



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

202510000305431

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

CONCEJO DE BOGOTÁ 27-01-2025 03:03:41

2025ER1503 O 1 Fol:22 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DISTRITA DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ

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

ASUNTO: RTA. PROPOSICION 36-2025

OBS: N° 202510000305431

Bogotá D.C., enero 27 de 2025

Señor(a)

**DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA**

Concejo De Bogota

Calle 36 28 A 41

Email: [comisiondelplan@concejobogota.gov.co](mailto:comisiondelplan@concejobogota.gov.co)-[correspondencia@concejobogota.gov.co](mailto:correspondencia@concejobogota.gov.co)

Bogota - D.C.

**REF:** Respuesta Proposición 36-2025

Respetado Doctor Giraldo

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

**1. La Asamblea General de las Naciones Unidas mediante su Resolución 74/299 de 2020, declaró un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de reducir las muertes y traumatismos debido al tránsito por lo menos en un 50% durante ese período. Sirvase informar que acciones ha adelantado la Secretaría para avanzar en ésta acción de la Resolución de Naciones Unidas.**

La Secretaría Distrital de Movilidad junto con las demás entidades del Distrito se ha sumado a los propósitos de las Naciones Unidas que para 2010 proclamó el Primer Decenio de Acción por la Seguridad Vial (2011-2020) ratificado con ocasión de la declaración del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial y el Plan Mundial de Seguridad Vial, a través de la permanente gestión en seguridad vial que incluye la adopción de los principios de Visión Cero y Enfoque de Sistema Seguro, ambos formalizados en la actualización y permanente seguimiento del Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV).

Es pertinente considerar que el compromiso de los Estados a nivel mundial, ligado al Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, tiene como objetivo incentivar la adopción de programas para la seguridad vial fijando como meta global, para 2031, estabilizar y reducir el número de víctimas de siniestros viales que representen por lo menos el 50% durante este período.

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](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



Considerando que Bogotá gestiona la seguridad vial de manera focalizada con una visión integral desde el año 2006<sup>1</sup> la planeación y ejecución de intervenciones se abordan, desde diferentes instancias y conforme a las competencias, en el marco del Plan Distrital de Seguridad Vial, instrumento estratégico mediante el cual se han establecido las acciones a ejecutar por parte de las diferentes entidades que conforman la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial del Distrito Capital<sup>2</sup>.

Es importante señalar, que para el período de su consulta, se tuvo el PDSV 2017 - 2026, el cual fue posteriormente actualizado en 2023 con el fin de armonizarse con las nuevas disposiciones del Plan Nacional de Seguridad Vial<sup>3</sup>, dando lugar al Plan Distrital de Seguridad Vial 2023 - 2032<sup>4</sup>, el cual se estructura en 8 ejes estratégicos: velocidades seguras, vehículos seguros, infraestructura vial segura, cumplimiento de normas, cultura de movilidad segura, atención y cuidado a víctimas de siniestros viales, gobernanza y gestión del conocimiento, los cuales se implementan mediante 18 programas y 35 acciones.

La implementación de estas acciones son de carácter transversal y se materializan a través de la ejecución con o sin inversión de proyectos definidos en los Planes Distritales de Desarrollo formulados tanto por las diferentes entidades distritales como por las dependencias de la misma SDM. De acuerdo a lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) junto con entidades del Sector Movilidad y las demás entidades que conforman la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial (CISV)<sup>5</sup>, en el marco de las competencias particulares y bajo las normas que rigen a la misma Comisión, ejecutan las acciones establecidas en este Plan como carta de navegación a nivel Distrital y adelantan el seguimiento que se registra en Reportes Trimestrales consolidados. Estos registros

<sup>1</sup> Bogotá formuló el primer **Plan de Seguridad Vial del Distrito Capital**, estableciendo las directrices, fases y proyectos destinados a disminuir la siniestralidad y la gravedad de las lesiones a personas y los daños a las cosas, mediante el artículo 66 del Decreto Distrital 319 de 2006 "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones" (Derogado por el [Decreto Distrital 497 de 2023](#)), como carta de navegación en la intervención para reducir los siniestros viales ha sido permanentemente actualizado en línea con la evolución de las políticas mundiales y nacionales en seguridad vial y producto del análisis de las particularidades de la movilidad en la Ciudad, a través del [Decreto Distrital 397 de 2010](#), derogado mediante [Decreto Distrital 813 de 2017](#) derogado por el [Decreto Distrital 494 de octubre 26 de 2023](#) (vigente a la fecha)

<sup>2</sup> Creada mediante el Decreto Distrital 185 de 2012 modificado por el [Decreto Distrital 444 de 2021](#) "Por medio del cual se modifica y adiciona el [Decreto Distrital 185 de 2012](#) "Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial", adicionado por el [Decreto Distrital 594 de 2015](#)".

<sup>3</sup> Adoptado mediante Decreto 1430 de 2022

<sup>4</sup> Adoptado mediante [Decreto Distrital 494 de 2023](#) por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones.

<sup>5</sup> Creada mediante el Decreto Distrital 185 de 2012 modificado por el [Decreto Distrital 444 de 2021](#) "Por medio del cual se modifica y adiciona el [Decreto Distrital 185 de 2012](#) "Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial", adicionado por el [Decreto Distrital 594 de 2015](#)".





forman parte de los anexos de las actas suscritas de las sesiones desarrolladas por esta instancia.

Para detallar las acciones realizadas a través de la implementación y seguimiento del Plan Distrital de Seguridad Vial, se puede dirigir a la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad en la ruta Transparencia y acceso a la información - 9. Obligación de reporte de información – 9.1 Informes, estudios, investigaciones y otras publicaciones - Instancias de Coordinación - Comisión Intersectorial de Seguridad Vial y allí consultar por año las Actas y Anexos que contienen los reportes trimestrales de seguimiento al PDSV. De igual manera puede consultar el siguiente enlace

- [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias\\_de\\_coordinacion](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion), entrando a la opción de Comisión Intersectorial de Seguridad Vial.

