



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

202510004299701

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., abril 09 de 2025

Señor(a)

**DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA**

Concejo De Bogota

Calle 36 28a 41

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

Bogota - D.C.

CONCEJO DE BOGOTÁ 09-04-2025 02:46:11

2025ER9455 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ

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

ASUNTO: REF: RESPUESTA PROPOSICIÓN 454-2025

OBS: ---

**REF:** Respuesta Proposición 454-2025

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:

**6. Sírvase informar: ¿Cuántos accidentes y siniestros viales se han presentado por el mal estado de los puentes vehiculares en Bogotá durante los años 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025? Especifique en tabla de excel editable año a año el puente vehicular, dirección, el tipo de accidente o siniestro, la razón del siniestro, último mantenimiento.**

En este punto, en el marco de las competencias de la Secretaría Distrital de Movilidad, consideramos importante mencionar que en el formato del Informe Policial de Accidente de Tránsito - IPAT el cual alimenta la base de datos del Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito - SIGAT y que está reglamentado mediante la resolución N° 0011268 de 2012 del Ministerio de Transporte "Por la cual se adopta el nuevo Informe Policial de Accidentes de Tránsito - IPAT, su Manual de Diligenciamiento y se dictan otras disposiciones" no se dispone de un campo específico para identificar que la ocurrencia del siniestro obedezca al mal estado del puente vehicular, así mismo, esta situación no está incluida dentro de las hipótesis posibles que se encuentran definidas en el manual de diligenciamiento del IPAT.

No obstante, para dar respuesta a su requerimiento, la Secretaría Distrital de Movilidad el día 04 de abril de 2025 realizó una consulta a la base de SIGAT, con el objetivo de identificar los siniestros viales graves (con lesionados y con fallecidos) ocurridos en Bogotá en las zonas aledañas a los puentes vehiculares desde el año 2009 a lo corrido de 2025 (corte 15 de marzo), y en los cuales en el IPAT el agente que atiende el siniestro establece como una de las hipótesis la existencia de "huecos" en la vía, esta hipótesis contempla que 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](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

estado de la vía no necesariamente se presenta en la estructura del puente vehicular, sino también en sus accesos o zonas aledañas.

Es importante aclarar que no es posible asociar una hipótesis 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.

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, a continuación se presentan los siniestros viales graves asociados a la hipótesis de “huecos”, ocurridos en los puentes vehiculares y sus zonas aledañas en Bogotá para el periodo de estudio. Para este análisis, se tuvo en cuenta la cobertura de puentes vehiculares según la capa geográfica disponible en el mapa base publicado en la plataforma IDECA, a cada puente vehicular se le definió un área de influencia de 25 metros que permitió relacionar los siniestros viales graves en estas áreas, los resultados se detallan en la siguiente tabla.

**Tabla 1. Siniestros graves ocurridos en los puentes vehiculares y sus zonas aledañas en Bogotá asociados a la hipótesis “huecos” desde el año 2009 al 2025 con corte al 15 de marzo, discriminando por gravedad y clase del siniestro**

Gravedad - Clase	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Con Fallecidos</b>	0	0	0	0	2	0	2	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0
Choque	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
Otro	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



Gravedad - Clase	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Volcamiento	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Con lesionados</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>28</b>	<b>9</b>	<b>12</b>	<b>19</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>22</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
Atropello	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Autolesión	0	1	1	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Caída de ocupante	0	0	1	1	1	0	0	8	2	3	0	1	1	3	0	2	1
Choque	0	1	0	1	1	0	5	10	4	2	2	1	1	4	3	2	1
Otro	0	2	3	2	1	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1	0	0
Volcamiento	0	2	3	6	2	0	4	8	3	7	15	5	5	15	9	1	3
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>28</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>20</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>23</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>5</b>

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 04/04/2025 – Fecha de corte 15/03/2025

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

La siguiente tabla presenta los actores viales involucrados en los siniestros viales graves presentados en la tabla anterior y con base en el análisis realizado.

