

Comportamiento De La Seguridad Vial En La Ciudad De Bogotá, Durante La  
Vigencia 2016-2020

Diana Milena Triana Teuta

Universidad Nacional Abierta y a Distancia – UNAD

Escuela de Ciencias Jurídicas y Políticas- ECJP

Especialización En Gestión Pública

Julio 2021

Comportamiento De La Seguridad Vial En La Ciudad De Bogotá, Durante La  
Vigencia 2016-2020

Diana Milena Triana Teuta

Director trabajo de Grado: Juan Camilo Peña Peña

Universidad Nacional Abierta y a Distancia – UNAD

Escuela de Ciencias Jurídicas y Políticas- ECJP

Especialización En Gestión Pública

Julio 2021

## Resumen

El proyecto tiene como fin mostrar, principalmente, la identificación del Comportamiento de la Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá, durante la vigencia 2016-2020, a través de la identificación de las cifras de siniestralidad en la Ciudad de Bogotá, durante el periodo mencionado, así como las acciones realizadas por la Administración, respecto a Seguridad Vial, en la Ciudad de Bogotá, considerando la normatividad aplicable a la Ciudad, durante la vigencia 2016-2020, en aras de invitar e incentivar a los entes Interinstitucionales, sociales y comunitarios, a la formulación e implementación de una Política Pública de la Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá.

**Palabras Clave:** Seguridad Vial, Siniestro, Política Pública.

## Abstract

The purpose of the project is to show, mainly, the identification of Road Safety Behavior in the City of Bogotá, during the 2016-2020 period, through the identification of accident figures in the City of Bogotá, during the aforementioned period. , as well as the actions carried out by the Administration, regarding Road Safety, in the City of Bogotá, considering the regulations applicable to the City, during the 2016-2020 period, in order to invite and encourage Inter-institutional, social and community entities , to the formulation and implementation of a Public Policy for Road Safety in the City of Bogotá.

**Keywords:** road safety, sinister, Public Policy

## Tabla de Contenido

Resumen.....	3
Abstract.....	4
Introducción.....	13
Planteamiento Del Problema.....	15
Formulación del problema .....	17
Justificación.....	18
Objetivos .....	22
Objetivo general .....	22
Objetivos específicos.....	22
Marco de Referencia.....	23
Marco Teórico.....	23
Marco Conceptual .....	35
Educación Vial .....	35
Seguridad Vial .....	36
Política Pública .....	36
Plan Estratégico de Seguridad Vial .....	36
Accidente de tránsito .....	36
Víctima.....	37
Diseño Metodológico.....	38
Tipo de Investigación y Tipo de Monografía.....	38
Investigación descriptiva.....	39
Método de investigación.....	39

Método deductivo inductivo .....	39
Método descriptivo.....	39
Proceso de Investigación .....	39
Población.....	40
Muestra .....	40
Fuentes de Información.....	41
Fuentes de información primarias.....	41
Fuentes de información secundarias .....	41
Técnicas e instrumentos de recolección de información .....	43
Encuestas y Cuestionario .....	43
Observación y Lista de cotejo.....	43
Hipótesis.....	44
Resultados .....	45
Cifras de siniestralidad en la Ciudad de Bogotá, durante la vigencia 2016-2020.....	45
Acciones Realizadas Por La Administración, Respecto A Seguridad Vial, En La Ciudad de Bogotá, Considerando La Normatividad Aplicable A La Ciudad, Durante la Vigencia 2016-2020.....	64
Secretaria de Educación Distrital.....	65
Secretaría De Salud .....	69
Secretaría Distrital de Movilidad .....	73
Encuesta Percepción Ciudadana Respecto A La Seguridad Vial.....	85
Observación y Análisis Cumplimiento De Criterios Normativos Por Parte De Los Peatones .....	105

Observación y Análisis Cumplimiento De Criterios Normativos Por Parte De Los Biciusuarios.....	107
Observación y Análisis Cumplimiento De Criterios Normativos Por Parte De Los Motociclistas.....	109
Conclusiones y Recomendaciones .....	113
Referencias Bibliográficas.....	127
Anexos .....	133

## Lista de Figuras

Figura 1 Comportamiento siniestralidad Bogotá 2016-2020 .....	47
Figura 2 Víctimas Fatales Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2016-2020 .....	49
Figura 3 Víctimas Lesionadas Por Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2016-2020 .....	51
Figura 4 Planes de Movilidad Escolar 2016-2020 .....	65
Figura 5 Planes de Movilidad Escolar 2016-2020 .....	80
Figura 6 Número Empresas En Bogotá VS PESV Presentados 2016-2020 .....	82
Figura 7 Género De Los Encuestados .....	85
Figura 8 Rango De Edad De Los Encuestados.....	86
Figura 9 Actor vial más frecuente que es el encuestado.....	86
Figura 10 Pregunta: usted o un familiar han sido objeto de un siniestro vial.....	87
Figura 11 Pregunta: ¿ha conducido en exceso de velocidad?.....	87
Figura 12 Pregunta: ¿qué velocidad considera es ir en exceso de velocidad?.....	88
Figura 13 Pregunta: ¿Considera que conducir a alta velocidad aumenta el riesgo de estar involucrado en un siniestro vial (accidente de tránsito)? .....	89
Figura 14 Pregunta: ¿Considera que la probabilidad de tener un siniestro vial (accidente de tránsito) aumenta si ha tomado alcohol? .....	89
Figura 15 Pregunta: ¿En algún momento usted, un familiar o un amigo han conducido en estado de embriaguez? .....	90
Figura 16 Pregunta: ¿Cuál considera es la causa más probable por la cual sucede un siniestro vial (accidente de tránsito)? .....	91
Figura 17 Pregunta: ¿Cuál considera es el actor vial más imprudente? .....	91



Figura 18 Pregunta: ¿Considera que si se conduce cuidadosamente, no es necesario llevar cinturón de seguridad/ casco? .....	92
Figura 19 Pregunta: ¿Considera que si se conduce un trayecto corto, no es necesario llevar cinturón de seguridad/ casco? .....	92
Figura 20 Pregunta ¿Considera que en algunas ocasiones no se pone el cinturón de seguridad/ casco porque le incomoda? .....	93
Figura 21 Pregunta ¿Considera que no es necesario que los ocupantes que van en la parte de atrás del vehículo usen el cinturón de seguridad/ casco? .....	94
Figura 22 Pregunta ¿Por qué considera que se debe utilizar el cinturón de seguridad/ casco? .....	94
Figura 23 Pregunta ¿Para qué utiliza el cinturón de seguridad/ casco? .....	95
Figura 24 Pregunta ¿Usted ha transitado entre vehículos (zigzaguar), cuando es motociclista o ha observado realizar esta acción? .....	95
Figura 25 Pregunta ¿Se ha cruzado un semáforo en rojo y/u observado a alguien realizar esa acción? .....	96
Figura 26 Pregunta ¿Conoce qué significan las señales de tránsito? .....	96
Figura 27 Pregunta ¿Sabe qué es y cuáles son las señales horizontales? .....	97
Figura 28 Pregunta ¿Sabe qué es y cuáles son las señales verticales? .....	97
Figura 29 Pregunta ¿En cuántas categorías se dividen las señales verticales? .....	98
Figura 30 Pregunta de acuerdo a la respuesta anterior, mencione cuáles son las categorías de las señales verticales.....	98
Figura 31 Pregunta ¿Conoce cuál es la prelación de las señales de tránsito? .....	99
Figura 32 Pregunta ¿Conoce cuál es la ley del Código Nacional de Tránsito- CNTT? .....	100