En complemento a lo anterior, y de forma sintetizada, se destacan a continuación algunos de las principales logros en el marco del PDSV 2017 - 2026:

- Implementación y Sostenimiento del Programa de Gestión de Velocidad (PGV)
- Creación e Implementación de la Red de Seguridad Vial
- Creación e implementación del Programa Plazoletas Bogotá y Proyectos Estratégicos peatonales.
- Elaboración de la Guía de Auditorías de Seguridad Vial en Vías Urbanas
- Inclusión de la perspectiva de seguridad vial en los instrumentos de planificación de movilidad y espacio público en la ciudad.
- Centro de orientación a víctimas de siniestros viales - ORVI
- Gestión e implementación de los espacios priorizados bajo el Programa Plazoletas
- Formulación del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 (Decreto 494 de 2023)

Asimismo, en el marco del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023 - 2032, vigente a la fecha, se señalan algunas de las principales acciones que se desarrollaron durante la vigencia del 2024:

- Se logró un avance del 20% en el estudio de límites de velocidad de 14 corredores principales de la ciudad.
- Se formuló una metodología para la Priorización de Controles de Velocidad, utilizando datos históricos de siniestralidad y velocidades obtenidas de Google API.
- Con el fin de implementar requerimientos de seguridad vehicular y de elementos de protección para la adquisición, alquiler o concesión de flota de las entidades del Distrito, se elaboró el diagnóstico de seguridad vehicular de la flota de carga propia,



alquilada o tercerizada por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), Unidad de Mantenimiento Vial (UMV) y Empresa Metro de Bogotá (EMB).

- Se realizó a través del IDU, la implementación de 10 resaltos parabólicos sobre la Av. Guayacanes en el mes de septiembre, logrando una reducción significativa de la siniestralidad del tramo, esto soportado en la generación del Lineamiento Técnico de Seguridad Vial - Resaltos Parabólicos emitido por la OSV, con el cual se podrá llevar a cabo intervención en otros corredores con alta siniestralidad.
- Se ha impulsado la incorporación de pruebas de tamizaje de embriaguez en operativos de diferentes enfoques y en horarios diurnos.
- Se llevó a cabo el seguimiento semestral de la aplicación de los Lineamientos Técnicos en Seguridad Vial vigentes, a las respectivas dependencias de la Entidad. Se realizó la elaboración, adopción y publicación de los Lineamientos Técnicos de Ubicaciones Críticas por Siniestralidad y se elaboró la versión actualizada del lineamiento de Auditorías de Seguridad Vial.

**2. En el marco de la Resolución 74/299, de Naciones Unidas se identifican 5 acciones concretas en la cuales deben focalizarse las autoridades nacionales, y/o locales, así como la sociedad civil (sector privado), siendo estas:**

- a) Infraestructura vial segura
- b) Vehículos seguros
- c) Uso seguro de las vías de tránsito
- d) Respuesta después de los accidentes
- e) Transporte multimodal y planificación del uso del suelo

**Sírvase informar qué acciones ha adelantado la Secretaría frente a las 5 acciones señaladas.**

En atención a su consulta, es pertinente precisar que el Distrito Capital ha abordado de manera integral el análisis y gestión de la siniestralidad vial como una prioridad concreta desde el año 2006, actualizando periódicamente el Plan Distrital de Seguridad Vial como carta de navegación en la intervención para reducir los siniestros viales, incorporando la evolución de las políticas mundiales y nacionales en seguridad vial y producto del análisis de las particularidades de la movilidad en la ciudad.

De esta manera, a largo de los años, el Plan Distrital de Seguridad Vial del Distrito Capital ha sido estructurado atendiendo, además de las políticas mundiales, las disposiciones del Plan Nacional de Seguridad Vial vigente, el Plan Maestro de Movilidad (Decreto Distrital 319 de 2006 derogado por el Decreto Distrital 497 de 2023 "Por el cual se adopta el Plan



de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”) y bajo las condiciones previstas en la regulación del tránsito y transporte, sus normas reglamentarias y, modificatorias.

En ese sentido, Bogotá formuló en 2006 el primer Plan de Seguridad Vial del Distrito Capital<sup>6</sup>, estableciendo las directrices, fases y proyectos destinados a disminuir la siniestralidad y la gravedad de las lesiones a personas y los daños a las cosas. Posteriormente, considerando que este primer Plan Distrital para Bogotá inició su ejecución previo a la adopción del primer Plan Nacional de Seguridad Vial<sup>7</sup> fue necesaria la primera actualización adoptada mediante [Decreto Distrital 397 de 2010](#), el cual igualmente fue actualizado mediante [Decreto Distrital 813 de 2017](#) “Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026” mediante el cual el Distrito oficializó la adopción de la Política de Seguridad Vial “Visión Cero”. Seguido a este Plan, y de acuerdo con la política pública global en seguridad vial y bajo los parámetros definidos a nivel nacional a través del nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial, adoptado mediante el [Decreto 1430 de 2022](#), Bogotá ratifica la Visión Cero muertes en el tránsito y formaliza la adopción del Enfoque de Sistema Seguro<sup>8</sup> mediante la actualización del PDSV a través del [Decreto Distrital 494 de 2023](#) evolucionando de 5 a 8 ejes de acción<sup>9</sup>, manteniendo los ejes de infraestructura, cultura, víctimas, controles y gobernanza; y posicionando con carácter estratégico y como eje de acción la gestión de velocidades seguras, el uso de vehículos seguros y de elementos de protección y la gestión del conocimiento para la toma de decisiones basadas en la evidencia

De esta forma, desde el Decreto Distrital 813 de 2017 hasta el actual PDSV 2023 - 2032 se han implementado esfuerzos que se enmarcan en los 8 ejes del PDSV y que abordan las acciones que se consultan, a continuación se destacan algunas de estas para la vigencia de 2024:

<sup>6</sup> Adoptado mediante el artículo 66 del **Decreto Distrital 319 de 2006** “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones” (Derogado por el Decreto Distrital 497 de 2023)

<sup>7</sup> El Ministerio de Transporte adoptó mediante [Resolución 1282 del 30 de marzo de 2012](#), el Plan Nacional de Seguridad Vial, para el período 2011-2016.

<sup>8</sup> Complementando el concepto de **enfoque seguro** establecido para todas las acciones del recurso humano para adelantar la política de la Visión Cero, conforme a lo previsto en el Decreto Distrital 813 de 2017 y lo previsto en la Ley 2251 de 2022 “Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con **enfoque de sistema seguro** y se dictan otras disposiciones Ley Julián Esteban.”

