



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510000305141

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

CONCEJO DE BOGOTÁ 27-01-2025 03:45:37

2025ER1516 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ

DESTINO: SECRETARIA GENERAL/VIZCAINO SOLANO LUZ ANGELICA

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICION 008-2025 - MOVILIDAD

OBS: ---

Bogotá D.C., enero 27 de 2025

Señor(a)

DAVID ANTONIO GARZÓN FANDIÑO

Concejo De Bogota

Calle 36 28 A 41

Email: secretariageneral@concejobogota.gov.co-correspondencia@concejobogota.gov.co
Bogota - D.C.

REF: Respuesta Proposición 008-2025

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:

8. Sírvese informar mediante una base de datos el número de siniestros viales presentados durante los años 2023 y lo transcurrido del 2024 relacionados con el mal estado de la malla vial y en los tramos viales donde se reporta mayor presencia de huecos, de allí especifique:

- **El total de los siniestros por mal estado de la malla vial y/o huecos. Fecha exacta del siniestro.**
- **Número de personas lesionadas.**
- **Número de personas fallecidas.**
- **Actores viales comprometidos en el siniestro y discriminados por tipo de actor vial.**
- **Dirección exacta del siniestro.**
- **Acciones de manejo de dichos siniestros.**

Para este punto, la Secretaría Distrital de Movilidad el día 15 de enero de 2025 realizó consulta a la base del Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito – SIGAT, donde reposa la información recolectada en el Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT levantado durante los siniestros viales, identificando los registros de siniestros viales graves ocurridos durante los años 2023 y 2024 relacionados con el mal

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.



estado de la malla vial y en los tramos viales donde se reporta mayor presencia de huecos, obteniendo los resultados que se detallan más adelante.

Ahora bien, es importante aclarar en relación con la hipótesis “huecos” que no es posible asociar una causa específica a un siniestro vial, dado que son el producto de una conjunción de múltiples factores, en consecuencia, la causalidad de los siniestros viales es hipotética y se basa en los registros recolectados a través de los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito - IPAT, considerando que en éstos se recopila información primaria del siniestro vial, en el cual las hipótesis registradas expresan posibles acciones generadoras o intervinientes en la ocurrencia del siniestro, analizando los elementos materiales de prueba y evidencia física encontrada en el lugar de los hechos.

Igualmente se debe tener en cuenta lo siguiente:

- i) Un siniestro puede tener más de una hipótesis.
- ii) Las hipótesis que se reportan en los IPAT por parte de los Agentes de Tránsito y que posteriormente se registran en el SIGAT, se determinan en función de la información que se puede recopilar durante el levantamiento del siniestro, sin embargo, es posible que en los siniestros donde la Fiscalía General de la Nación realiza investigaciones posteriores, esas hipótesis cambien, pero esas modificaciones no se retroalimentan en el SIGAT.
- iii) La hipótesis nombrada como “Otra” dentro del IPAT es diligenciada en campo por el agente de tránsito cuando considera que la hipótesis no corresponde a ninguna de las categorías contempladas en el formulario. En este caso, el agente debe especificar cualquier causa diferente de las anteriores y para nuestro caso la mayoría de las hipótesis de “Otra” aparecen como motivo de investigación.

En adición se informa que, a partir del 29 de septiembre de 2022, en cumplimiento del artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, el Ministerio de Transporte expidió la Circular Externa 20224000000057, en la cual se establece que ya no es necesario el diligenciamiento del Informe Policial de Accidentes de Tránsito - IPAT en los siniestros viales que involucran choques simples. De acuerdo a lo anterior, al no tener un IPAT, es posible que siniestros ocurridos con “sólo daños” no se hayan incluido en el SIGAT y por lo tanto los datos a partir de la expedición de la Circular Externa no son comparables con la información previa. Por lo anterior, en la información suministrada no se incluyen los siniestros con sólo daños.

Con base en lo anterior, las siguientes tablas muestran el número de siniestros graves registrados entre el 1 de enero de 2023 y el 31 de diciembre de 2024 en la ciudad de Bogotá,

2

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



D.C. Estos siniestros incluyen hipótesis relacionadas con la presencia de huecos en la vía y/o condiciones asociadas al estado de la infraestructura vial.

Tabla 1. Cantidad de siniestros ocurridos en la ciudad de Bogotá. D. C. que incluyen hipótesis relacionadas con la presencia de huecos en la vía y/o condiciones asociadas al estado de la infraestructura vial, discriminados por gravedad, entre el 01 de enero del 2023 y el 31 de diciembre de 2024

Hipótesis	Gravedad	2023	2024
Ausencia o deficiencia de demarcación	Con fallecidos	0	2
	Con lesionados	20	17
Ausencia total o parcial de señales	Con fallecidos	0	2
	Con lesionados	37	44
Dejar o movilizar semovientes en la vía	Con fallecidos	0	1
	Con lesionados	2	4
Huecos	Con fallecidos	7	0
	Con lesionados	155	106
Obstáculo en la vía	Con fallecidos	0	1
	Con lesionados	3	4
Otras Causas (relacionadas al estado de la vía)	Con fallecidos	3	7
	Con lesionados	57	67
Superficie húmeda	Con fallecidos	2	1
	Con lesionados	48	42
Superficie lisa	Con fallecidos	0	3
	Con lesionados	15	30
Total		349	331

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 15/01/2025 – Fecha de corte 31/12/2024

En los datos de fatalidades se incluyen los fallecidos hospitalarios hasta 30 días posteriores al siniestro vial. No obstante, para el mes de diciembre por ser datos preliminares, se incluyen los fallecidos registrados a la fecha de la consulta.