Figura 33 Pregunta Mencione cuál es la ley del CNTT .....	100
Figura 34 Pregunta ¿Ha tenido una capacitación de seguridad vial? .....	101
Figura 35 Pregunta ¿Conoce cuál es la ley que establece las sanciones a la conducta de conducir bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas?.....	101
Figura 36 Pregunta ¿Utiliza el celular cuando va caminando por la calle o conduciendo un vehículo? .....	102
Figura 37 Pregunta ¿Cuándo es peatón, ha cruzado las calles por sitios diferentes a los cruces peatonales y/o ha visto a alguien hacerlo? .....	102
Figura 38 Pregunta ¿Considera que consumir un poco de alcohol afecta los reflejos del conductor? .....	103
Figura 39 Pregunta ¿Cuál considera ha sido el rol de la Administración Distrital respecto a la seguridad vial?.....	103
Figura 40 Pregunta ¿Considera qué es importante conocer el CNTT?.....	104
Figura 41 Evidencia 1 Observación y análisis peatones .....	105
Figura 42 Evidencia 2 Observación y análisis peatones .....	106
Figura 43 Evidencia 3 Observación y análisis peatones .....	106
Figura 44 Evidencia 1 Observación y análisis Biciusuarios.....	107
Figura 45 Evidencia 2 Observación y análisis Biciusuarios.....	108
Figura 46 Evidencia 3 Observación y análisis Biciusuarios.....	108
Figura 47 Evidencia 1 Observación y análisis Motociclistas .....	109
Figura 48 Evidencia 2 Observación y análisis Motociclistas .....	110
Figura 49 Evidencia 3 Observación y análisis Motociclistas .....	110

### Lista de Tablas

Tabla 1 Comportamiento siniestralidad Bogotá 2016-2020.....	46
Tabla 2 Víctimas Fatales Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2016-2020 .....	48
Tabla 3 Víctimas Lesionadas Por Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2016-2020 .....	50
Tabla 4 Análisis Horizontal Siniestros Viales Bogotá 2016-2017 .....	52
Tabla 5 Análisis Horizontal Víctimas Fatales Siniestros Viales Bogotá Según Actor Vial 2016-2017 .....	53
Tabla 6 Análisis Horizontal Víctimas Lesionadas Siniestros Viales Bogotá Según Actor Vial 2016-2017 .....	54
Tabla 7 Análisis Horizontal Siniestros Viales Bogotá 2017-2018 .....	55
Tabla 8 Análisis Horizontal Víctimas Fatales Siniestros Viales Bogotá Según Actor Vial 2017-2018 .....	56
Tabla 9 Análisis Horizontal Víctimas Lesionadas Siniestros Viales Bogotá Según Actor Vial 2017-2018 .....	57
Tabla 10 Análisis Horizontal Siniestros Viales Bogotá 2018-2019 .....	58
Tabla 11 Análisis Horizontal Víctimas Fatales Siniestros Viales Bogotá Según Actor Vial 2018-2019 .....	59
Tabla 12 Análisis Horizontal Víctimas Lesionadas Siniestros Viales Bogotá Según Actor Vial 2018-2019 .....	60
Tabla 13 Principales Hipótesis Siniestros Viales Años 2017-2020 .....	78

### **Lista de Anexos**

Anexo 1: Encuesta Acciones Realizadas Por La SDM, Respecto A Seguridad Vial ...	133
Anexo 2: Respuestas Encuesta Acciones Realizadas Por la SDM, Respecto A La Seguridad Vial.....	138
Anexo 3: Encuesta Acciones Realizadas Por La Secretaría De Educación, Respecto A Seguridad Vial.....	149
Anexo 4: Respuestas Encuesta Acciones Realizadas Por La Secretaría de Educación, Respecto A Seguridad Vial. ....	153
Anexo 5 : Encuesta Acciones Realizadas Por La Secretaría Distrital De Salud, Respecto A Seguridad Vial. ....	160
Anexo 6: Respuesta Encuesta Acciones Realizadas Por La Secretaría Distrital De Salud, Respecto A Seguridad Vial. ....	161
Anexo 7: Encuesta Percepción Ciudadana, Respecto A Seguridad Vial. ....	163
Anexo 8: Lista De Cotejo Criterios Normativos Por Parte De Peatones, Respecto A Seguridad Vial.....	166
Anexo 9: Lista De Cotejo Criterios Normativos Por Parte De Ciclistas, Respecto A Seguridad Vial.....	167
Anexo 10: Lista De Cotejo Criterios Normativos Por Parte De Motociclistas, Respecto A Seguridad Vial.....	168
Anexo 11 : Evidencia Material Bibliográfico- Herramienta Zotero .....	169

## Introducción

La presente Monografía tiene como objetivo general, la identificación del Comportamiento de la Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá, durante la vigencia 2016-2020.

Lo anterior, a través de la Identificación de las cifras de siniestralidad en la Ciudad de Bogotá, durante la vigencia 2016-2020 y evaluación de las acciones realizadas por la Administración, respecto a Seguridad Vial, en la Ciudad de Bogotá, considerando la normatividad aplicable a la Ciudad, durante la vigencia 2016-2020.

Lo mencionado, considerando el panorama de la Seguridad Vial, la siniestralidad en el mundo y la tasa de mortalidad.

De tal forma, es importante analizar el estado de la Seguridad Vial, en la Ciudad de Bogotá, en aras de identificar si existe la necesidad de la generación de una Política Pública, que trabaje y defina los lineamientos de Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá.

En este sentido, el trabajo corresponde a una Monografía de compilación o indagación bibliográfica, a través de la cual se efectuó la respectiva búsqueda de la información referente a la Seguridad vial y su comportamiento, durante la vigencia 2016-2020, así como su compilación y análisis, en aras de identificar si se requiere la formulación y ejecución de una Política Pública de Seguridad Vial, en la Ciudad de Bogotá.

De igual forma, considerando las Líneas de investigación adoptadas por la Universidad Nacional Abierta y a Distancia y su Escuela de Ciencias Jurídicas y Políticas- ECJP, el proceso se efectúa en concordancia con la línea de Estudios

políticos, gobierno y relaciones internacionales y la sub- línea de Gestión de políticas públicas.

De tal modo, el trabajo se basó en la investigación descriptiva, a través de la cual se da a conocer los diferentes aspectos concernientes a la Seguridad Vial, en la Ciudad de Bogotá, durante la vigencia 2016-2020 y el análisis respectivo de los mismos.

Respecto a las fuentes de información, se tuvo como fuente primaria: la ciudadanía y funcionarios de la Administración Distrital, así mismo, como fuente secundaria: Entidades Gubernamentales, a través de las cuales se logró identificar y lograr los objetivos de la investigación, entre los cuales se tiene: Secretaría Distrital de Movilidad, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Secretaría de Educación, Secretaría de Salud, Alcaldía Mayor de Bogotá, Ministerio de Transporte, entre otros. Los cuales tienen relación directa con la Seguridad Vial, en la Ciudad de Bogotá, de acuerdo a sus competencias y misionalidad Institucional.

Ahora bien, en lo concerniente a las técnicas e instrumentos de recolección de información, se efectuó: encuestas y cuestionario, entrevistas y guion de la entrevista, así como observación y lista de cotejo, a través de los cuales se logró identificar las acciones realizadas por las Entidades con competencia en la Seguridad Vial, la percepción Ciudadana de la Seguridad vial y el cumplimiento de criterios normativos por parte de los distintos actores viales.

De tal modo, a través del presente trabajo se pretende dar a conocer el panorama de la Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá durante el periodo 2016-2020, en aras de validar si en la Cuidad, se requiere una Política Pública de Seguridad Vial.

## Planteamiento Del Problema

Considerando la siniestralidad en el mundo y la tasa de mortalidad, se evidencia una tendencia creciente a causa de los Siniestros Viales, que según datos de la Organización mundial de la salud (OMS) anualmente le cuesta la vida a más de 1,24 millones de personas, generando en promedio 3.000 decesos diarios en el mundo.

Es importante mencionar que los siniestros viales son considerados una enfermedad de Salud Pública y según cifras del observatorio vial de seguridad y la Secretaria Distrital de Movilidad, se puede evidenciar que infortunadamente en nuestro país, durante la vigencia 2016-2020, 25.967 personas perdieron la vida a causa de un siniestro vial y 883.257 personas quedaron lesionadas. Así mismo, se observa que el 78.7% de estos siniestros sucedieron por fallas humanas.

