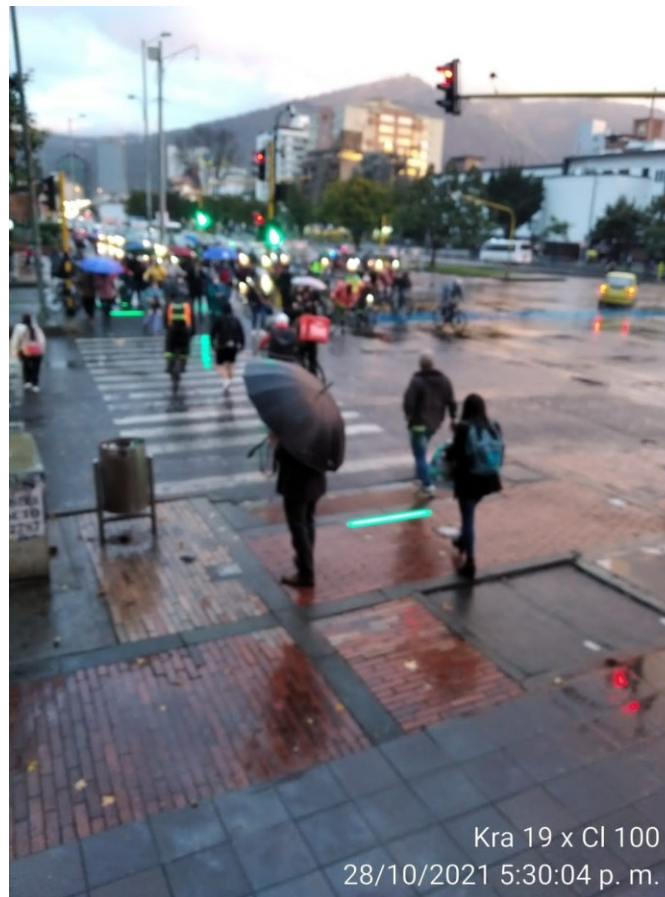
**Figura 2 Semáforo peatonal BOSEP**



**Fuente: Sistema de Semaforización Inteligente de Bogotá**

Como un ejercicio adicional, en la intersección de la Avenida Carrera 19 por Avenida Calle 100, en el costado norte, se implementó una prueba de semaforización de piso en los bordes de las rampas de la intersección, a fin de permitir que los peatones que circulan con el celular en la mano puedan visualizar un replicador y adviertan el peligro que se presenta al cruzar.

**Figura 3. Semáforo peatonal de piso.**



**Fuente: Sistema de Semaforización Inteligente de Bogotá**

Adicionalmente, con el fin de controlar y monitorear los cruces peatonales en intersecciones semaforizadas, actualmente se cuenta con un sistema de cámaras de circuito cerrado de televisión, instaladas sobre los pedestales de los semáforos las cuales permiten realizar un giro de 360° sobre la intersección para monitorear bloqueos o posibles invasiones a los pasos protegidos, este sistema cuenta con 134 cámaras de estas, se tienen autorizadas 37 para la toma de infracciones, en puntos de alta siniestralidad, donde se realiza la detección principalmente de infracciones por bloqueos u obstrucciones al paso peatonal.





**Figura 4. Ejemplo de evidencia por bloqueo paso peatonal sobre Av. Carrera 7**



**Fuente: Fotografía captada con cámaras del CGT**

De igual forma, la Secretaría Distrital de Movilidad implementó el sistema de Detección Electrónica de Infracciones, el cual, mediante cámaras automáticas de fotodetección (inicialmente Salvavidas), se realiza la detección y el control a presuntas infracciones de tránsito dentro de las cuales se encuentra el cruce de semáforo en rojo en cinco (5) intersecciones priorizadas en la ciudad así como el control de velocidad en puntos con cruce peatonal autorizado.

**Figura 5. Ejemplo de evidencia paso de semáforo en rojo Av. Primero de Mayo x Cl 45 Sur**





**Figura 4. Ejemplo de evidencia en cruce peatonal sobre Av. Ciudad de Cali x CL 135**



**Fuente: Fotografía captada con cámaras automáticas (Salvavidas)**

**10. Indique conocer el enfoque y los métodos utilizados para evaluar la efectividad de las estrategias y medidas implementadas para mejorar la seguridad y la funcionalidad de los cruces peatonales y del espacio público. Por favor, detalle: Metodología de Evaluación, Indicadores de Rendimiento, Análisis de Datos y Retroalimentación, Impacto en el Espacio Público.**

En complemento con las respuestas entregadas y en particular en lo señalado en el punto 4, es pertinente señalar lo siguiente:

El artículo 5° de la Ley 1702 de 2013, define la Seguridad Vial, como “*el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas*”.