Tabla 2. Actores viales involucrados en siniestros ocurridos en Bogotá. D.C. que incluyen hipótesis relacionadas con la presencia de huecos en la vía y/o condiciones asociadas al estado de la infraestructura vial, discriminados por estado, entre el 01 de enero del 2021 y el 31 de diciembre de 2024



Hipótesis	Estado	2023	2024
Ausencia o deficiencia de demarcación	Fallecido	0	2
	Ileso	16	11
	Lesionado	76	40
Ausencia total o parcial de señales	Fallecido	0	2
	Ileso	20	21
	Lesionado	75	85
Dejar o movilizar semovientes en la vía	Fallecido	0	1
	Ileso	0	1
	Lesionado	4	5
Huecos	Fallecido	7	0
	Ileso	81	55
	Lesionado	240	152
Obstáculo en la vía	Fallecido	0	1
	Ileso	0	1
	Lesionado	5	6
Otras Causas (relacionadas al estado de la vía)	Fallecido	3	7
	Ileso	27	38
	Lesionado	86	123
	Sin Información	0	1
Superficie húmeda	Fallecido	2	1
	Ileso	20	17
	Lesionado	64	72
Superficie lisa	Fallecido	0	3
	Ileso	1	11
	Lesionado	26	47
Total		753	703

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 15/01/2025 – Fecha de corte 31/12/2024

En los datos de fatalidades se incluyen los fallecidos hospitalarios hasta 30 días posteriores al siniestro vial. No obstante, para el mes de diciembre por ser datos preliminares, se incluyen los fallecidos registrados a la fecha de la consulta.

En la base de datos consultada, el Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito (SIGAT), se encuentran registrados los siniestros viales georreferenciados y organizados según las fechas solicitadas. Esta información incluye detalles sobre los siniestros cuya hipótesis está relacionada con el estado de la malla vial, la fecha exacta del siniestro, el número de personas lesionadas y fallecidas, los actores viales comprometidos



discriminados por tipo, y la dirección precisa del siniestro. Puede acceder a estos datos en los anexos de la proposición en mención.

A continuación se describen las actividades y lineamientos generales para la atención de incidentes que deben ser tenidos en cuenta durante la operación del Centro de Gestión de Tránsito, así como por las unidades en vía de los diferentes grupos operativos involucrados e involucradas.

Con relación a las Acciones de manejo de dichos siniestros relacionados con la presente solicitud de información (Accidentes de tránsito en vía), las acciones del CGT definen a partir de la etapa de atención, es decir la materialización del incidente.

Etapas De Atención del Incidente

Las actividades relacionadas en esta etapa, serán implementadas para todos los incidentes una vez se hayan materializado.

Materialización del Incidente. Se inicia una vez se presenta la activación (materialización) del incidente.

Atención del incidente. En adelante se describirán las acciones dispuestas para la atención de incidentes, una vez ésta se haya confirmado su materialización.

A. Recepción / confirmación

Una vez se reciba el reporte relacionado con la materialización del incidente a través de las fuentes definidas, se deberán realizar las siguientes acciones:

- **Confirmar la información.** La información recibida inicialmente deberá ser confirmada por parte del operador del CGT, realizando la verificación, parametrización y validación de la información que ha llegado al CGT por alguna fuente confiable, de tal manera que se confirme o no la existencia de un incidente identificando la afectación de un corredor o segmento vial con más fuentes confiables o herramientas tecnológicas.

La confirmación del incidente se puede realizar de diferentes formas:

- Con Entidades u Organismos oficiales tales como NUSE, TMSA, IDIGER, IDRD, PMU, COE y redes sociales oficiales.
- Por medio de cámaras (únicamente si el incidente ha ocurrido en el espacio de visión de las cámaras del CGT, de forma que puede ser confirmado por los operadores(as) del CGT).



- Con recursos como GOGEV, NNP, Gerentes en vía, funcionarios SDM y/o Autoridad de Tránsito.

En caso de requerirse el apoyo de las unidades de los grupos operativos en vía, la evidencia aportada para la confirmación, deberá hacerse de manera oportuna y directamente con el operador y/o el líder de operación del CGT aportando en lo posible el registro videográfico y/o filmico o por las notas del aplicativo Premier One.