De las cifras mencionadas en la Ciudad de Bogotá, 2534 personas perdieron la vida a causa de un siniestro vial durante la vigencia 2016-2020.

“En Colombia según el Instituto De Medicina Legal y Ciencias Forenses, los Siniestros Viales son la segunda causa de muerte violenta (Fondo de prevención vial, 2010) y la primera causa de muerte de los jóvenes colombianos menores de 30 años (Contraloría General, 2012)”. (PNSV, 2011).

De tal manera, se observa, que los Siniestros Viales, superan el número de muertes de causas como: el conflicto armado, suicido. Así como de enfermedades graves, como son algunos tipos de cáncer y la diabetes.

Considerando la situación de orden internacional, las Naciones Unidas, en el año 2010, proclamaron el Decenio de Acción por la Seguridad Vial (2011- 2020), en

aras de estabilizar y de este modo, reducir el número de víctimas fatales de siniestros viales en el mundo.

A su vez, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible: Eje salud y Bienestar, Eje Ciudades y comunidades sostenibles y la Nueva agenda Urbana, se puede evidenciar, que en los mismos se establece, la necesidad de incorporar la seguridad vial en los procesos de planificación y gestión del desarrollo urbano, y de este modo reducir el número de muertos y heridos en siniestros viales, proporcionando sistemas de transporte seguros y sostenibles. (PDSV, 2017).

Del mismo modo, Colombia, estableció el Plan Nacional de Seguridad Vial, el cual su objetivo es:

Implementar acciones que permitan la disminución del número de víctimas fatales en un 25% por hechos de tránsito a nivel nacional para el año 2021, a través de un trabajo intersectorial e interinstitucional coordinado, con el fin de fomentar una movilidad que proteja la vida humana (PNSV, 2013, p. 1).

De igual forma, en el año 2013, se crea la Agencia Nacional De Seguridad Vial, cuyo objetivo es:

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional (Ley 1702, 2013, p. 1).

Es importante mencionar, que significa seguridad vial: “Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados” (Ley 1702,2013, p.1).



Respecto a Bogotá, en aras de mejorar la seguridad vial, en la ciudad, en el año 2010, se estableció el Plan Distrital de Seguridad Vial, el cual fue modificado en el año 2017, desarrollando de esta manera el Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026, en el mismo se incorpora principalmente la Política de Visión Cero.

No obstante, a pesar de las acciones que se han realizado, se puede evidenciar el alto número de siniestros viales que se siguen generando en el país y en la Ciudad de Bogotá. De tal modo, es evidente la necesidad de la generación de una Política Pública, que trabaje y defina los lineamientos de Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá.

### **Formulación del problema**

Teniendo en cuenta el anterior planteamiento, el problema de investigación es:

¿Cómo ha sido el Comportamiento de la Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá, durante la vigencia 2016-2020?

## Justificación

Considerando la siniestralidad en el mundo y la tasa de mortalidad, se evidencia una tendencia creciente a causa de los Siniestros Viales, que según datos de la Organización mundial de la salud (OMS) anualmente le cuesta la vida a más de 1,24 millones de personas, generando en promedio 3.000 decesos diarios en el mundo.

De las cifras mencionadas en la Ciudad de Bogotá, 2534 personas perdieron la vida a causa de un siniestro vial, durante la vigencia 2016-2020 (Secretaría de Movilidad, 2019).

De tal modo, es evidente que se deben tomar medidas integrales que permitan la disminución y consecuencias de los siniestros viales en el País y en la Ciudad de Bogotá, esto a través de Las Políticas Públicas que son un Instrumento, que se pueden llamar guía de transformación social, en aras de mejorar y/o garantizar el goce pleno de los derechos de una comunidad específica, bajo el marco del bien común, dado, que las mismas buscan transformar una realidad social, para lo cual se define una visión de largo plazo a través de un proceso de planeación.

Ahora bien, la relación del estado, con las Políticas Públicas Para Fortalecer El Desarrollo Territorial, es imprescindible, considerando que el estado debe garantizar el goce pleno de los derechos de la ciudadanía, dentro de los cuales podemos contemplar los propios y los de sus bienes. (Stiglitz, J, 2000).

De tal forma, en dicho contexto, se debe considerar que los siniestros viales no solo tienen inmerso el derecho a la libre Movilidad, si no a su vez aquellos como el

derecho a la vida, el derecho a la seguridad personal, el derecho al trabajo, el derecho a la salud y el derecho al desarrollo de todas las personas.

De igual forma, es imprescindible considerar, que los siniestros viales, tienen inmersos otros factores como son:

Por cada víctima mortal por accidentes de tránsito, por lo menos 20 personas sufren lesiones no mortales. Una proporción significativa de los pacientes que sufren una lesión por accidente de tránsito incurren en incapacidad permanente, por medio de la amputación, lesiones en la cabeza o lesión de la médula espinal (CONPES 3764, 2013, p. 9).

De igual forma, los impactos producidos por los traumas relacionados en tránsito, incluye los costos directos e indirectos generados a causa de los siniestros viales, entre los cuales se pueden mencionar: costos médicos directos, funerarios, legales, investigaciones, muerte prematura generando la pérdida de los ingresos potenciales a percibir, costos emocionales, entre otros.

En este sentido en Colombia se estima:

Que el 10% de todos los lesionados por traumas en la vía pierden totalmente su forma de vida habitual, en consecuencia se comportan como si hubieran fallecido; el 20% sufren una pérdida del 30% de su vida y el 70% del total de lesionados pierden el equivalente a un mes de vida". (CONPES 3764, 2013, p. 13). Lo anterior da lugar a inequidad, aumento del índice de desempleo, pobreza, entre otros.

Los traumas derivados del tránsito le cuestan al país cerca de USD 11.370 millones al año, de tal modo con una Política Pública efectiva de Seguridad Vial, se disminuiría notablemente los siniestros viales y a su vez los costos de todo tipo generados por los mismos.

Dado, que tal como lo establece el PNSV:

Las entidades territoriales y demás agentes responsables del tema de seguridad vial, no han sido efectivas para disminuir la tendencia de este fenómeno de siniestralidad. Las razones para esto son diversas; sin embargo, hay factores que indudablemente han contribuido de manera notoria: una baja formulación y/o ejecución de la política de seguridad vial nacional y municipal, poco análisis y diagnóstico de la población objetivo, insuficiente investigación sobre los factores de riesgo, un exiguo monitoreo y evaluación de indicadores y metas relacionados, así como un escaso recurso humano preparado y una débil capacidad presupuestal e institucional (PNSV 2011-2021, 2011, p 21).

De tal modo, es imprescindible considerar que aquellas intervenciones para el Fortalecimiento del Desarrollo Territorial, se efectúan a través de las políticas públicas, considerando que las mismas apuntan a la solución de problemas sociales colectivos: la política pública se entiende “como un proceso de planeación que define una visión de largo plazo que sobrepasa los periodos de administración de los gobiernos y orienta el proceso de cambio frente a realidades sociales relevantes.” (SDP, 2017. p 3).

En este contexto, el papel que juega la política pública al interior de una sociedad implica legitimar al Estado, no solo por su carácter instrumental en la provisión de servicios básicos o la administración de bienes públicos; son apuestas socio-políticas para resolver problemas públicos concretos, necesidades individuales y colectivas que son definidas por la misma sociedad. Así, la política pública juega un rol fundamental en la construcción de la realidad social (Torres y Santander, 2013. p 15). Y en el caso que nos compete el índice de siniestralidad en la Ciudad de Bogotá y las por ende las consecuencias que los mismos generan.

Es así, que el proceso de transformación del Estado necesita promover y priorizar los reclamos sociales en un sentido necesariamente democrático, pues de no hacerlo, se pone en riesgo la reproducción ordenada de la dinámica social, y el funcionamiento adecuado de las instituciones públicas. En otras palabras se pone en

riesgo la gobernabilidad democrática, condición indispensable para legitimar la reforma del Estado. (Berrio, 2012, p. 90).