<sup>9</sup> El actual Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, además de adoptar el enfoque de Sistema Seguro y los principios de la Visión Cero, cambia su estructura pasando de abordar 5 pilares estratégicos, a 8 áreas de acción a saber: 1. Velocidades seguras, 2. Vehículos seguros, 3. Infraestructura vial segura, 4. Comportamiento seguro, 5. Cumplimiento de Normas, 6. Atención integral a Víctimas, 7. Gobernanza, 8. Gestión del conocimiento.





### Eje 1: Velocidades Seguras

- Se realizó el diagnóstico preliminar para actualizar el Plan de Gestión de Velocidad de Bogotá, renovando los lineamientos del Programa de Gestión de Velocidad adoptado en 2018.

### Eje 2: Vehículos Seguros

- Se elaboró el diagnóstico de seguridad vehicular de la flota de carga propia, alquilada o tercerizada por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), Unidad de Mantenimiento Vial (UMV) y Empresa Metro de Bogotá (EMB).
- Se elaboró el estudio observacional y línea base de elementos básicos de seguridad vehicular del tránsito de carga circulando por Bogotá.
- Se elaboró la metodología para efectuar el estudio de mercado y los análisis de viabilidad técnica, tecnológica, legal y financiera de la implementación de requerimientos de seguridad vehicular del segmento de carga en los procesos de compra, alquiler o subcontratación de vehículos por parte de las Entidades del Distrito, así como de la implementación de incentivos y desincentivos a este segmento para la promoción de mejoras en seguridad vehicular. La implementación de esta metodología y los análisis derivados se encuentran en proceso.
- Se elaboró la propuesta "Condiciones de seguridad vehicular para acceder al beneficio del FonCarga" y se entregó a la Secretaría Distrital de Ambiente para su incorporación en el manual operativo del Fondo. Se apoyó el desarrollo de la "III Feria de Tecnologías y Movilidad Sostenible para el Transporte de Carga" y se realizaron jornadas pedagógicas enfocadas en la mitigación de riesgos viales por la interacción de vehículos de transporte de carga con usuarias y usuarios viales vulnerables, principalmente puntos ciegos, efecto venturi y velocidad, en las que se contó con la participación de 1,023 personas.

### Eje 3: Infraestructura vial segura:

- Se ha avanzado en la ejecución de auditorías de seguridad vial en proyectos próximos a inaugurar y en puntos críticos identificados, mediante visitas técnicas, elaboración de informes detallados y seguimiento de las recomendaciones. Además, se está llevando a cabo la actualización del lineamiento de Auditorías de Seguridad Vial.

### Eje 4: Cumplimiento de normas:

- En 2024 se implementó la estrategia "No somos una cifra" para humanizar las víctimas de siniestros viales en Bogotá, tras los 543 fallecidos y 22.648 lesionados registrados en 2023. Esta iniciativa resalta que cada víctima es una persona con historia, buscando reducir las muertes y lesiones en el tránsito.



- Se realizaron diversas campañas basadas en datos de siniestralidad para abordar los principales factores de riesgo en las vías de Bogotá, entre las acciones destacadas se incluyen una campaña en medios masivos con Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety (BIGRS) - Vital Strategies sobre la importancia del respeto de los límites de velocidad, mensajes en redes sociales sobre la protección de los actores viales más vulnerables, la conmemoración del Día de las Víctimas de Siniestros Viales y la integración de medidas en el “Plan Navidad” para reducir siniestros viales durante las festividades.
- Se realizaron acciones de formación diseñadas para informar y sensibilizar en Seguridad Vial a diferentes actores viales, con el objetivo del cuidado de los más vulnerables, como peatones, ciclistas y motociclistas; esta acciones están principalmente enfocada en la enseñanza de normatividad, factores de riesgo, cultura ciudadana, velocidad y siniestralidad, uso de elementos de protección, uso adecuado de la infraestructura.

**Eje 5: Cumplimiento de normas**

- Se desarrolló e implementó la metodología de priorización de los controles de velocidad basada en el análisis de potencial de vidas salvadas (PVS) y heridos reducidos (PHR), con el fin de identificar y priorizar las ubicaciones en vías arteriales en donde la implementación del control de velocidad podría ayudar a reducir un mayor número de víctimas por siniestros viales. Esta estrategia se articuló con la mejora integral de la disposición de los controles en vía con agentes civiles.
- Se realiza apoyo técnico en la programación y seguimiento de las acciones de prevención vial desarrolladas por la Seccional de Tránsito de Bogotá, con el análisis de siniestralidad vial, con el objetivo de identificar ubicaciones críticas por siniestralidad para los actores viales vulnerables.
- Se realiza el apoyo técnico en la gestión de renovación y nuevos puntos de SAST (Sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones) en la ciudad ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de acuerdo con la normativa establecida para ello.

**Eje 6 - Atención y cuidado a víctimas de siniestros viales**

- Se ha continuado con la atención a las ciudadanas y ciudadanos que acuden al Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales - ORVI en busca de cualquier proceso de orientación (social, jurídico y/o psicológico) después de ocurrido un siniestro vial.
- Se gestionaron espacios para identificar y socializar el alcance y responsabilidad específicas de cada entidad que hace parte de la cadena de atención de emergencias.



**Eje 7 - Gobernanza**

- En cumplimiento del Acuerdo 315 de 2008 del Concejo de Bogotá, se organizó La XVIII Semana de la Seguridad Vial, celebrada del 1 al 5 de octubre. El evento promovió mejores prácticas y alianzas con organizaciones como la Iniciativa Bloomberg, OPS/OMS y la Fundación FIA, enfocándose en la protección de los actores viales más vulnerables.
- En la Red de Seguridad Vial se realizaron 12 talleres pedagógicos virtuales y 1 taller presencial. Adicionalmente, se gestionaron capacitaciones personalizadas con las empresas que lo solicitaron, en temas como: Módulo fatiga y sueño en la movilidad, Módulo velocidad y factores de riesgo, Módulo comportamental. Se premiaron 55 empresas en los Reconocimientos 2024 en Seguridad Vial, de la siguiente manera: 18 Sellos Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV), 6 Sellos Salvavidas en Motos, 18 Reconocimientos en Buenas Prácticas, Planes Padrino.
- En el marco del PACTO Por la Movilidad Segura de los Motociclistas con Centros de Enseñanza, se logró consolidar un total de 68 inscritos, con los que se logró desarrollar el primer eje del pacto sobre el apoyo en la implementación y formulación de sus Planes Estratégicos de Seguridad Vial. También se dió inicio al segundo eje del pacto, que consiste en la realización de un refuerzo para instructores, logrando realizar capacitaciones sobre normatividad, gestión de Velocidad y cultura para la movilidad segura.