**Tabla 2. Actores viales involucrados en siniestros graves ocurridos en puentes vehiculares de Bogotá asociados a la hipótesis “huecos” desde el año 2009 a 2025 con corte al 15 de marzo, discriminando por gravedad y clase del siniestro**

Estado Condición	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Fallecido</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Ciclista	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Conductor	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Motociclista	0	0	0	0	2	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
<b>Lesionado</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>30</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>24</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>27</b>	<b>15</b>	<b>8</b>	<b>7</b>
Ciclista	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	1	1	2	2	0	0
Conductor	0	0	1	0	1	0	1	0	2	8	0	2	0	1	0	0	0
Motociclista	0	7	5	11	4	3	8	11	6	7	24	7	9	19	13	6	6
Pasajero	0	0	2	1	8	0	0	10	3	3	0	1	0	5	0	2	1
<b>Ileso</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>18</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Conductor	0	0	2	4	4	0	4	17	4	3	4	2	1	6	1	2	2
Motociclista	0	2	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0



Estado Condición	-	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total		0	9	10	16	19	3	17	48	15	17	3	11	11	34	17	10	9

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 04/04/2025 – Fecha de corte 15/03/2025

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

La siguiente figura, detalla la ubicación de los puentes vehiculares y el área de influencia definida de 25 metros y la ubicación de los siniestros viales graves.

**Figura 1. Mapa de ubicación de siniestros graves ocurridos en puentes vehiculares de Bogotá asociados a la hipótesis “huecos” desde el año 2009 a 2025 con corte a 15 de marzo**



Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 04/04/2025 – Fecha de corte 15/03/2025



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

En adición, 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.

En la carpeta de anexos se puede consultar la base de datos de siniestros viales graves y los actores viales involucrados y el archivo geográfico resultado de la consulta, dicha información relaciona el puente vehicular al cual se asocia el siniestro y los actores viales involucrados según la hipótesis “huecos”.

**11. Sírvese informar: ¿En cuantos puentes vehiculares se presentan cuellos de botella afectando el tráfico en la ciudad? Especifique cada uno de los puentes que generan esta problemática, adjuntando los informes y estudios técnicos para cada caso.**

Los cuellos de botella o congestión se pueden presentar principalmente en horas de mayor demanda (franjas horarias) en los diversos puentes vehiculares de la ciudad; esta situación corresponde a una extensión de la congestión que pueda darse en el corredor del que hace parte, asociado en algunos casos a la diferencia geométrica de infraestructura que puede presentarse o en el acceso o en el despeje del puente, a limitaciones en la capacidad vial de la infraestructura existente o en otros casos por el impacto vial causado por obras o planes de desvío.

Desde la Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Subdirección de Gestión en Vía, se realiza el monitoreo de los 21 corredores principales de la ciudad, donde se detectan distintas problemáticas que pueden llegar a afectar las condiciones del flujo vehicular, dentro de las cuales se pueden incluir aquellas generadas por cambios en la sección vial en los siguientes puntos:

- **Puente vehicular de la Avenida de las Américas con la Avenida Boyacá:** La infraestructura presenta una reducción de 5 a 3 carriles, lo que disminuye la

5

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





capacidad de circulación y contribuye a la formación de cuellos de botella en este punto.

- **Puente vehicular de la Avenida de las Américas con Carrera 68:** Se presenta congestión debido a la alta demanda vehicular y las condiciones geométricas del acceso y salida del puente. Además, en este punto la capacidad vial se reduce de 5 a 3 carriles para la calzada mixta y un espacio adecuado con bordillos para el paso de ciclistas. Adicionalmente, se cuenta con un PMT activo, que incluye cierres de dos carriles en sentido occidente-oriental para la construcción de un deprimido que conectará el sistema TransMilenio de la Avenida de las Américas con la Avenida Carrera 68.
- **Puente vehicular de la Avenida de las Américas con la Carrera 50:** En este punto, la sección vial se reduce a dos carriles, adicionalmente, es un punto crítico de conflicto donde convergen los flujos vehiculares provenientes de la Avenida de las Américas y la Calle 13. Ambos movimientos registran un alto volumen vehicular, lo que intensifica la congestión y afecta la movilidad en el sector
- **Puente de la Av. Primera de Mayo con Av. Boyacá:** Las obras relacionadas con la Primera Línea del Metro de Bogotá PLMB han generado desvíos y configuraciones que afectan el tráfico en este sector. En el sentido Occidente-Oriente, el acceso sobre la Av. Primera de Mayo está destinado exclusivamente para transporte público y vehículos de carga, obligando a los vehículos particulares a tomar desvíos alternativos. Se ha observado que, entre las Carreras 71F y 70B, existen tres paradas del SITP, lo que provoca detenciones de los buses y, consecuentemente, congestión vehicular. Además, las obras en el corredor han reducido la capacidad de la calzada. Es importante mencionar que algunos vehículos no respetan los desvíos establecidos, agravando la situación.
- **Puente de la Av. Primera de Mayo con Carrera 68:** En el sentido Occidente-Oriente, la congestión se evidencia por la presencia de múltiples accesos de alto flujo vehicular, como las Carreras 69G Bis, 69H y 68I. Adicionalmente, algunos conductores utilizan de manera indebida la estación de servicio (Bio Max) como punto de incorporación, lo que interfiere con la movilidad en la zona.