GOGEV, NNP o la Autoridad de Tránsito confirman el incidente; por medio de registro fotográfico (si es GOGEV o NNP); o a través de sala de radio o notas en P1 (si es la Autoridad de Tránsito). Desde el CGT se puede realizar confirmación visual a través del sistema de cámaras de la SDM o de Seguridad del C4 (estas últimas en cadena de custodia por lo cual sólo son de consulta).

En el caso de daño en pavimento, elemento caído o en peligro de caer, se aplicará la siguiente actividad:

GOGEV o NNP confirma el incidente mediante registro fotográfico. Desde el CGT se puede realizar confirmación visual a través del sistema de cámaras de la SDM o de Seguridad del C4 (estas últimas en cadena de custodia por lo cual solo son de consulta).

- **Capturar los datos.** Una vez confirmada la veracidad de la información recibida, el operador del CGT encargado del ingreso de datos, deberá realizar su consignación en las bases de datos del CGT sin importar su naturaleza y magnitud, así mismo, en caso de ser necesario, se deberá crear el caso en el aplicativo Premier One.

El operador(a) del CGT verifica la información que se encuentra consolidada en la Bitácora CGT, con todos los datos requeridos. El operador(a) del CGT y el operador(a) NUSE deberán corroborar que la información no esté duplicada a partir de la revisión constante de las celdas de dirección o por medio de la plataforma de incidentes. En caso de no estar creado en P1, el operador(a) del CGT solicita crear el incidente al operador(a) NUSE mediante la Bitácora CGT en la columna "(P1) DETALLES", en el elegible "CREAR INCIDENTE".

B. Gestión de Recursos.

El Operador encargado del incidente deberá solicitar de manera oportuna a través de los operadores de central de radio de los grupos operativos ubicados en el Centro de Gestión, la confirmación de las cantidades y la localización de las unidades en vía, de acuerdo con la planeación definida en el apartado de Planeación / monitoreo para aquellos incidentes que sufrieron la **etapa Ex ante**.





Las cantidades y disposición de recurso en terreno podrán ser modificadas según la evaluación del desarrollo del incidente, precedido del seguimiento constante que deberá llevar el operador del CGT encargado.

Una vez confirmado el incidente e identificadas las características, los o las actores viales implicados(as), la gravedad y la ubicación exacta, se procede a determinar y gestionar los recursos humanos y técnicos necesarios para la atención del mismo.

Los incidentes recepcionados por los operadores(as) NUSE desde P1, están clasificados según la Guía de Tipificación, definida en el **Protocolo para la articulación interinstitucional en la recepción, trámite, despacho y coordinación de la atención de incidentes de seguridad y emergencias**¹

Los incidentes recibidos por otras fuentes diferentes a P1 y que no se encuentran en la Guía de Tipificación anteriormente descrita, pero que generan afectación vial y son gestionados por el CGT, se incluyen en la Bitácora CGT con los nombres correspondientes.

Si se presentan dos o más incidentes que estén ocurriendo simultáneamente en la misma zona (Localidad), se debe realizar una priorización, de acuerdo al siguiente orden:

1. Los incidentes que involucren una fatalidad
2. Incidentes que involucren herido grave
3. Incidentes que se encuentren en vía arterial
4. Alertas de explosivos
5. Bloqueos de vía

C. Implementación acciones en vía. La implementación de las acciones estarán a cargo de los líderes del personal en vía, quienes deberán realizar todas las labores necesarias en coordinación con los demás grupos operativos.

¹ Documento protocolario estandarizado y aprobado por el comité de apoyo y seguimiento en el que participan los delegados de cada una de las entidades adscritas al Sistema NUSE 123. A partir del cual se asigna un código al incidente reportado por el ciudadano y posteriormente se realiza la tipificación que permite al operador de recepción, ejercer las acciones necesarias para tramitar de manera apropiada y entregar a las diferentes entidades cuando corresponda, los datos necesarios para que éstas puedan asignar los recursos apropiados en el momento de atender cualquier incidente procedente que se reporta a través de la Línea de Emergencias 123 - Bogotá”.



- **Cierres y desvíos.** Para los casos en los que se presente afectación en vía, deberán implementarse aquellos que luego de la evaluación a cargo de las unidades en vía, sean los más efectivos para mitigar el impacto causado en la movilidad.
- **Autorización para la implementación de cierres y desvíos.** Antes de llevar a cabo la implementación de algún cierre y/o desvío, deberá solicitarse autorización a funcionarios de nivel directivo, para el caso: Subdirector(a) de Gestión en Vía, Director(a) de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte o Subsecretario(a) de Gestión de la Movilidad.

Dicha solicitud la realizará el líder de operación del CGT que en el momento se encuentre en turno, a través de los grupos de WhatsApp correspondientes o en su defecto con la utilización de *Google Chat* o el medio que se considere más expedito. En todo caso, deberá quedar la evidencia de dicha solicitud

- **Seguridad del personal operativo en vía.** Para la implementación de las acciones en vía se deberá priorizar sin excepción alguna la integridad y seguridad del personal en vía, teniendo en cuenta entre otras:
 - Identificar agentes de riesgo.
 - Establecer condiciones inseguras (situación de orden público).
 - identificar daños o consecuencias probables.
 - Identificar acciones de prevención, entre otras, disposición de las unidades en vía que garanticen su protección.