**Eje 8 - Gestión del conocimiento**

- Se publicó el Anuario de datos de Siniestralidad Vial de 2023, documento que contiene los principales indicadores de seguridad vial en Bogotá, se analizan y presentan los datos sobre siniestros viales y víctimas (fatales y heridos), vehículos involucrados y caracterización de los usuarios viales, la intención de la publicación es brindar datos que generen información para el análisis y la toma de decisiones en materia de política pública en la ciudad

Para detallar las acciones realizadas a través de la implementación y seguimiento del Plan Distrital de Seguridad Vial, se puede dirigir a la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad en la ruta Transparencia y acceso a la información - 9. Obligación de reporte de información - 9.1 Informes, estudios, investigaciones y otras publicaciones - Instancias de Coordinación - Comisión Intersectorial de Seguridad Vial y allí consultar por año las Actas y Anexos que contienen los reportes trimestrales de seguimiento al PDSV. De igual manera puede consultar el siguiente enlace

- [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias\\_de\\_coordinacion](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion), entrando a la opción de Comisión Intersectorial de Seguridad Vial.

8

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



**3. El Gobierno Nacional a través del Decreto 1430 del 29 de julio de 2022, aprobó el Plan Nacional de Seguridad Vial, en el Artículo 4 de la norma señalada, se establece articulación con los Planes Locales de Seguridad Vial, sírvase anexar las acciones adelantadas de articulación.**

**ARTÍCULO 4. Articulación con los Planes Locales de Seguridad Vial.** Los Planes Locales de Seguridad Vial que diseñen e implementen las entidades territoriales deberán armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, aprobado en el presente Decreto. Dicha armonización deberá ser llevada a cabo dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición del presente Decreto.

**PARÁGRAFO.** En todo caso, cada una de las entidades territoriales deberán atender las acciones particulares definidas en el Anexo durante el diseño e implementación de sus Planes Locales de Seguridad Vial, a partir de las características de los niveles de siniestralidad y condiciones particulares de su territorio. Lo anterior, sin perjuicio de desarrollar las demás acciones generales definidas en el citado Anexo.

Atendiendo a los consensos y orientaciones globales para fortalecer el marco de acción para una movilidad segura, mencionados en la respuesta del primer numeral, Colombia actualizó su Política de Seguridad Vial reflejada en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 (PNSV 2022-2031), que incorpora por primera vez el Enfoque del Sistema Seguro y el objetivo de reducir en un 50% los fallecimientos derivados de la siniestralidad vial. Así mismo, el enfoque de Sistema Seguro se adopta en Colombia con la Ley 2251 de 2022, *"Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones - Ley Julián Esteban"*. La adopción del enfoque de Sistema Seguro con el PNSV 2022 - 2031 y con la citada Ley representa un cambio frente al abordaje tradicional de la seguridad vial en la Política Nacional de Seguridad Vial.

Con el fin de afrontar los nuevos retos para promover una movilidad más segura en el Distrito y teniendo en cuenta que los instrumentos de política pública global y nacional se han actualizado para esta segunda década del siglo XXI, la Secretaría Distrital de Movilidad



adoptó el Plan Distrital de Seguridad Vial *PDSV 2023-2032* bajo el lema: **CONSOLIDANDO UN SISTEMA SEGURO - Bogotá protege la vida en las vías.**

Vale la pena mencionar que este Plan Distrital de Seguridad Vial considera las disposiciones de orden nacional para la formulación de los Planes Locales de Seguridad vial, y fue adoptado mediante [Decreto Distrital 494 de 2023](#)<sup>10</sup> por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones. Como se mencionaba previamente, el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023 - 2032 cuenta con 8 ejes estratégicos: velocidades seguras, vehículos seguros, infraestructura vial segura, cumplimiento de normas, cultura de movilidad segura, atención y cuidado a víctimas de siniestros viales, gobernanza y gestión del conocimiento, los cuales se implementan mediante 18 programas y 35 acciones.

**4. Con base, en el artículo 4º del Decreto 1430 de julio de 2022, la administración distrital de la ciudad de Bogotá D.C., expidió el Decreto Distrital No. 494 del 26 de octubre de 2023, mediante el cual adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, y se derogó el decreto distrital hasta ese momento vigente en esta materia: el Decreto Distrital 813 de 2017 (Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026).**

**Sírvase informar y soportar las razones por las cuales no se contempla aspectos específicos relacionados con acciones en materia de seguridad vial para los usuarios de motocicletas en la ciudad de Bogotá?.**

Los usuarios de motocicleta que circulan por las vías de Bogotá son un actor fundamental en los análisis de siniestralidad que soportan la toma de decisiones en que se enmarca la política distrital de seguridad vial plasmada en el Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV) y a quienes se espera igualmente beneficiar al generar condiciones de movilidad segura bajo los enfoques de Sistema Seguro y Visión Cero.

En este orden de ideas desde la Secretaría Distrital de Movilidad, con el liderazgo de la Oficina de Seguridad Vial, se llevó a cabo la armonización y actualización del PDSV logrando la articulación de entidades del sector público, privado, académicos, ONGs, Banca Multilateral y actores de la sociedad civil, con el fin de llevar a cabo un proceso de ideación y concertación fruto del cual se elaboró el Documento Técnico de Soporte (DTS) del “Plan

<sup>10</sup> Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones.



Distrital de Seguridad Vial 2023-2032” el cual se adopta mediante el Decreto 494 de 2023<sup>11</sup> y hace parte integral del mismo.

Respondiendo al interrogante del requerimiento es pertinente señalar que este DTS en su numeral “1.3. ¿Por qué es necesario actualizar el PDSV 2017-2026?” señala que a partir de un proceso de revisión frente a las acciones e indicadores contemplados en el PDSV 2017-2026, “como parte de los insumos iniciales por tener en cuenta para la construcción de la estructura del nuevo PDSV se identificaron las siguientes oportunidades de mejora:

*En cuanto a las acciones se identificó que es necesario:*

- *Replantear o reformular acciones por dificultades en su implementación debido a cambios normativos, acceso a información y especificidad en su alcance.*
- *Eliminar o actualizar acciones que se completaron o que pueden ser actualizadas con acciones más eficientes.*
- *Unificar acciones afines para facilitar el proceso de seguimiento y focalizar esfuerzos.*
- *Integrar acciones del PDSV del motociclista para brindar un tratamiento transversal a todos los actores viales vulnerables que también requieren intervenciones integrales, incluyendo aquellos actores viales que tienen interacción con estos.* (Subrayado fuera de texto)

Adicionalmente, en concordancia con este enfoque, el actual PDSV acoge los lineamientos señalados en el Plan Nacional de Seguridad Vial, priorizando al actor vial usuario de la motocicleta dentro del grupo de mayor vulnerabilidad, enfocando todos los esfuerzos posibles en promover y promocionar acciones en pro de su protección, señalando igualmente la importancia de lograr la participación, apropiación y sentido de pertenencia frente a este plan como herramienta para asegurar su éxito.