De tal modo, a través del presente trabajo se pretende dar a conocer el panorama de la Seguridad Vial de la Ciudad de Bogotá, durante el periodo 2016-2020, en aras de invitar e incentivar a los entes Interinstitucionales, sociales y comunitarios, a la formulación e implementación de una Política Pública de la Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá.

En dicho sentido, el proyecto beneficia a la Ciudadanía Bogotana en general y a los entes Institucionales Distritales, al conocer el panorama de la seguridad vial en la Ciudad de Bogotá, su enfoque prevenible y la apuesta del trabajo articulado, bajo el marco de la corresponsabilidad, en aras de disminuir la mortalidad vial, siendo conscientes que de que esto solo será posible bajo el marco del esfuerzo y coordinación Institucional, social, gremial y comunitaria, efectuado bajo el marco de una política pública.

Así mismo, beneficia a la Universidad Nacional Abierta y a Distancia- UNAD, demostrando su compromiso al apoyo en la construcción, formulación e implementación de políticas públicas que propendan por el cambio de una realidad social y conlleven al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad de Bogotá.

De igual manera personalmente, ya que durante el proceso investigativo se logra perfeccionar y poner en práctica el conocimiento adquirido durante la formación como Especialista en Gestión Pública y de este modo poder contribuir a la transformación social y mejoramiento de la calidad de vida de la Ciudadanía.

## **Objetivos**

### **Objetivo general**

Identificar el Comportamiento de la Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá, durante la vigencia 2016-2020.

### ***Objetivos específicos***

Identificar las cifras de siniestralidad en la Ciudad de Bogotá, durante la vigencia 2016-2020.

Evaluar las acciones realizadas por la Administración, respecto a Seguridad Vial, en la Ciudad de Bogotá, considerando la normatividad aplicable a la Ciudad, durante la vigencia 2016-2020.

## Marco de Referencia

### Marco Teórico

Considerando la siniestralidad en el mundo y la tasa de mortalidad, se evidencia una tendencia creciente a causa de los Siniestros Viales, que según datos de la Organización mundial de la salud (OMS) anualmente le cuesta la vida a más de 1,24 millones de personas, generando en promedio 3.000 decesos diarios en el mundo.

Se puede evidenciar que infortunadamente en Colombia, durante la vigencia 2016-2020. 25.967 personas perdieron la vida a causa de un siniestro vial y 883.257 personas quedaron lesionadas. Así mismo, se observa que el 78.7% de estos siniestros sucedieron por fallas humanas.

De las cifras mencionadas en la Ciudad de Bogotá, 2534 personas perdieron la vida a causa de un siniestro vial, durante la vigencia 2016-2020.

De tal modo, como lo establece El Plan Nacional de Seguridad Vial- PNSV, debido al impacto de los siniestros viales y las consecuencias que estos pueden generar, es imprescindible la generación de políticas y acciones concretas, articuladas, integrales, medibles y controlables, considerando que los mismos involucran la salud pública, economía pública, la seguridad ciudadana y la Movilidad (PNSV 2011-2021, 2011).

Considerando la situación de orden internacional, las Naciones Unidas, en el año 2010, proclamaron el Decenio de Acción por la Seguridad Vial (2011 - 2020), en aras de estabilizar y de este modo, reducir el número de víctimas fatales de siniestros viales en el mundo.

A su vez, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible: Eje salud y Bienestar, Eje Ciudades y comunidades sostenibles y la Nueva agenda Urbana, se puede evidenciar, que en los mismos se establece, la necesidad de incorporar la seguridad vial en los procesos de planificación y gestión del desarrollo urbano, y de este modo reducir el número de muertos y heridos en siniestros viales, proporcionando sistemas de transporte seguros y sostenibles. (PDSV, 2017).

Del mismo modo, Colombia, estableció el Plan Nacional de Seguridad Vial, el cual su objetivo es:

Implementar acciones que permitan la disminución del número de víctimas fatales en un 25% por hechos de tránsito a nivel nacional para el año 2021, a través de un trabajo intersectorial e interinstitucional coordinado, con el fin de fomentar una movilidad que proteja la vida humana (PNSV 2013-2021, 2013).

De igual forma, en año 2013, se crea la Agencia Nacional De Seguridad Vial, cuyo objetivo es:

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional (Ley 1702 del 2013, 2013, p. 1).

Así mismo se proclama la ley 1503 del 2011, cuyo objeto es:

Definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública” (Ley 1503 del 2011, 2011 p. 1).



A su vez, el decreto 2851 del 2013, por el cual se reglamentan algunos criterios establecidos en la Ley 1503 del 2011 y se establecen plazos de presentación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) (decreto 2851 del 2013, 2013).

Así mismo, en año 2013, el Ministerio de Salud, establece la guía para la elaboración de planes estratégicos para la promoción del consumo responsable de alcohol.

Por su parte, en el año 2014, se adopta la Resolución 1565 de 2014, adoptando el documento Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Del mismo modo, el Decreto 1906 del 2015, por el cual se modifican los términos del plazo referente a la presentación de los PESV, hasta el último día hábil del mes de junio de 2016 y se establecen criterios referentes a los planes estratégicos para la promoción del consumo responsable de alcohol (Decreto 1906, 2015).

A su vez, el Decreto 1310 del 2016, amplía el plazo para la presentación del PESV, hasta el último día hábil del año 2016 (Decreto 1310, 2016). Del mismo modo, el Decreto 2106 del 2019 imparte que no se requerirá en ningún caso aval, para la implementación del PESV.

De igual modo, en el año 2016, se expide la resolución 1231 del 2016, por la cual se establece, la guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Así mismo, mediante la Ley 2050 del 2020, se decreta la consolidación y difusión de los PESV (Ley 2050, 2020).

Respecto a Bogotá, en aras de mejorar la seguridad vial, en la ciudad, en el Decreto 190 del 2004, en el artículo 163, se establece: “Incrementar la seguridad vial y disminuir los índices de accidentalidad mediante una señalización correcta y una norma técnica de diseño de cruces entre ciclorrutas, la red peatonal y la vehicular” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2004, p. 1) y en el Plan Maestro de Movilidad, en el artículo 66, se detienen los criterios para la formulación del Plan de Seguridad Vial (Secretaría de Movilidad, 2020)

De tal modo, en el año 2010, se estableció el Plan Distrital de Seguridad Vial, el cual fue modificado en el año 2017, desarrollando de esta manera el Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026, en el mismo se incorpora principalmente la Política de Visión Cero.

A su vez, en el año 2012, se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, a través del decreto 185 del 2012, la cual su naturaleza es:

La Comisión Intersectorial de Seguridad Vial es una instancia que hace parte del Sistema de Coordinación de la Administración Distrital, encargada de articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o programas contemplados en el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital y efectuar el seguimiento a la ejecución del mismo (Decreto 185 del 2012, 2012, p. 1).

De igual modo, en el año 2015, mediante el Decreto 594 de 2015, “se adopta el Plan de Movilidad Escolar, el cual estará orientado al adecuado desplazamiento de estudiantes en medios motorizados y no motorizados, con medidas de regulación o control del tránsito en vías adyacentes a instituciones educativas”(Decreto 594, 2015).

De igual forma, el Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad, establece:

Que durante este Gobierno se trabajará en la elaboración de una nueva Política Transversal en materia de Seguridad Vial, la cual se construirá de manera articulada con los Ministerios de Transporte, Salud, y Educación, y la Policía Nacional, sin dejar al lado al sector privado, las organizaciones no gubernamentales (ONG), la academia y la sociedad civil (Ministerio de Transporte, 2019).

A su vez, en el Plan Distrital de Desarrollo, Bogotá Mejor para Todos 2016-2020, se asignó a la Secretaría Distrital de Movilidad: “Formular las estrategias, planes y programas en materia de seguridad vial en la ciudad de Bogotá, con el propósito de reducir la accidentalidad, la contaminación ambiental y promover el mejoramiento del tránsito” (Secretaría de Movilidad, 2020, p. 3).