El operador(a) del CGT debe verificar si la afectación vial es en el carril o la calzada por medio de GOGEV, NNP o por medio de las herramientas (Waze, Cámaras, Módulo de Incidentes) a partir de la clasificación de la vía, si es principal, intermedia, en caso de ser necesario se generan desvíos que se encuentren en un radio de impacto mayor a 1 Km del punto de afectación, empleando como opción alguna de las vías principales cercanas.

D. Realizar seguimiento del caso: El operador(a) NUSE debe estar revisando las notas del incidente y confirmar el cierre respectivo. El operador(a) CGT debe realizar la verificación de la afectación vial mediante Waze, GOGEV, NNP, cámaras y demás recursos tecnológicos, cuando la vía se encuentre habilitada con el respectivo ID, si no se recibe información por parte de Tránsito. En caso de obtener mayor información del estado de la vía y que ésta se encuentre en condiciones desfavorables de circulación, se debe activar el lineamiento de atención para el correspondiente incidente como: material peligroso, vehículo varado, daño en pavimento, daño de semáforo, etc.



Información pública

Se deberán tener en cuenta las siguientes acciones.

- A. **Recopilar los datos.** Se deberá consolidar la información dispuesta a reportar. Entre otros, se deberá incluir: denominación del incidente, geolocalización, tipo de actores viales e implicados, si se presenta bloqueo de vías y número de unidades de los grupos operativos disponibles para la atención.

A su vez, esta información será la base para la toma de decisiones sobre las acciones en la atención del incidente.

- B. **Divulgar la información.** A partir de los datos recopilados inicialmente se generará información que deberá ser difundida de manera oportuna y precisa.

- *Público interno (SDM y otras entidades).* La generación de la información del incidente estará a cargo de los operadores del CGT y bajo la supervisión del líder de operación en turno. Su difusión se realizará haciendo uso de medios institucionales más adecuados como grupos de *WhatsApp*, correo electrónico o *Google Chat*, entre otros.
- *Público externo (ciudadanía en general y medios de comunicación).* La información para este tipo de público estará a cargo del personal de Comunicaciones del CGT y bajo la supervisión del líder de operación en turno. Su difusión se realizará principalmente a través de las redes sociales institucionales como canal de *Whatsapp*, *X* y *Waze*.

- C. **Actualizar la información.** De acuerdo con la evolución del incidente se deberá actualizar la información y difundir nuevamente cuando sea necesario, observando lo indicado en el ítem anterior. En ella se deberá incluir, sin limitarse a esto los hitos principales de su desarrollo y/o atención: cierres y desvíos implementados, condiciones de seguridad pública que afecten la movilidad, finalización de la atención y restablecimiento de las condiciones normales viales en la zona de influencia o afectación, entre otros.

4.3. Etapa Ex Post

Se considerará a partir del retorno de las vías y sectores aledaños afectados por el incidente a las condiciones normales de la movilidad y de seguridad pública, que dará lugar a la realización de la actividad de cierre del incidente.

4.3.1. Cierre incidente

9

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



Para ello se deberá tener en cuenta:

- Atención del incidente hasta la finalización de los procedimientos a que haya lugar.
- Recuperación de las condiciones normales de seguridad pública. Esto deberá ser confirmado con las entidades competentes en las instancias de coordinación interinstitucional activadas para la atención.
- Levantamiento de los cierres y desvíos si fueron implementados.
- Recuperación de las condiciones normales de la movilidad en el sector, las cuales deberán ser registradas en las bases de datos correspondientes.
- Difusión de información sobre la recuperación de las condiciones normales en la movilidad y de seguridad pública. Para esto se deberá tener en cuenta lo definido en la sección de **Información pública**.

16. Sírvase informar los horarios de circulación determinados para los vehículos de carga de los frentes de obra que se encuentran actualmente en Bogotá.

Se informa que la circulación y operación de vehículos de transporte de carga a nivel distrital se encuentra regulada por los Decretos Distritales 840 de 2019² y 077 de 2020³. Esta normativa contempla excepciones que varían según la actividad económica que desempeñan los vehículos, incluyendo aquellos utilizados en los frentes de obra.

En este sentido, el artículo 6 del Decreto Distrital 840 de 2019 establece lo siguiente:

“Artículo 6º.- Excepciones. Estarán exceptuados de la restricción establecida en el presente decreto, los siguientes vehículos de transporte de carga, los cuales deberán portar los distintivos o documentos correspondientes que acrediten las condiciones que dan origen a la excepción” (ver Tabla 3).