## **5. ¿Sírvese informar en qué año se implementó la política de Visión Cero? y cuáles fueron los resultados de la misma?**

La Visión Cero fue adoptada con el Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026 a través del Decreto Distrital 813 de diciembre de 2017. Este Plan, como política pública distrital se caracteriza por desarrollarse en un horizonte de largo plazo que sobrepasa los períodos de administración de los gobiernos y orienta el proceso de cambio frente a realidades sociales

<sup>11</sup> [Decreto Distrital 494 de 2023](#) “Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”



relevantes, así mismo, se convierte en un ejercicio de planeación participativa entre actores gubernamentales, la academia, empresas y agremiaciones, poblaciones, organizaciones y sectores sociales.<sup>12</sup>

Por lo anterior, la Visión Cero es también incorporada en el Decreto 555 del 2021 *“Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”*, puntualmente en su artículo Artículo 93 de Estrategias del Sistema de Movilidad se contempla que la *“(…) Reducción de los conflictos entre los diferentes actores viales, medidas para la gestión de la velocidad y diseño de infraestructura con enfoque de Visión Cero”*. En este mismo sentido, el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 vigente, en su Documento Técnico de Soporte, en el numeral 3.1 menciona que *“El presente PDSV adopta y pone en práctica el enfoque del Sistema Seguro dentro del que se circunscribe la Visión Cero, con el fin de abordar la seguridad vial desde una aproximación ética y holística”*.

El detalle de las actividades y logros alcanzados a través del tiempo con la adopción de la Visión Cero se encuentran relacionados en los Informes de Gestión y Resultados publicados por la Secretaría Distrital de Movilidad para las vigencias 2016 a 2023 que se pueden consultar en la página web de la SDM en el enlace: [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/informes\\_de\\_gestion](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/informes_de_gestion) y que detallan la gestión de las diferentes áreas de la Entidad.

De manera sintetizada, se comparten algunos de los resultados que a lo largo del tiempo se han evidenciado:

- Creación e Implementación del Programa de Gestión de Velocidad; aquí se destaca la adopción de 50 km/ como límite máximo de velocidad en las vías del Distrito.
- Creación e Implementación de la Red de Seguridad Vial, a corte del 30 de noviembre la Red cuenta con 2.000 inscritos.
- Creación e implementación del Programa Plazoletas Bogotá y Proyectos Estratégicos peatonales PEP con 16 Proyectos Implementados a la fecha.
- Elaboración de la Guía de Auditorías de Seguridad Vial en Vías Urbanas
- Creación del Centro de orientación a víctimas de siniestros viales - ORVI
- Diseño e implementación de lineamientos técnicos de seguridad vial en el ámbito distrital.
- El estudio de análisis detallados de siniestros viales para identificar los principales factores de riesgo asociados a estos eventos en el Distrito

<sup>12</sup> Guía para la formulación e implementación de políticas públicas del Distrito, consultada en el enlace: <https://www.sdp.gov.co/gestion-socioeconomica/politicas-sectoriales/guia-de-politica-publica>



- Transversalización de la Visión Cero y del enfoque de Sistema Seguro en instrumentos de planeación, en particular en el Plan de Ordenamiento Territorial 2022-2035 y en el Plan de Movilidad Sostenible y Segura 2023-2035
- La actualización del Plan Distrital de Seguridad Vial en la vigencia 2023-2032, para armonizarse con la política nacional de seguridad vial - Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, y adoptar las mejores prácticas a nivel global, entre estas la adopción del enfoque de Sistema Seguro dentro de la que se circumscribe la Visión Cero.

**6. ¿Sírvese informar a cuánto asciende el parque de motocicletas en la ciudad de Bogotá a hoy?**

A corte de diciembre 31 de 2024, el Distrito contaba con cuatrocientas setenta y siete mil seiscientos treinta y seis (477.636) motocicletas registradas en el Registro Distrital Automotor (RDA), el cual es administrado por la Concesión Circulemos Digital, de conformidad con el contrato de concesión 2519 de 2021.

**7. ¿Sírvese informar cuántos “usuarios de motocicletas” fallecieron y cuántos se lesionaron en la ciudad de Bogotá, durante el periodo 1 de enero al 31 de diciembre de 2024?**

Para este punto la Secretaría Distrital de Movilidad el día 20 de enero de 2025 realiza 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, identificando los registros de siniestros viales graves (con lesionados y con fallecidos) ocurridos en Bogotá durante el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2024, obteniendo como resultado de la consulta que en el año 2024 se registraron 11.371 usuarios de motocicleta lesionados y 263 usuarios de motocicleta fallecidos.

En la siguiente tabla se presenta el número total de víctimas lesionadas y fallecidas identificadas como “usuarios de motocicleta” que se vieron involucrados en siniestros viales graves ocurridos en el año 2024 en Bogotá.