De igual forma es importante referir las acciones normativas respecto a la educación y pedagogía concerniente a la seguridad vial:

En el Decreto 463 de 1938, establece que tanto las Universidades como todos los Colegios oficiales y privados, deberán impartir las reglas de regulación y tránsito a sus alumnos (Ministerio de Educación, 1938).

Por su parte en la Ley general de la Educación, Ley 115 de 1994, se indica que la educación propende la formación integral de los colombianos, en la cual se incluye los temas referentes a orientaciones en Educación en Tránsito y Seguridad Vial (Congreso de la República de Colombia, 1994).

Así mismo, en la Directiva Ministerial número 13 de 2003, del Ministerio de Educación, se establece como propósito:

La educación en tránsito y seguridad vial el desarrollo de conocimientos, habilidades y destrezas que permitan a los niños, niñas y jóvenes, ejercer su derecho a la movilidad libre y segura, así como conocer y respetar las normas de tránsito y los derechos al espacio público de los demás en los espacios públicos (Ministerio de Educación, 2003, p. 1).

A su vez, el acuerdo 173 de 2005, establece el Sistema Distrital de Seguridad Escolar, “el cual estará integrado por el conjunto de orientaciones, normas, actividades, recursos, programas e instituciones que permiten la puesta en marcha de los principios generales de seguridad orientados al sector escolar público y privado contenidos en el presente Acuerdo” (Concejo de Bogotá, 2005, p. 1).

Del mismo modo, a través del Decreto 164 del 2007, se establece la formación en seguridad vial escolar como proyecto pedagógico transversal del currículo para todas las instituciones educativas públicas y privadas de Bogotá (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2007).

A su vez, el acuerdo 650 de 2016, crea el programa innovadores en Seguridad Vial, cuyo propósito es:

Generar espacios pedagógicos para desarrollar conocimientos, habilidades y destrezas, utilizando herramientas tecnológicas en seguridad vial sobre normas de comportamiento en el tránsito y transporte, y de convivencia, que permitan a la comunidad educativa una movilidad libre y segura ejerciendo liderazgo sobre la conducción de automóviles, motocicletas y medios alternativos de transporte en la ciudad” (Concejo de Bogotá, 2016, p. 1).

No obstante, a pesar de las acciones que se han realizado, se puede evidenciar el alto número de siniestros viales que se siguen generando en el país y en la Ciudad de Bogotá. De tal modo, es evidente la necesidad de la generación de una Política Pública, que trabaje y defina los lineamientos de Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá.

De tal modo, a través del presente trabajo se pretende dar a conocer el panorama de la Seguridad Vial de la Ciudad de Bogotá, durante el periodo 2016-2020, en aras de invitar e incentivar a los entes Interinstitucionales, sociales y comunitarios, a

la formulación e implementación de una Política Pública de Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá, a través de la cual se pueden aunar esfuerzos financieros, humanos y estructurales, en pro de la protección de la vida.

De igual forma es importante mencionar, que la Constitución Política de Colombia, en su artículo 24, establece:

Todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público (CPC 1991, 1991).

Y a su vez el artículo 55, del Código Nacional de Tránsito Terrestre, establece:

Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito (Ley 769 del 2002, 2002, p.3).

Así mismo, es primordial considerar el enfoque prevenible y evitable de los siniestros viales, si se toman medidas a tiempo sobre sus factores determinantes y se trabaja oportunamente en dichos factores de riesgo. De igual forma, la apuesta del trabajo articulado bajo el marco de la corresponsabilidad, en aras de disminuir la mortalidad vial, siendo conscientes que de que esto solo será posible bajo el marco del esfuerzo y coordinación Institucional, social, gremial y comunitaria.

Se debe considerar que los siniestros viables no solo tienen inmerso el derecho a la libre Movilidad, si no a su vez aquellos como el derecho a la vida, el derecho a la seguridad personal, el derecho al trabajo, el derecho a la salud y el derecho al desarrollo de todas las personas.

De igual forma, es imprescindible considerar, que los siniestros viales, tienen inmersos otros factores como son:

Por cada víctima mortal por accidentes de tránsito, por lo menos 20 personas sufren lesiones no mortales. Una proporción significativa de los pacientes que sufren una lesión por accidente de tránsito incurrir en incapacidad permanente, por medio de la amputación, lesiones en la cabeza o lesión de la médula espinal (CONPES 3764, 2013, p. 9).

De igual forma, los impactos producidos por los traumas relacionados en tránsito, incluye los costos directos e indirectos generados a causa de los siniestros viales, entre los cuales se pueden mencionar: costos médicos directos, funerarios, legales, investigaciones, muerte prematura generando la pérdida de los ingresos potenciales a percibir, costos emocionales, entre otros.

En este sentido en Colombia se estima:

Que el 10% de todos los lesionados por traumas en la vía pierden totalmente su forma de vida habitual, en consecuencia se comportan como si hubieran fallecido; el 20% sufren una pérdida del 30% de su vida y el 70% del total de lesionados pierden el equivalente a un mes de vida". (CONPES 3764, 2013, p. 13). Lo anterior da lugar a inequidad, aumento del índice de desempleo, pobreza, entre otros.

Los traumas derivados del tránsito le cuestan al país cerca de USD 11.370 millones al año, de tal modo con una Política Pública efectiva de Seguridad Vial, se disminuiría notablemente los siniestros viales y a su vez los costos de todo tipo generados por los mismos.

Dado, que tal como lo establece el PNSV:

Las entidades territoriales y demás agentes responsables del tema, no han sido efectivas para disminuir la tendencia de este fenómeno. Las razones para esto son diversas; sin embargo, hay factores que indudablemente han contribuido de manera notoria: una baja formulación y/o ejecución de la política de seguridad vial nacional y

municipal, poco análisis y diagnóstico de la población objetivo, insuficiente investigación sobre los factores de riesgo, un exiguo monitoreo y evaluación de indicadores y metas relacionados, así como un escaso recurso humano preparado y una débil capacidad presupuestal e institucional (PNSV 2011-2021, 2011, p 21).

De tal modo, es evidente que se deben tomar medidas integrales que permitan la disminución y consecuencias de los siniestros viales en el País y en la Ciudad de Bogotá, a través de Las Políticas Públicas que son un Instrumento, que se pueden llamar guía de transformación social, en aras de mejorar y/o garantizar el goce pleno de los derechos de una comunidad específica, bajo el marco del bien común, dado, que las mismas buscan transformar una realidad social, para lo cual se define una visión de largo plazo a través de un proceso de planeación.

Ahora bien, la relación del estado, con las Políticas Públicas Para Fortalecer El Desarrollo Territorial, es imprescindible, considerando que el estado debe garantizar el goce pleno de los derechos de la ciudadanía, dentro de los cuales podemos contemplar los propios y los de sus bienes. (Stiglitz, J, 2000).

En este sentido, en primer lugar debe considerarse que aquellas intervenciones para el Fortalecimiento del Desarrollo Territorial, se efectúan a través de las políticas públicas, las cuales apuntan a la solución de problemas sociales colectivos: la política pública se entiende “como un proceso de planeación que define una visión de largo plazo que sobrepasa los periodos de administración de los gobiernos y orienta el proceso de cambio frente a realidades sociales relevantes.” (SDP, 2017. p 3).

De tal manera, se puede observar que una política pública busca transformar una “realidad social”, para lo cual se define una “visión de largo plazo” a través de un “proceso de planeación” (SDP, 2017. p 3).

De tal modo, el papel que juega la política pública al interior de una sociedad implica legitimar al Estado, no solo por su carácter instrumental en la provisión de servicios básicos o la administración de bienes públicos; son apuestas socio-políticas para resolver problemas públicos concretos, necesidades individuales y colectivas que son definidas por la misma sociedad. Así, la política pública juega un rol fundamental en la construcción de la realidad social (Torres y Santander, 2013. p 15).