Tabla 3. “Excepciones y descripción

Excepción	Categoría Excluida	Descripción
1	Vehículos de Emergencia	Aplica para vehículos identificados y autorizados para movilizar personas afectadas en salud, prevenir o

² Disponible para consulta en: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=88592>

³ Disponible para consulta en: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=91002>



Excepción	Categoría Excluida	Descripción
		atender desastres o calamidades, o actividades policiales.
2	Vehículos de Valores	Aplica a vehículos blindados adaptados para transporte de valores, deben tener los logos de la empresa de transporte de valores de manera visible.
3	Vehículos que transporten alimentos perecederos	Aplica a vehículos que transporten como carga alimentos perecederos que no hayan tenido transformación física o química, es decir que los alimentos sean naturales y sin procesamiento o manufactura.
4	Vehículos que transporten animales vivos	
5	Vehículos que transporten flores	
6	Vehículos que transporten gases medicinales	
7	Vehículos operativos de las empresas de servicios públicos domiciliarios	Aplica a vehículos de las empresas de servicios públicos domiciliarios operativos en la ciudad de Bogotá D.C, siempre y cuando cuenten con plena y pública identificación, consistente en los logos de la empresa contratante pintados o adheridos en la carrocería del vehículo.
8	Vehículos de transporte de maquinaria y materiales para obras públicas	Aplica a vehículos de transporte de materiales y maquinaria para obras públicas que se encuentren en servicio, siempre y cuando la obra asociada a la actividad cuente con Plan de Manejo de Tránsito-PMT aprobado y vigente de acuerdo con los lineamientos definidos en el respectivo concepto técnico elaborado por la Secretaría Distrital de Movilidad. Los interesados deberán inscribir cada uno de los vehículos con su información de clase, marca, línea, modelo y placa única nacional.



Excepción	Categoría Excluida	Descripción
9	Vehículos tipo grúa	Aplica a vehículos automotores especialmente diseñados con sistema de enganche para levantar y remolcar otro vehículo, siempre y cuando se encuentren debidamente registrados como tales en el Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT, con las normas y características que exige la actividad para la cual se matricule.
10	Vehículos de transporte de carga eléctricos y cero emisiones	Aplica a vehículos eléctricos y de cero emisiones, en los términos señalados en la Ley 1964 de 2019, o la norma que lo modifique, sustituya o adicione.
11	Vehículos de transporte de carga a gas natural dedicado	Aplica a vehículos que han sido diseñados y fabricados para operar exclusivamente con gas natural vehicular.
12	Vehículos de transporte de carga autorregulados	Aplica a los vehículos de carga que actualmente tienen vigente la Resolución de Aprobación del Programa de Autorregulación Ambiental reglamentado en la Resolución 1869 de 2006 de la Secretaría Distrital de Ambiente.

Fuente: Decreto Distrital 840 de 2019

Parágrafo 1°. - Los vehículos de carga extradimensionada y extrapesada estarán sujetos a la Resolución 4959 de 2006 del Ministerio de Transporte y a las disposiciones que la modifiquen, adicionen o sustituyan, cumpliendo los horarios de circulación contemplados en el presente Decreto dentro del Distrito Capital y las disposiciones que establezca la Secretaría Distrital de Movilidad en cada caso.

Parágrafo 2°. – Aquellos vehículos a los que hace alusión el numeral 12 del presente artículo, que se encuentran en proceso de obtener la resolución de aprobación o de prórroga de este Programa siempre y cuando ya hayan realizado y pagado la autoliquidación respectiva al trámite antes del 31 de enero de 2020, se aplicará la excepción de restricción. Esta excepción solo se mantendrá mientras

12

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



esté en firme y por el plazo establecido en la resolución vigente de aprobación o prórroga del Programa de Autorregulación de cada empresa con vehículos de transporte de carga, y las prórrogas o modificaciones posteriores a la entrada en vigencia del presente Decreto solo tendrán validez para efectos diferentes a ser exceptuados de las medidas aquí establecidas.

Parágrafo 3°. - *La excepción establecida en el numeral 9 del presente artículo, para vehículos tipo grúas, sólo aplica de lunes a viernes sin incluir festivos.”*

Por lo tanto, los vehículos mencionados en su consulta no están sujetos a restricciones de circulación en el marco de la normativa vigente, dado que hacen parte de la excepción No. 8.

17. Sírvese anexar una tabla de excel editable donde reporte los siniestros donde se vieron involucrados vehículos de carga, para las vigencias 2021, 2022, 2023 y 2024, discriminando:

- **Fecha y hora**
- **Actores viales involucrados**
- **Localidad**
- **Dirección**
- **Hipótesis del siniestro**
- **Número total de siniestros**
- **Gravedad: lesionados o fallecidos**

En atención a la solicitud, la Secretaría Distrital de Movilidad el día 15 de enero de 2025 realizó consulta a la base del Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito – SIGAT, donde reposa la información recolectada en el Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT levantado durante los siniestros viales, identificando los registros de siniestros viales graves (con lesionados y con fallecidos) en donde se vieron involucrados vehículos de carga, ocurridos durante los años 2021, 2022, 2023 y 2024, obteniendo los resultados que se detallan más adelante.