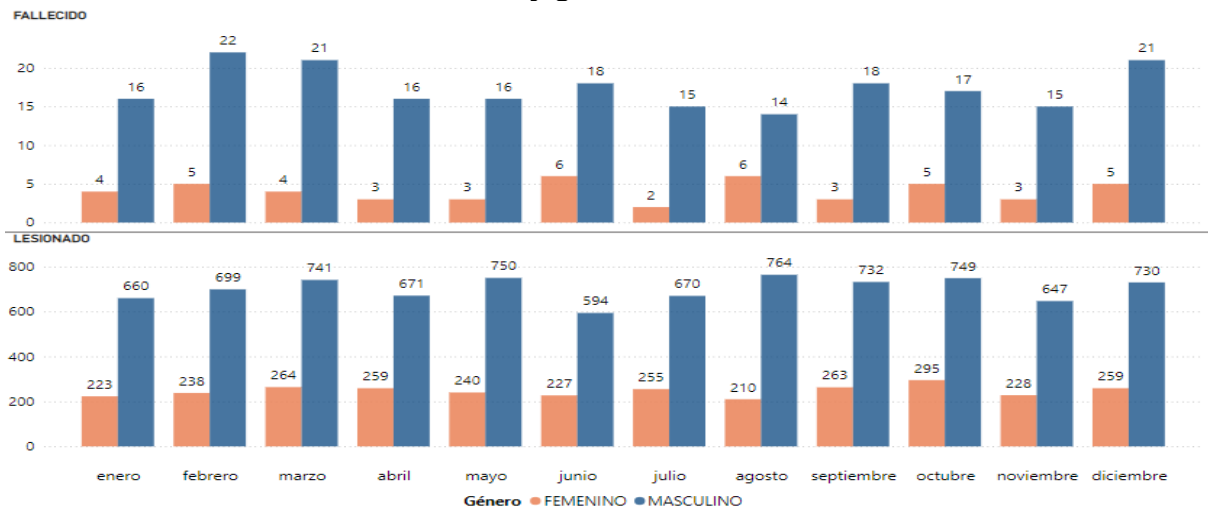
**Tabla No 1. Usuarios de motocicleta lesionados y fallecidos involucrados en siniestros graves ocurridos en Bogotá durante el año 2024, discriminado por estado y género.**



Estado – género	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
<b>Lesionado</b>	<b>883</b>	<b>938</b>	<b>1.005</b>	<b>930</b>	<b>990</b>	<b>822</b>	<b>925</b>	<b>974</b>	<b>995</b>	<b>1.044</b>	<b>875</b>	<b>990</b>
Femenino	223	238	264	259	240	227	255	210	263	295	228	259
Masculino	660	699	741	671	750	594	670	764	732	749	647	730
Sin información	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
<b>Fallecido</b>	<b>20</b>	<b>27</b>	<b>25</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>24</b>	<b>18</b>	<b>20</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>19</b>	<b>27</b>
Femenino	4	5	4	3	3	6	2	6	3	5	3	5
Masculino	16	22	21	16	16	18	15	14	18	17	15	21
Sin información	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	1
<b>Total</b>	<b>903</b>	<b>965</b>	<b>1.030</b>	<b>949</b>	<b>1.009</b>	<b>846</b>	<b>943</b>	<b>994</b>	<b>1.017</b>	<b>1.067</b>	<b>894</b>	<b>1.017</b>

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM Fecha de consulta: 20/01/2025 – 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.

**Figura No 1. Usuarios de motocicleta lesionados y fallecidos involucrados en siniestros graves ocurridos en Bogotá durante el año 2024, discriminado por estado y género.**



Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 20/01/2025 – 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 carpeta de anexos se encuentra disponible la base de datos de víctimas asociadas a usuarios de motocicleta resultado de la consulta.

**8. Sírvasse informar de manera discriminada y porcentualmente la causa que originó bien el fallecimiento o la lesión de dichos usuarios, por ejemplo: por deterioro de la infraestructura vial, o por exceso de velocidad, o por no respetar las señales de tránsito etc.**

Respecto de la solicitud de las causas o hipótesis de los siniestros, es importante aclarar 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.

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, a continuación, se presentan las hipótesis más frecuentes según su porcentaje de ocurrencia en el total de siniestros graves que involucran usuarios de motocicleta, considerando que el total de hipótesis registradas corresponden a 9.806 para el año 2024.





**Tabla No 2. Hipótesis con mayor recurrencia en los siniestros viales graves (con lesionados o con fallecidos) que involucraron usuarios de motocicleta ocurridos en 2024.**

Hipótesis	Porcentaje de ocurrencia
Otra (conductor)	29%
Desobedecer señales (conductor)	13%
No mantener distancia de seguridad (conductor)	11%
Adelantar cerrando (conductor)	8%
No utilizar - girar bruscamente (conductor)	7%
No utilizar - impericia en el manejo (conductor)	5%
Semáforo en rojo (conductor)	5%
Transitar entre vehículos (conductor)	3%
Transitar en contravía (conductor)	3%
Adelantar invadiendo vía (conductor)	3%
Adelantar por la derecha (conductor)	2%
No respetar prelación (conductor)	2%
No respetar prelación de intersecciones o giros (conductor)	1%
Embriaguez aparente (conductor)	1%
Huecos (vía)	1%

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 20/01/2025 – Fecha de corte 31/12/2024

En la carpeta de anexos se encuentra disponible la base de datos de hipótesis resultado de la consulta.

**9. Sírvese remitirnos a la mayor brevedad posible el documento técnico denominado “Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, el cual hace parte integral del citado decreto distrital No. 494 de octubre 26 de 2023, en razón a que en la web de la Secretaría Jurídica Distrital no fue publicado como anexo de dicho acto administrativo, y tampoco logró ubicarse en la web de la Secretaría de Movilidad.**

El Documento Técnico de Soporte hace parte integral del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023 - 2032. De esta manera para consultarlo puede dirigirse al Decreto Distrital 494 de 2023 en el siguiente enlace:

- <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=150342#> y dirigirse en la parte superior derecha al botón de Anexos. Allí podrá encontrar los

16

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





anexos del PDSV, incluyendo su Documento Técnico de Soporte. El enlace directo a este documento también lo puede encontrar en el siguiente enlace: [https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/adminverblobawa?tabla=T\\_NORMA\\_ARC\\_HIVO&p\\_NORMFIL\\_ID=49489&f\\_NORMFIL\\_FILE=X&inputfileext=NORMFIL\\_FILE\\_NAME](https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/adminverblobawa?tabla=T_NORMA_ARC_HIVO&p_NORMFIL_ID=49489&f_NORMFIL_FILE=X&inputfileext=NORMFIL_FILE_NAME)

De igual forma, y de acuerdo con su solicitud, se anexa el correspondiente Documento Técnico de Soporte del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032.

**10. Sírvese informarnos si se han fijado o no políticas públicas de movilidad distritales específicamente para “usuarios de motos”, que se encuentren a hoy vigentes, teniendo en cuenta que para otros actores vulnerables la administración distrital sí las ha establecido:**

- a) para peatones;
- b) para los usuarios de bicicleta;
- c) para movilidad motorizada de cero y bajas emisiones.