En este contexto, se tiene que diferentes medidas y elementos conforman los principios clave del diseño para promover la seguridad vial integral. Es un hecho de reconocimiento global que la implementación de medidas de intervención en el espacio público tales como mejoras en los cruces peatonales, reductores de velocidad, chicanas, estrechamientos de



calzada, refugios peatonales, glorieta, calles compartidas y otras intervenciones viales pueden fortalecer la seguridad vial en una ciudad. Precisamente basados en dichas experiencias el Ministerio de Transporte de Colombia contempla estos dispositivos en el manual de Señalización, recomendando su instalación donde es necesario proteger el flujo peatonal y en diversos tipos de vía donde es necesario disminuir las velocidades de circulación vehicular, incluyendo zonas escolares ubicadas en áreas urbanas y zonas residenciales en donde se requiera disminuir la velocidad de los vehículos por antecedentes de siniestralidad.

En este sentido, los dispositivos implementados en vía, así como las medidas de pacificación de tránsito, tienen como finalidad mejorar las condiciones de seguridad vial y movilidad, propendiendo por la integridad de todos los actores viales (conductores, pasajeros, ciclistas y peatones) y promoviendo el desarrollo de las actividades propias de cada entorno en vías de alto flujo vehicular que se consideren como críticas por la SDM en cuanto a la siniestralidad presentada.

Siguiendo estos principios, desde la Secretaría de Movilidad se aplican criterios de evaluación de los parámetros de seguridad vial, incluyendo las variables de siniestralidad para priorizar las intervenciones y a la par con ello, se realiza la valoración de similares indicadores para estimar opciones de mejora para garantizar que las intervenciones permitan ajustarse a los cambios en la movilidad. Dentro de las metodologías de medición se encuentran el seguimiento a los indicadores de siniestralidad, el seguimiento a reporte de incidentes y la realización de auditorías de seguridad vial en tramos priorizados.

A través del lineamiento técnico en materia de seguridad vial: *SEGUIMIENTO Y MONITOREO A INTERVENCIONES DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL* emitido por la Oficina de Seguridad Vial (OSV) de la SDM, se establece la línea para realizar el seguimiento a las intervenciones que han sido implementadas por las diferentes áreas de la Secretaría Distrital de Movilidad, a través del análisis de indicadores que permitan establecer la efectividad de la(s) medida(s) en cuanto a seguridad vial se refiere, principalmente a través de un indicador de eficacia, el cual permite establecer la efectividad de las medidas de movilidad y la necesidad o no de aplicar medidas de mejora a cada una de ellas.

Se aclara que el beneficio o efectividad se mide en términos de indicadores de impacto o de resultado que requieren la acción a través de diferentes intervenciones y competencias. Por ello, en términos de ejecución de señalización y otras intervenciones en el espacio público orientadas a mejorar las condiciones de movilidad y la seguridad vial de todos los



usuarios, el beneficio de una intervención deberá considerarse como una integralidad de acciones conjuntas.

Cordialmente,



**Claudia Andrea Diaz Acosta**  
Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 06-09-2024 02:47 PM

Aprobó: Oscar Mauricio Velasquez Bobadilla-Subdirección de la Bicicleta y el Peatón  
Aprobó: Ana Maria Cataño Blanco-Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad  
Aprobó: Ana Milena Gomez Guzmán-Subsecretaría de Política de Movilidad  
Aprobó: Diego Andres Suarez Gomez-Subdirección de Semaforización  
Aprobó: Francy Andrea Gutierrez Velandia-Subdirección de Señalización  
Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad  
Aprobó: Jhon Freddy Dominguez Fuentes-Subdirección de Gestión en Vía  
Aprobó: Jose Segundo Lopez Valderrama-Oficina de Seguridad Vial  
Aprobó: Juan Camilo Rodríguez Cárdenas-Dirección de Ingeniería de Tránsito  
Aprobó: Juan Carlos Tovar Rincón-Subdirección de Infraestructura  
Aprobó: Nathaly Patiño Gonzalez-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte  
Aprobó: Valentina Acuña Garcia-Dirección de Planeación de la Movilidad

Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho

Gina Salazar- Asesora del Despacho 04-09-2024

Javier Hernández -Hernández López y Asociados 04-09-2024

María Cristina González Galindo - Oficina de Seguridad Vial 04-09-2024

Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad

Elaboró: Cristel Carolina Castiblanco - Subdirección de Señalización complemento 03-09-2024

Kevin Alfonso Miranda . Subdirección de Semaforización 03-09-2024

Sergio Rairan vega - DIT

Luz Mariela Cañón Alfaro - Oficina de Seguridad Vial 04-09-2024

Angela Pedraza - Oficina de Seguridad Vial 04-09-2024

Jhonatan Pérez Pinto - Subdirección de Infraestructura 03-09-2024

Daniela Clares Mendoza - Subdirección de Gestión en Vía 03-09-2024

Ma. Elizabeth Malaver Ramírez - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad 03-09-2024

Claudia Lorena Burbano - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad 03-09-2024

Sergio Jiménez Malagón - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad 03-09-2024

Hugo Rafael Velandia Cogollos - Dirección de Gestión de Tránsito Y Control de Tránsito Y Transporte 03-09-2024

Julián Andrés Guerrero Amaya - Dirección de Gestión de Tránsito Y Control de Tránsito Y Transporte 03-09-2024

Compiló Paula Vargas -Despacho