Es importante mencionar que, a partir del 29 de septiembre de 2022, en cumplimiento del artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, el Ministerio de Transporte expidió la Circular Externa 20224000000057, en la cual se establece que ya no es necesario el diligenciamiento del



Informe Policial de Accidentes de Tránsito - IPAT en los siniestros viales que involucran choques simples. De acuerdo con lo anterior, al no tener un IPAT, es posible que siniestros ocurridos con “sólo daños” no se hayan incluido en el SIGAT y por lo tanto los datos a partir de la expedición de la Circular Externa no son comparables con la información previa. Por lo anterior, en la información suministrada no se incluyen los siniestros con sólo daños.

Con base en lo expuesto, las siguientes tablas presentan el número de siniestros graves ocurridos entre el 01 de enero del 2021 y el 31 de diciembre de 2024 en los que se vieron envueltos vehículos de carga, así como los actores involucrados en los mismos, en la ciudad de Bogotá. D. C.

Tabla 4. Cantidad de siniestros ocurridos en la ciudad de Bogotá. D.C. en los que se vieron envueltos vehículos de carga discriminados por gravedad, entre el 01 de enero del 2021 y el 31 de diciembre de 2024

Gravedad	2021	2022	2023	2024
Con Fallecidos	86	115	112	120
Con Lesionados	527	660	612	649
Total	613	775	724	769

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 15/01/2025 – Fecha de corte 31/12/2024

En los datos de fatalidades se incluyen los fallecidos hospitalarios hasta 30 días posteriores al siniestro vial. No obstante, para el mes de diciembre por ser datos preliminares, se incluyen los fallecidos registrados a la fecha de la consulta

Tabla 5. Actores viales involucrados en siniestros acaecidos en Bogotá. D.C. en los que se vieron envueltos vehículos de carga discriminados por estado, entre el 01 de enero del 2021 y el 31 de diciembre de 2024

Estado	2021	2022	2023	2024
Fallecido	88	118	112	120
Ileso	655	824	717	796
Lesionado	770	990	1.000	1.067
Sin Información	28	14	2	5
Total	1.541	1.946	1.831	1.988

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 15/01/2025 – Fecha de corte 31/12/2024



En los datos de fatalidades se incluyen los fallecidos hospitalarios hasta 30 días posteriores al siniestro vial. No obstante, para el mes de diciembre por ser datos preliminares, se incluyen los fallecidos registrados a la fecha de la consulta

En la base de datos consultada, Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito (SIGAT), se encuentran registrados los siniestros viales georreferenciados, organizados y discriminados según las fechas solicitadas. Estos registros incluyen información detallada sobre las características del evento, como la fecha y hora, los actores viales involucrados, la localidad, la dirección, la hipótesis del siniestro, el número total de siniestros, y su gravedad en términos de lesionados o fallecidos. Puede acceder a estos datos en los anexos de la proposición en mención.

19. Sírvase informar qué acciones y estrategias ha tomado la Secretaría de Movilidad para reducir la ocurrencia de siniestros donde se vean involucrados vehículos de carga pesada y de transporte público masivo.

El Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 (PDSV), adoptado mediante el Decreto Distrital 494 de 2023, establece un marco estratégico para la gestión de la seguridad vial en la ciudad. Su estructura se organiza en 8 ejes estratégicos, 18 programas y 35 acciones concretas. Los ejes del plan son: velocidades seguras, vehículos seguros, infraestructura vial segura, cultura de movilidad segura, cumplimiento de normas, atención a víctimas, gobernanza y gestión del conocimiento. También es importante resaltar que este Plan se aplica con la participación de otras 14 entidades del Distrito, las cuales aportan a cada uno de los ejes, acciones y programas con proyectos que se desarrollan en cada vigencia.

El PDSV, adopta y pone en práctica el enfoque del Sistema Seguro y la Visión Cero, abordando la seguridad vial desde una perspectiva ética, holística e integral, de tal forma que su implementación se hace de manera transversal. Adicionalmente, y pensando en la priorización de los actores vulnerables, se definió el Objetivo General del Plan en el artículo 4 así: "Consolidar un Sistema de Movilidad seguro, protector de la vida e integridad de todos los actores viales mediante una estrategia de seguridad vial integral, basada en la protección de los más vulnerables, que permita avanzar hacia una Bogotá cuidadora, sostenible y consciente."

Particularmente, para transporte de carga, desde el eje estratégico de vehículos seguros del PDSV 2023-2032, se diseñó una metodología para evaluar la viabilidad técnica, tecnológica, legal y financiera de implementar requisitos de seguridad vehicular en procesos de contratación de vehículos y en incentivos para mejorar la seguridad en este segmento. Además, se propuso incorporar condiciones de seguridad vehicular en el manual operativo del FonCarga. También, junto con la Secretaría Distrital de Ambiente se realizó la "III Feria



de Tecnologías y Movilidad Sostenible para el Transporte de Carga", incluyendo por primera vez una sección dedicada a la seguridad vehicular.