En este contexto, el proceso de transformación del Estado necesita promover y priorizar los reclamos sociales en un sentido necesariamente democrático, pues de no hacerlo, se pone en riesgo la reproducción ordenada de la dinámica social, y el funcionamiento adecuado de las instituciones públicas. En otras palabras se pone en riesgo la gobernabilidad democrática, condición indispensable para legitimar la reforma del Estado. (Berrio, 2012, p. 90).

Las PP son un Instrumento, que podemos llamar guía de transformación social en aras de mejorar y/o garantizar el goce pleno de derecho de una comunidad específica, bajo el marco del bien común.

Es importante tener presente que para lograr el pleno desarrollo y objetivo de las PP, es importante el trabajo bajo un tema de corresponsabilidad. Dado que tal como lo establece el decreto 197 del 2004: ARTÍCULO 5º.-Sobre la Corresponsabilidad Ciudadana. La corresponsabilidad ciudadana es un requisito indispensable para la construcción de una participación responsable, activa y una demanda razonable; Carta Iberoamericana de Calidad de la Gestión Pública.



De tal modo, el goce pleno de los derechos solo es posible cuando la ciudadanía se apropia de sus derechos y de la defensa y cuidado de lo público como un valor común y de todos, lo cual lo hace corresponsable en la construcción de ciudad y ciudadanía, generando mayores posibilidades de acceso a servicios y de la administración pública a responder a las demandas y necesidades desde el Sistema Distrital de Servicio a la Ciudadanía. (Decreto 197 del 2014).

De tal modo, es de vital importancia que estén todos los actores involucrados, en aras de mitigar las altas cifras de siniestralidad existentes, considerando su enfoque prevenible y la apuesta del trabajo articulado bajo el marco de la corresponsabilidad, en aras de disminuir la mortalidad vial, siendo conscientes que de que esto solo será posible bajo el marco del esfuerzo y coordinación Institucional, social, gremial y comunitaria.

Es así, que las políticas públicas apuntan a la solución de problemas sociales colectivos, considerando: el artículo 202 de la Ley 1098 del 2006 estableció como objetivos de las políticas públicas las siguientes: orientar la acción y los recursos del Estado hacia el logro de condiciones sociales, económicas, políticas, culturales y ambientales, que hagan posible el desarrollo de las capacidades y las oportunidades del ejercicio responsable de sus derechos; mantener actualizados los sistemas y las estrategias de información que permitan fundamentar la toma de decisiones adecuadas y oportunas sobre la materia; y fortalecer la articulación interinstitucional e intersectorial y garantizar la protección de los derechos fundamentales de todas las personas habitantes de la ciudad (Ley 1098, 2006).

Ahora bien, para el planeamiento de dicha política, es fundamental el funcionamiento y organización de las Entidades, de tal manera es importante referir la Teoría de la Organización y Administración Pública, de Carles Ramió.

Por lo cual es de vital importancia validar todas las dimensiones, “ya que no que no es posible analizar sólo una parte de los elementos substantivos de las organizaciones e intentar comprender su lógica global de funcionamiento y su problemática” (Ramió, 2017. p 1).

De tal modo, considerando la teoría de las organizaciones y el salto que surgió en la misma, hacia la teoría general de los sistemas, a través de la cual se refiere que las organizaciones se deben analizar desde un contexto integral, sin dejar a un lado algunos factores, y es así que se debe efectuar y evaluar el proceso para la construcción de la política pública de seguridad vial, en la ciudad de Bogotá. (Ramió, 2017).

Validando de esta forma: entorno, objetivos, estructura administrativa, recursos humanos, recursos tecnológicos, recursos financieros y procesos administrativos. (Ramió, 2017).

De igual forma, se debe tener presente el ámbito político- cultural, así como las estrategias de mejora en todos los planteamientos, de tal manera que logre tener con claridad las pautas de funcionamiento, así como las debilidades, sus fortalezas, y las causas que generan las mismas (Ramió, 2017).

Finalmente, es importante referir que considerando la Teoría de la Organización y Administración Pública, de Carles Ramió, se deben considerar tres ámbitos organizativos: el sociotécnico, el político-cultural y el de control de mejora:

El ámbito sociotécnico, “que tiene como objeto los componentes clásicos de una organización pública: la estructura administrativa, los recursos humanos, los procesos Administrativos y los procesos de prestación de servicios públicos” (Ramió, 2017, p.5).

“El ámbito político-cultural, en el que se analizan las organizaciones como sociedades que poseen sus propias prácticas políticas que generan unas organizaciones informales y unos conflictos organizativos” (Ramió, 2017, p. 6).

El ámbito de control y mejora, “en el que se hace énfasis en el diagnóstico dinámico y constante de las organizaciones que operara mediante unos sistemas específicos de información y de control” (Ramió, 2017, p. 6).

De tal modo, son criterios que se deben tener presentes en la construcción y ejecución de la política pública, de tal modo que esta pueda cumplir de manera efectiva con los objetivos propuestos.

## **Marco Conceptual**

### ***Educación Vial***

La educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados (Ley 1503, 2011, p. 3).

### ***Seguridad Vial***

“Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados” (Ley 1702 del 2013, p. 1).

### ***Política Pública***

“Proceso de planeación que define una visión de largo plazo que sobrepasa los periodos de administración de los gobiernos y orienta el proceso de cambio frente a realidades sociales relevantes.” (SDP, 2017. p 3).

### ***Plan Estratégico de Seguridad Vial***

Es el instrumento de planificación que consignado oficialmente en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito (Decreto 2851, 2013, p. 1).

### ***Accidente de tránsito***

Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la circulación normal de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (Código Nacional de Tránsito Terrestre, 2002, p. 2).

***Víctima***

“Se entiende por víctima, la persona que ha sufrido daño en su integridad física como consecuencia directa de un accidente de tránsito, un evento terrorista o una catástrofe natural” (Decreto 3990, 2007, p. 1).

## **Diseño Metodológico**

### **Tipo de Investigación y Tipo de Monografía**

El trabajo corresponde a una Monografía de compilación o indagación bibliográfica, a través de la cual se efectuó la respectiva búsqueda de la información referente a la Seguridad vial y su comportamiento, durante la vigencia 2016-2020, así como su compilación y análisis, en aras de identificar si se requiere la formulación y ejecución de una Política Pública de Seguridad Vial, en la Ciudad de Bogotá.

De igual forma, el trabajo se efectúa considerando las Líneas de investigación adoptadas por la Universidad Nacional Abierta y a Distancia y su Escuela de Ciencias Jurídicas y Políticas- ECJP, el proceso se efectúa en concordancia con la línea de Estudios políticos, gobierno y relaciones internacionales y la sub- línea de Gestión de políticas públicas.

En este sentido y principalmente de acuerdo a labor que se desarrollara respecto a Seguridad Vial, se tienen ciertos límites, ya que no se efectuaran cambios sobre el tema, sino se observara, analizara y evaluara el panorama de la Seguridad Vial de la Ciudad de Bogotá, durante el periodo 2016-2020, en aras, de invitar e incentivar a los entes Interinstitucionales, sociales y comunitarios, a la formulación e implementación de una Política Pública de la Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá, a través de la cual se pueden aunar esfuerzos financieros, humanos y estructurales, en pro de la protección de la vida, por tal motivo el tipo de investigación que se utilizaran será el siguiente:

### ***Investigación descriptiva***

La descriptiva, será la más usada ya que a través de ella, se dará a conocer los diferentes aspectos del Comportamiento de la Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá, durante la vigencia 2016-2020, con su respectivo análisis.

### **Método de investigación**

Se van a utilizar varios métodos, con el fin de obtener una mejor investigación, dado que algunos de ellos se complementan. Por lo cual se utilizaran los siguientes:

#### ***Método deductivo inductivo***

Deductivo e inductivo. Ya que se analizara cada componente de la Seguridad Vial, durante la vigencia 2016-2020, para poder llegar a los problemas globales que se estén presentando, y de la misma manera se observan problemas generales y se empieza a desglosar para dar con problemas específicos o particulares que estén afectando a ese problema general.