En relación con política pública para motocicletas, como está señalado en la respuesta a la pregunta 2 del cuestionario, el Plan Distrital de Seguridad Vial del Distrito Capital ha sido estructurado atendiendo, además de las políticas mundiales, las disposiciones del Plan Nacional de Seguridad Vial vigente, el Decreto Distrital 497 de 2023 “*Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones*”) y bajo las condiciones previstas en la regulación del tránsito y transporte vigente.

Durante el segundo semestre del 2024 se trabajó en la armonización de la propuesta de PDD con las herramientas de seguimiento del PMSS. Así, se trabajaron las metas e indicadores del PMSS relacionadas con ascenso tecnológico y gestión de la demanda y su articulación con lo definido en el PDD 2024-2027 (Acuerdo Distrital 927 de 2024).

**11. Sírvese informarnos las acciones que a corto plazo adoptará para reducir el fallecimiento y lesionados de usuarios de motos en Bogotá, teniendo en cuenta que en los últimos 3 años (2021, 2022 y 2023) las cifras de estos vienen en aumento, según la información tanto del Observatorio de Seguridad Vial – Agencia Nacional de Seguridad Vial, como del propio Observatorio de Movilidad Distrital de Bogotá.**

El Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 (PDSV), adoptado mediante el Decreto 494 de 2023, establece un marco estratégico para la gestión de la seguridad vial en la ciudad y



tiene como objetivo general el de “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”<sup>13</sup>.

Adicionalmente, como ya se mencionó, ese Plan 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 la implementación de todas acciones se hace de manera transversal y con un especial énfasis en la protección de los actores vulnerables, en donde se encuentran los motociclistas.

Si bien el Plan Distrital de Seguridad Vial plantea un plan de acción a largo plazo contiene acciones a corto plazo para contener la siniestralidad vial, dentro de las actividades más relevantes en el corto plazo y que también benefician a usuarios de motocicleta, en calidad de conductor o pasajero, se encuentran las siguientes:

- Con el fin de abordar la velocidad como una de las principales causas de la siniestralidad se avanza en la actualización del Plan de Gestión de Velocidad priorizando el cuidado de la vida de usuarios vulnerables, especialmente en lo relacionado con motociclistas.
- Desde un enfoque de vehículos, con el ánimo de fomentar la adopción de elementos de seguridad vehicular en tipologías críticas para la seguridad de los motociclistas (vehículos de grandes dimensiones -carga, buses, entre otros), desde las competencias del distrito se trabaja en:
  - Definir e implementar requerimientos de seguridad vehicular y elementos de protección en los contratos de compra alquiler o cualquier forma de tercerización de las diferentes tipologías que presten servicios a la administración distrital. Se priorizan las tipologías de carga, los vehículos del sistema de transporte público (con dispositivos que protejan a los actores viales vulnerables fuera del vehículo) y también las motocicletas.
  - Definir e implementar incentivos y desincentivos para promover la incorporación voluntaria de elementos de protección tales como sistemas antiempotramiento y de protección lateral, entre otros enfocados en la protección de los usuarios vulnerables (peatón, ciclista y motociclistas).
- Para promover una infraestructura más segura se adelantarán Auditorías de Seguridad Vial (ASV) a proyectos en operación y haciendo énfasis en la gestión de acciones correctivas para la eliminación o mitigación de los hallazgos evidenciados.

<sup>13</sup> Artículo 4. Decreto 494 de 2023 “Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=150342>



Así mismo, se priorizará la gestión para la intervención de los puntos en donde se han presentado siniestros viales.

- Con el fin de afianzar una cultura por la seguridad vial, se seguirán fortaleciendo los espacios pedagógicos con la difusión de mensajes de prevención de los factores e interacciones de riesgo críticas como son la interacción camión-moto por puntos ciegos y diferencia de masas, la interacción moto-peatón por exceso de velocidad y el uso de elementos de protección personal.

También, se fortalece la cobertura y frecuencia en la ejecución de cursos teórico prácticos de motociclistas para mejorar habilidades y técnicas de conducción preventiva, enfocados principalmente a mujeres y a conductores noveles, ya que para 2023, 3 de cada 10 usuarios de motocicleta fallecidos, el conductor de la motocicleta tenía menos de dos años de haber expedido su licencia de conducción.

- En el tema de regulación y control al cumplimiento de las normas de tránsito se cuenta con varias estrategias y herramientas que permiten realizar un mayor control a los factores de riesgo como exceso de velocidad y embriaguez; es importante señalar que Bogotá siempre ha sido reconocida por su capacidad técnica y bajo este contexto, se intensificarán en temas de control las siguientes acciones:
  - Fortalecimiento de la operación de los sistemas automáticos y semiautomáticos destinados a detección de infracciones de tránsito.
  - Implementación de pruebas aleatorias de tamizaje de embriaguez en puestos de control con diferentes enfoques operativos de manera integral.
  - Focalización de las acciones de control en corredores y tramos viales que presentan siniestralidad, logrando además mediante análisis técnicos la identificación de los días y horarios críticos con el fin de concentrar las acciones de control en los momentos que más se requieren.
  - Fortalecimiento del trabajo articulado entre la Seccional de Tránsito de Bogotá y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito, con el fin, no solo de aumentar la capacidad de control sino de reforzar el concepto del valor público del control en la ciudad.
  - Reforzamiento de acciones orientadas a controlar aquellos comportamientos riesgosos por parte de los usuarios viales que en mayor medida se ven implicados en siniestros.

El fortalecimiento y el aumento de la capacidad de control en la ciudad, contribuye en que los usuarios viales muestren mejores comportamientos ante la posibilidad de ser sancionados por incumplir las normas de tránsito, en el caso específico de los motociclistas han normalizado algunos comportamientos a pesar de ir en contra de la normatividad como el circular entre vehículos, en exceso de velocidad, adelantar por la derecha, entre otros; por ende el control permite no solo sancionar



estas conductas, sino identificarlas como conductas no permitidas y sobre todo que ponen en riesgo su integridad física.

Así mismo, en el marco del Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS (Decreto 497 de 2023), se trazó la estrategia “Fortalecer la Implementación de la Visión Cero y el enfoque sistema seguro en el Distrito” asociada al objetivo 4 de “Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad de la Ciudad Región”, con el fin de “Reducir las fatalidades en siniestros viales de todos los modos de transporte, mediante acciones enfocadas a la gestión de la velocidad, el fortalecimiento institucional y la atención a víctimas de siniestros viales”.