De igual forma, dentro de las acciones del PDSV, a través de la Red de Seguridad Vial de la Secretaría Distrital de Movilidad⁴, se desarrollan 13 talleres dirigidos al sector empresarial privado y a organizaciones públicas con el fin de sensibilizar y crear capacidades para que se capaciten a los conductores y usuarios viales que interactúan con vehículos de carga. Actualmente la Red de Seguridad Vial cuenta con 2.622 empresas, de las cuales 240 tienen labores asociadas a transporte de carga.

En cuanto a la seguridad de los vehículos de transporte público masivo también se cuenta con el liderazgo de Transmilenio, el análisis de oportunidad para la implementación de mejoras en materia de seguridad vehicular aplicables a flota nueva y en operación del Sistema Integrado de Transporte Público, en el marco de los contratos de concesión y vinculación de flota. En este punto es necesario mencionar que, son de especial interés aquellos dispositivos que propenden por la protección de los actores viales vulnerables que interactúan con la flota del sistema en el espacio público.

Así mismo se hace seguimiento y acompañamiento con el ente gestor del *SITP* en los Comités de Seguridad Vial con los concesionarios revisando los indicadores de siniestralidad, análisis y lecciones aprendidas, inspecciones viales de puntos y tramos críticos, gestión y control al tránsito por invasión de calzadas troncales, así como seguimiento y control en la velocidad de la flota troncal.

Por otra parte, la SDM a través de su Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad, se adelantan diferentes acciones de formación e información orientadas a promover en los diferentes actores viales conductas seguras al momento de movilizarse por la ciudad y de esta manera fomentar cambios de comportamiento que contribuyan a mitigar la siniestralidad desde un enfoque preventivo y pedagógico, entre quienes se encuentran conductores de vehículos de carga pesada y de transporte público masivo (troncal y zonal).

Para el año 2024 se llevaron a cabo 730 acciones formativas con dichos actores viales, con una participación total de 15.413 personas. Estas acciones incluyeron actividades lúdicas, identificación de puntos ciegos y capacitaciones en temas como normatividad, velocidad, consumo de sustancias psicoactivas como factor de riesgo en la movilidad, seguridad vial, resolución de conflictos, entre otros.

⁴ <https://redempresarial.movilidadbogota.gov.co/>



20. Sírvase informar qué acciones ha realizado la Secretaría de Movilidad para regular la circulación del transporte de carga en Bogotá y de allí, especifique cuántos PMTs tiene registrados actualmente la Entidad, sobre los frentes de obra activos en la ciudad.

Actualmente, se encuentra vigente el Decreto Distrital 840 de 2019⁵ *“Por medio del cual se establecen las condiciones y restricciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el Distrito capital, y se dictan otras disposiciones.”* el cual fue modificado por el Decreto Distrital 077 de 2020⁶ *“Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 840 de 2019 y se dictan otras disposiciones”*.

Estos decretos regulan el tránsito de vehículos de carga así:

“Artículo 3º.- Zona de restricción. Al interior del perímetro señalado en el presente artículo se restringe la circulación de vehículos de transporte de carga con “peso bruto vehicular máximo” superior a ocho mil quinientos kilogramos (8.500kg.), de lunes a viernes entre las 06:00 y las 08:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas:

La zona de restricción inicia en el límite oriental de la ciudad con Calle 170-Calle 170-Carrera 16- Calle 164-Carrera 20-Calle 170-Avenida Boyacá-Avenida de La Esperanza-Avenida de la Américas-Carrera 30- Calle 24 – Carrera 22 – Carrera 24 – Calle 6 – Carrera 30 – Avenida Calle 3 – Carrera 68 – Avenida de las Américas – Avenida Boyacá – Avenida Primero de Mayo – Avenida Carrera 68 – Autopista Sur – Avenida Boyacá – Avenida Villavicencio – Avenida Caracas – Avenida Primero de Mayo Límite oriental.

La zona se encuentra descrita físicamente en el mapa anexo al presente decreto, del cual forma parte integrante, como Zona Uno⁷ (1).

Parágrafo 1.- En el sector de la Localidad de la Candelaria comprendido entre la Carrera 9 y la Avenida Circunvalar, y de la Avenida Jiménez a la Calle 7, se restringe en todo horario el tráfico de vehículos de transporte de carga con “peso bruto vehicular máximo” superior a tres mil quinientos kilogramos (3.500 kg).

⁵ Disponible para consulta en: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=88592>

⁶ Disponible para consulta en: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=91002>

⁷ Disponible para consulta en:

https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/adminverblobawa?tabla=T_NORMA_ARCHIVO&p_NORMFIL_ID=17674&f_NORMFIL_FI LE=X&inputfilext=NORMFIL_FILENAME



Parágrafo 2.- Los vehículos restringidos podrán circular por las vías límite definidas para la zona.