#### ***Método descriptivo***

A partir de este método se dará a conocer los diferentes aspectos del Comportamiento de la Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá, durante la vigencia 2016-2020, en si se centrara en describir la situación de la Seguridad Vial y plantear las posibles acciones a realizar.

### **Proceso de Investigación**

Los procedimientos que se llevaron a cabo para aplicar los anteriores métodos fueron la realización de encuestas, a Funcionarios Públicos y Ciudadanía; observación directa de las acciones concernientes de la Seguridad Vial, así mismo, se realizó consultas en otras fuentes o entidades anteriormente mencionadas.

De igual modo, se evaluaron las acciones realizadas por la Administración, respecto a Seguridad Vial, en la Ciudad de Bogotá, considerando la normatividad aplicable a la Ciudad, durante la vigencia 2016-2020.

### **Población**

Para la ejecución de la encuesta que se tuvo prevista, dentro de técnicas e instrumentos de recolección de información, se toma la decisión de efectuarla en la Localidad en Bosa, en la cual según cifras del DANE, para el año 2020, hay un total de 717.694 habitantes (DANE, 2021).

### **Muestra**

$$n = \frac{z^2 \cdot P \cdot Q \cdot N}{E^2 \cdot (N-1) + (Z^2 \cdot P \cdot Q)}$$

Se dieron los siguientes criterios para sacar la muestra de la población:

Z= Nivel de confiabilidad – 80% = 1.28

P= Probabilidad de que no ocurra. – 0.5 = 50%

Q= Probabilidad de que ocurra. – 0.5 = 50%

N= Población = 717.694

E= Margen de error – 14% = 0.14

n= Muestra

$$n = \frac{1.28^2 \cdot 0.5 \cdot 0.5 \cdot 717.694}{0.14^2 \cdot (717.694-1) + (1.28^2 \cdot 0.5 \cdot 0.5)}$$

$$n = \frac{1.6384 \cdot 0.5 \cdot 0.5 \cdot 717694}{0.0196 \cdot 717693 + (1.6384 \cdot 0.5 \cdot 0.5)}$$



$$n = \frac{293967,4624}{14067.1924}$$
$$n = 20.89$$

En cuanto a la población, se obtuvo como muestra representativa 21 personas, de los 717.694 habitantes en la Localidad de Bosa, con un margen de error del 14%, y un nivel de confiabilidad del 80%, así mismo, se realizó a través de muestreo no probabilístico, lo cual quiere decir que no todos los elementos de la población tuvieron la posibilidad de ser elegidos, el tipo fue muestreo por conveniencia, ya que se realizó de manera virtual.

## **Fuentes de Información**

### ***Fuentes de información primarias***

Como fuentes de información primaria se tiene la ciudadanía y funcionarios de la Administración Distrital.

### ***Fuentes de información secundarias***

Como fuentes de información secundarias se encuentran Entidades Gubernamentales a través de las cuales se logró identificar y lograr los objetivos de la investigación, entre los cuales se tiene: Secretaría Distrital de Movilidad, donde se consultó: Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2021, proyecto de inversión 1004 implementación del plan distrital de seguridad vial, Anuario de Siniestralidad Vial 2017, Anuario de Siniestralidad Vial 2018, Anuario de Siniestralidad Vial 2018, 2015-2029 Siniestralidad Vial, Instancias de participación.

Ministerio de Transporte, donde se consultó: Plan Nacional De Seguridad Vial 2013-2021, Plan Nacional De Seguridad Vial 2011-2021, Plan Nacional De Seguridad Vial 2013-2021, CONPES 3764 y Decreto 2851 del 2013.

Secretaría de Educación, a través de la cual se consultó: acuerdo 650 de 2016 Concejo de Bogotá D.C, Ley 1503 del 2011 y Decreto 164 del 2007.

Alcaldía Mayor de Bogotá, donde se consultó el documento: Ley 185 del 2012, Decreto 594 del 2015, acuerdo 173 de 2005 Concejo de Bogotá D.C., Decreto 594 del 2015 y Decreto 330 de 2008.

Constitución Política de Colombia, donde se consultó: Constitución Política de Colombia 1991.

Congreso de la República de Colombia, donde se consultó: Ley 1702 del 2013, Ley 769 del 2002- Código Nacional de Tránsito, Ley 1503 del 2011 y Ley 2050 de 2020.

La Cámara de Comercio de Bogotá, donde se consultó el documento: dinámica empresarial, a través del cual se logró conocer el número de empresas existen en la ciudad de Bogotá, durante la vigencia 2016-2020.

Presidencia de la República de Colombia, donde se consultó: Decreto 1310 de 2016, Decreto 2106 de 2019 y Decreto 3990 de 2007.

Secretaría Distrital de Planeación, donde se consultó: la Guía para la formulación e implementación de Las Políticas Públicas en el Distrito.

Ministerio de Educación, donde se consultó: Decreto 463 de 1938 y Directiva Ministerial número 13 de 2003.

La Veeduría Distrital, donde se consultó el documento Seguimiento a metas del sector movilidad en el plan distrital de desarrollo “Bogotá mejor para todos” (2016-2020).

## **Técnicas e instrumentos de recolección de información**

### ***Encuestas y Cuestionario***

Se realizó una encuesta a Funcionario de la SDM, a través de un cuestionario de 35 preguntas (ver anexo 1), con el fin de validar criterios de la Seguridad Vial, de acuerdo a las competencias de la Entidad.

Se realizó una encuesta a Funcionario de la Secretaría de Salud, a través de un cuestionario de 4 preguntas (ver anexo 5), con el fin de validar criterios de la Seguridad Vial, de acuerdo a las competencias de la Entidad.

Se realizó una encuesta a Funcionario de la Secretaría de Educación, a través de un cuestionario de 22 preguntas (ver anexo 3), con el fin de validar criterios de la Seguridad Vial, de acuerdo a las competencias de la Entidad.

Se realizó una encuesta a la Ciudadanía, a través de un cuestionario de 37 preguntas (ver anexo 7), con el fin de conocer la percepción ciudadana respecto a la seguridad vial.

### ***Observación y Lista de cotejo***

Se realizó observación y análisis a través de una lista de cotejo, con 4 ítems, (ver anexo 8) con el fin de identificar cumplimiento de criterios normativos por parte de Peatones.

Se realizó observación y análisis a través de una lista de cotejo, con 2 ítems, (ver anexo 9) con el fin de identificar cumplimiento de criterios normativos por parte de Biciusuarios.

Se realizó observación y análisis a través de una lista de cotejo, con 3 ítems, (ver anexo 10) con el fin de identificar cumplimiento de criterios normativos por parte de Motociclistas.

### **Hipótesis**

A pesar de las acciones que se han realizado respecto a Seguridad Vial, en la Ciudad de Bogotá, se puede evidenciar el alto número de siniestros viales que se siguen presentando, de tal modo, es evidente la necesidad de la generación de una Política Pública, que trabaje y defina los lineamientos de Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá, a través de la cual se pueden aunar esfuerzos financieros, humanos y estructurales, en pro de la protección de la vida y la reducción de los factores generados a causa de los siniestros viales.

## Resultados

### **Cifras de siniestralidad en la Ciudad de Bogotá, durante la vigencia 2016-2020.**

La siniestralidad vial es un problema de salud pública mundial, por lo cual es considerada una epidemia, generando la muerte de alrededor de 1.3 millones de personas en el mundo, así mismo, se cataloga como una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios y se convierte en la primera causa en personas entre los 15 y 29 (Secretaría de Movilidad, 2009).

Así mismo, los Siniestros Viales, superan el número de muertes de causas como: el conflicto armado, suicido. Así como de enfermedades graves, como son algunos tipos de cáncer y la diabetes y es considerada la segunda causa de muerte violenta.

De tal manera, es imprescindible conocer el comportamiento de la siniestralidad en la Ciudad y de este modo poder adoptar estrategias en aras de disminuir los mismos y las consecuencias que estos pueden generar.