**22. Sírvase informar: ¿Cuántos accidentes y siniestros viales se han presentado por el mal estado de los puentes peatonales en Bogotá durante los años 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024,**





**2025? Especifique en tabla de excel editable año a año el puente peatonal, dirección, el tipo de accidente o siniestro, la razón del siniestro, último mantenimiento.**

En atención a la solicitud, se informa que los formularios del Informe Policial de Accidente de Tránsito - IPAT son diligenciados principalmente para siniestros que ocurren sobre corredores viales y calzadas. Por esta razón, los eventos que suceden en espacios exclusivamente peatonales, como puentes peatonales, no son clasificados como siniestros viales dentro de la base de datos del Sistema de Información Geográfica de Accidentes de Tránsito - SIGAT, lo cual limita la posibilidad de análisis respecto a este tipo de infraestructura.

Adicionalmente, el formato del IPAT, reglamentado mediante la Resolución N.º 0011268 de 2012 del Ministerio de Transporte, no contempla un campo específico para registrar que la causa de un siniestro vial esté relacionada con el mal estado de un puente peatonal. Tampoco incluye esta situación dentro de las hipótesis posibles definidas en su manual de diligenciamiento.

En todo caso, también se revisó en el campo "observaciones" del formulario IPAT la existencia de comentarios por parte del agente de tránsito relacionados con el mal estado del puente peatonal, sin encontrar resultados.

En consecuencia, la Secretaría Distrital de Movilidad no dispone de la información solicitada en relación con siniestros viales atribuibles al mal estado de puentes peatonales.

Cordialmente,

**Claudia Andrea Diaz Acosta**

**Secretaria de Despacho**

Firma mecánica generada en 09-04-2025 01:29 PM

Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad

Aprobó: Jhon Freddy Dominguez Fuentes-Subdirección de Gestión en Vía

Aprobó: Liliana Paola Oñate Acosta-Subsecretaría de Política de Movilidad

Aprobó: Nathaly Patiño Gonzalez-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte

Aprobó: Rafael Unda Venegas-Dirección de Inteligencia para la Movilidad

Aprobó: Jhon Alexander González Mendoza - Subsecretario de Gestión de la Movilidad 04-04-2025

Nathaly Patiño González -Directora de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte 04-04-2025

Jhon Freddy Domínguez Fuentes - Subdirector de Gestión en Vía 04-04-2025

Liliana Paola Oñate Acosta - Subsecretaría de Política de Movilidad 07-04-2025

Rafael Unda Venegas - Director de Inteligencia para la Movilidad 07-04-2025

7

*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.



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

**202510004299701**

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho  
Gina Salazar- Asesora del Despacho 07-04-2025  
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 07-04-2025  
Julian Andre Gonzalez Flechas -Asesor del Despacho 07-04-2025  
Cristian Quintero - Asesor del Despacho 08-04-2025  
Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 04-04-2025  
Jorge Urrego- Dirección de Inteligencia para la Movilidad 07-04-2025  
Elaboró Sandra Patricia Giraldo Clavijo - Subdirección de Gestión en vía 03-04-2025  
Lorena Figueroa - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 07-04-2025  
Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho  
Anexos - [https://drive.google.com/drive/folders/1kNjSCPR833GqLy3f6kUAVwsyAKILkfy7?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/drive/folders/1kNjSCPR833GqLy3f6kUAVwsyAKILkfy7?usp=drive_link)