Artículo 4°.- Zona de libre circulación de vehículos de transporte de carga. En el área remanente de la descrita en el artículo anterior se permite la circulación de vehículos de transporte de carga con año modelo no superior a veinte (20) años, durante las veinticuatro (24) horas, de conformidad con las disposiciones del Código Nacional de Tránsito Terrestre y la señalización que la autoridad de tránsito establezca. Dicha zona está conformada por las áreas remanentes de las previstas en el párrafo segundo del artículo tercero del presente decreto.

La zona se encuentra descrita físicamente en el mapa anexo al presente decreto, del cual forma parte, como Zona dos (2).

Artículo 5°.- Restricción por generación vehicular. Los vehículos de carga de año modelo superior a veinte (20) años, tendrán restricción dentro de la jurisdicción del Distrito Capital los días sábados entre las 05:00 y las 21:00 horas, horario rotativo de acuerdo con el último dígito de la placa par o impar del vehículo. Esta restricción iniciará con las placas pares el primer sábado luego de la entrada en vigencia el presente Decreto.” (Ver tabla 6).

Tabla 6. Rotación de placas para pico y placa

Primer sábado luego de la entrada en vigencia del presente decreto	Semana 2	Rotación de placas en continuación a la semana 2 de vigencia del presente decreto.
Placa par	Placa impar	

Fuente: Decreto Distrital 840 de 2019 modificado por el Decreto Distrital 077 de 2020

Adicionalmente, de lunes a viernes sin incluir festivos, dichos vehículos no podrán transitar entre las 06:00 y las 08:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas.

Parágrafo 1.- Los vehículos de servicio público y particular clase camioneta, con tipo de carrocería: estacas, furgón, estibas y panel, estarán sujetos a las medidas de restricción establecidas en el presente artículo.



Parágrafo 2.- *A los vehículos repotenciados, para efectos de la aplicación del presente artículo, se tendrá en cuenta el año modelo asignado en el Registro Único nacional de Tránsito – RUNT, correspondiente al modelo del motor reemplazado.”*

Actualmente, se encuentra vigente una restricción para los vehículos de carga de año modelo 2004 o inferior, de lunes a viernes entre las 6:00 y las 8:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas. Adicionalmente, estos vehículos tienen restricción los días sábado entre las 5:00 y las 21:00 horas, de acuerdo con el último dígito de la placa par o impar.

Por lo anterior, desde la Secretaría Distrital de Movilidad se vigila el cumplimiento de la normatividad antes descrita.

Respecto a su solicitud de cuántos PMT tiene registrados actualmente la Entidad, se informa que durante la vigencia 2024 se atendieron 42876 PMT y en lo corrido del año 2025 (corte al 17 de enero de 2025) se han recibido y atendido 1143 solicitudes de Planes de Manejo de Tránsito (PMT), de los cuales se tienen a corte del 17 de enero de 2025 aproximadamente 6635 PMT activos para obras públicas como la construcción de infraestructura vial de alto impacto, proyectos de valorización, ampliación y construcción de infraestructura de modos de transporte masivo como la construcción de las Troncales de TransMilenio, Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) y Regiotram de Occidente; así como la rehabilitación de la red matriz de acueducto, entre otras.

La SDM espera haber atendido de forma satisfactoria los interrogantes conforme a sus competencias.

Cordialmente,



Claudia Andrea Diaz Acosta

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 27-01-2025 01:19 PM

Aprobó: Ana Maria Cataño Blanco-Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad
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: Liliana Paola Oñate Acosta-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Martha Cecilia Bayona Gómez-Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito
Aprobó: Nathaly Patiño Gonzalez-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte





SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510000305141

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Aprobó: Rafael Unda Venegas-Dirección de Inteligencia para la Movilidad
Aprobó: Sandra Esperanza Rodríguez Castañeda-Subdirección de Transporte Privado
Aprobó: Valentina Acuña García-Dirección de Planeación de la Movilidad
Revisó: Ana María Peroza -Asesora del Despacho
Gina Salazar- Asesora del Despacho 22-01-2025
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 20-01-2025
Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 20-01-2025
Lorena Figueroa- Dirección de Inteligencia para la Movilidad 20-01-2025
Elaboró: Martha Helena Silva Morales- Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito 20-01-2025
Javier Orlando Fernandez-Dirección de Inteligencia para la Movilidad 20-01-2025
Lady Alejandra Piedrahita Villarraga - Subdirección de Transporte Privado 20-01-2025
Andrea Viviana Zambrano - Oficina de Seguridad Vial 20-01-2025
Nelson Antonio Hermosa Cruz - Subdirección de Gestión en vía 20-01-2025
Julie Andrea Vargas - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad 20-01-2025
Compiló: Paula Andrea Vargas Torres -Despacho
Anexos -https://drive.google.com/drive/folders/16sJqtrStXrWb6aC1ryhizWeJOc1bNRX7?usp=drive_link

20

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.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co