Dentro de los proyectos definidos en el marco del PMSS específicamente para los “usuarios de motos” se encuentran el O4\_E1\_P2\_4 Mejoramiento de la seguridad vial de motociclistas y el O4\_E3\_P1\_2 Implementación y fortalecimiento de medidas para la administración y gestión de la demanda de las motocicletas.

Estas acciones reflejan el compromiso de la Secretaría de Movilidad por mejorar la seguridad vial en Bogotá, con un especial énfasis en la protección de los usuarios más vulnerables, incluyendo a los motociclistas, para la construcción de una movilidad más segura para todos.

## **12. Sirvase informarnos si ya se reunió la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial Distrital para los fines relacionados con la implementación, ejecución y seguimiento al Plan Distrital de Seguridad Vial 2023- 2032, anexar actas, informes, entre otros.**

La Comisión Intersectorial de Seguridad Vial - CISV Creada mediante el Decreto Distrital 185 de 2012 modificado por el [Decreto Distrital 444 de 2021](#) “Por medio del cual se modifica y adiciona el [Decreto Distrital 185 de 2012](#) “Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial”, adicionado por el [Decreto Distrital 594 de 2015](#)”, establece en su Artículo No. 6, que la CISV se “reunirá ordinariamente de manera trimestral, y de manera extraordinaria en cualquier momento”. De esta manera, en 2024 se realizaron 4 sesiones ordinarias de la CISV (18 de enero de 2024, 3 de mayo de 2024, el 25 de julio y 24 de octubre) y 1 informativa (25 de abril de 2024), en las que se elaboró el reporte del seguimiento al PDSV para el I, II y III Trimestre del 2024. La primera sesión de 2025 se desarrollará al finalizar el mes de enero, en la cual se hará seguimiento a la implementación del IV Trimestre del PDSV y se definirá el plan de trabajo para esta vigencia.





Para consultar el seguimiento del Plan Distrital de Seguridad Vial que realiza la CISV, se puede dirigir a la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad en la ruta Transparencia y acceso a la información - 9. Obligación de reporte de información – 9.1 Informes, estudios, investigaciones y otras publicaciones - Instancias de Coordinación - Comisión Intersectorial de Seguridad Vial y allí consultar por año las Actas y Anexos que contienen los reportes trimestrales de seguimiento al PDSV. De igual manera puede consultar el siguiente enlace [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias\\_de\\_coordinacion](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion), entrando a la opción de Comisión Intersectorial de Seguridad Vial y año a año ingresar a “Actas y Anexos”.

**13. Sírvese informar, ¿qué entidades distritales así como la dependencia (s) y funcionarios específicos, son los responsables de la implementación? del nuevo Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, contemplado en el Decreto Distrital 494 del 26 de octubre de 2023.**

Conforme se señala en el [Decreto Distrital 494 de 2023](#) “los programas y las acciones establecidas en el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 se ejecutarán con los recursos que cada una de las entidades responsables de su implementación apropien dentro de sus presupuestos.”

Así mismo, conforme con lo señalado en el [Decreto Distrital 444 de 2021](#) “Por medio del cual se modifica y adiciona el Decreto Distrital 185 de 2012 “Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial”, adicionado por el Decreto Distrital 594 de 2015” esta Comisión está conformada por:

**“1. Integrantes:**

- El/la Secretario/a Distrital de Movilidad o su delegado/a, quien la presidirá.
- El/la Secretario/a Distrital de Gobierno o su delegado/a.
- El/la Secretario/a Distrital de Salud o su delegado/a.
- El/la Secretario/a de Educación del Distrito o su delegado/a.
- El/la Secretario/a Distrital de Planeación o su delegado/a.
- El/la Secretario/a Distrital de Hacienda Distrital o su delegado/a.

**2. Invitados/as permanentes**

- El/la Director/a de la Policía Metropolitana de Bogotá o su delegado/a.
- El/la Director/a del Instituto Distrital de Recreación y Deporte –IDRD o su delegado/a.
- El/la Director/a del Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático - IDIGER o su delegado/a.
- El/la Gerente/a de Transmilenio S.A o su delegado/a.
- El/la Director/a del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU o su delegado/a.





- El/la Director/a de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial o su delegado/a.
- El/la Gerente/a del Terminal de Transporte S.A. o su delegado/a.
- El/la Gerente de la Empresa Metro de Bogotá S.A. o su delegado/a.
- El/la Director/a de la Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá – UAECOB o su delegado/a.

### 3. Invitados/as Eventuales:

Podrán ser invitados/as eventuales los/las representantes de organizaciones de naturaleza privada o pública, que tengan relación con la prevención, mitigación y atención de la siniestralidad vial y representantes de instituciones académicas y de investigación públicas y/o privadas o aquellas que, deban aportar información o concepto relevante para los propósitos de la misma.”

Cordialmente,



**Claudia Andrea Diaz Acosta**  
Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 27-01-2025 01:26 PM

Aprobó: Adriana Ruth Iza Certuche-Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía  
Aprobó: Jose Segundo Lopez Valderrama-Oficina de Seguridad Vial  
Aprobó: Liliana Paola OÑate Acosta-Subsecretaría de Política de Movilidad  
Aprobó: Rafael Unda Venegas-Dirección de Inteligencia para la Movilidad  
Aprobó: Sandra Esperanza Rodriguez 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 21-2025  
Lorena Figueroa - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 20 -01-2024  
Dilson Romero - Oficina de Seguridad Vial 21-01-2025  
Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 21-01-2025  
Elaboró: Juan Gabriel Sepulveda Corzo - Dirección de Planeación de la Movilidad 20-01-2025  
Jessica Yulieth Rojas - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 20-01-2025  
Juan Camilo Posada Durango - Subdirección de Transporte Privado 20-01-2025  
Lissett Arias - Oficina de Seguridad Vial 20-01-2025  
Cindy Paola García Buitrago - Oficina de Seguridad Vial 21-01-2025  
Rafael Abbrescia - Dirección de Atención al Ciudadano 21-01-2025  
Compilo Paula Andrea Vargas Torres -Despacho  
Anexos [https://drive.google.com/drive/folders/141ZysqEX-A2HayHT9X-Czht\\_oPRnIEvy?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/drive/folders/141ZysqEX-A2HayHT9X-Czht_oPRnIEvy?usp=drive_link)