Por su parte la Secretaría Distrital de Movilidad, en el marco del Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026:

Adoptó la Visión Cero como política distrital. Este enfoque aborda la seguridad vial desde una óptica ética diferente y establece entre sus principios, que las fatalidades y lesiones graves son prevenibles. Así mismo, entre los principios por los cuales se estructuró este Plan Distrital, se encuentra la gestión de datos, con la cual se busca contar con datos de calidad que permitan tomar decisiones al sector público y que sean accesibles a la ciudadanía (Secretaría de Movilidad, 2009, p. 15).

De tal manera, a continuación se presenta el Comportamiento de la siniestralidad vial en Bogotá, durante la vigencia 2016-2020.

**Tabla 1**

*Comportamiento siniestralidad Bogotá 2016-2020*

<b>COMPORTAMIENTO SINIESTRALIDAD BOGOTÁ 2016-2020</b>						
<b>Categoría/año</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>Total</b>
<b>Victimas Fatales</b>	<b>594</b>	<b>547</b>	<b>514</b>	<b>505</b>	<b>374</b>	<b>2534</b>
Mujeres	116	106	69	364		655
Hombres	470	413	381	80		1344
Sin información	8	28	64	61		161
<b>Lesionados</b>	<b>14512</b>	<b>14899</b>	<b>18865</b>	<b>18477</b>	<b>12808</b>	<b>79561</b>
Mujeres	5101	5422	1436	6836		18795
Hombres	9145	9325	2598	11598		32666
Sin información	266	152	14831	43	12808	28100
<b>Siniestros</b>	<b>34988</b>	<b>35171</b>	<b>36953</b>	<b>34990</b>	<b>22671</b>	<b>164773</b>

Nota. Comportamiento siniestralidad Bogotá 2016-2020. Con base en datos obtenidos de la Secretaría Distrital de Movilidad- Anuarios de Seguridad Vial y siniestralidad vial.

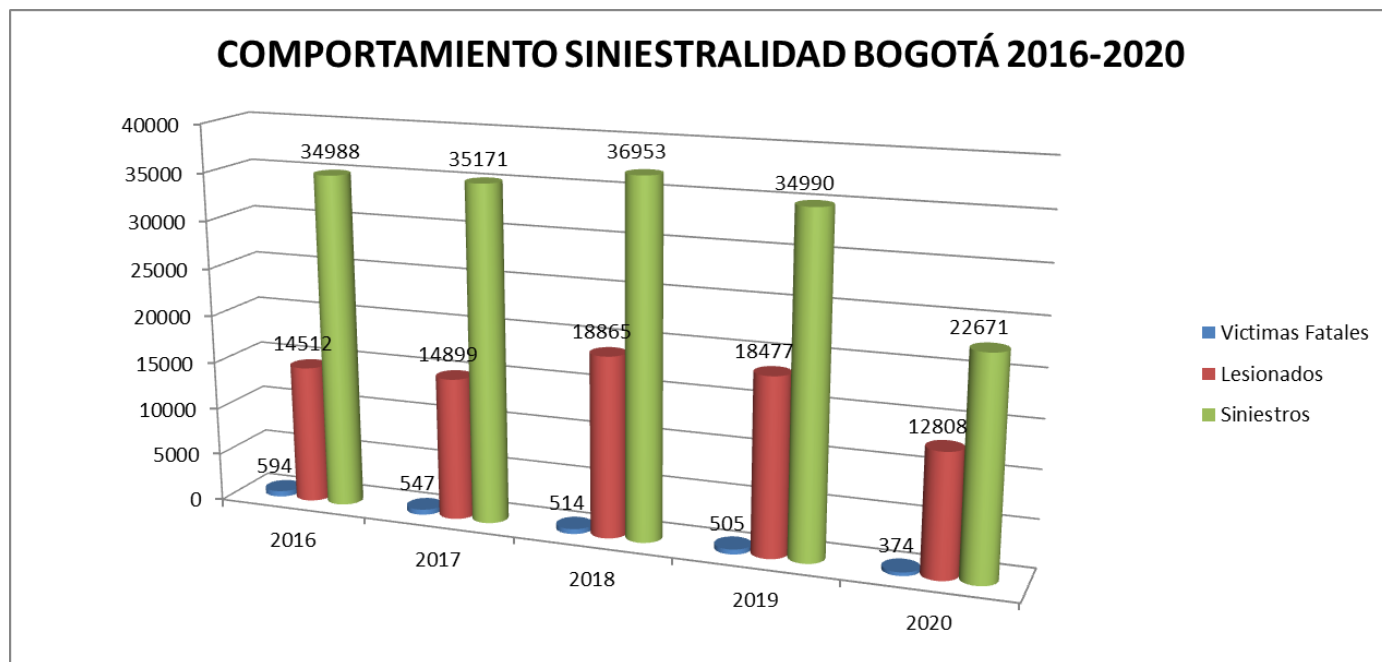
Como se puede observar en la tabla 1, durante la vigencia 2016-2020, en la Ciudad de Bogotá, hubo un total de 2.534 víctimas fatales, 79.591 lesionados y un total de 164.773 siniestros.

De acuerdo a lo anterior, se evidencia, que las víctimas fatales durante la vigencia estudiada, 655 corresponden a mujeres con un 26%, 1.344 con el 53 % a hombres y 161 con el 6% sin información.

Respecto a los Lesionados, se observa, que del total de las 79.561 víctimas lesionadas que hubo durante la vigencia, 18.795 con un 24% corresponde a mujeres, 32.666 con un 41% a hombres y 28.100 con un 35% sin información.

**Figura 1**

Comportamiento siniestralidad Bogotá 2016-2020



Nota. Comportamiento siniestralidad Bogotá 2016-2020. Con base en datos obtenidos de la Secretaría Distrital de Movilidad- Anuarios de Seguridad Vial y siniestralidad vial.

De tal modo, como se observa en la figura 1, el comportamiento de los siniestros viales, durante la vigencia 2016-2020, es la siguiente: respecto al año 2016, se presentaron 38.988 siniestros, los cuales generaron 594 fatalidades y 14.512 lesionados.

Por su parte, en el año 2017, hubo 35.171 siniestros, con 547 fatalidades y 14.899 lesionados.

A su vez, en el año 2018, se generaron 36.953 siniestros, con 505 fatalidades y 18.477 lesionados.

De igual modo, en el año 2019, hubo 34.990 siniestros, con 505 víctimas fatales y 12.808 lesionados.

Finalmente, en el año 2020, se presentaron 22.671 siniestros, con 374 fatalidades y 12.808 lesionados, es importante recalcar que las cifras del año 2020, son preliminares, dado, que aún no se ha generado el informe de dicho año por parte de la administración, dicha información fue obtenida a través de los Centros Locales de Movilidad, de igual forma, es importante referir que el año 2020, fue un año atípico, debido a las acciones realizadas a causa de la emergencia sanitaria por el COVID-19, motivo por el cual no se llevaron a cabo los viajes que se realizan en un año normal, a causa de las distintas medidas de restricción a la movilidad establecidas por la administración, de tal modo, se esperaba que las cifras de siniestralidad se redujeran notablemente en ese año.

De igual forma, se debe referir que los datos publicados por la Secretaría de Movilidad, respecto a las cifras de siniestralidad no coinciden, tomando de referencia el Anuario de Siniestralidad vial 2019 y las cifras de siniestralidad vial 2015-2019, de tal modo, se tomó el mayor número reportado.

### **Tabla 2**

#### *Víctimas Fatales Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2016-2020*

<b>VICTIMAS FATALES SINIESTROS VIALES BOGOTÁ SEGÚN ACTOR VIAL 2016-2020</b>						
<b>Categoría/año</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>Total</b>
Peatones	282	272	245	236		1035
Motociclista	175	152	150	138		615
Ciclista	71	59	64	68		262
Pasajero	51	48	47	53		199
Conductor	15	15	8	10		48
Sin informacion					374	374
<b>TOTAL GENERAL</b>						<b>2533</b>

Nota. Víctimas Fatales Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2016-2020.

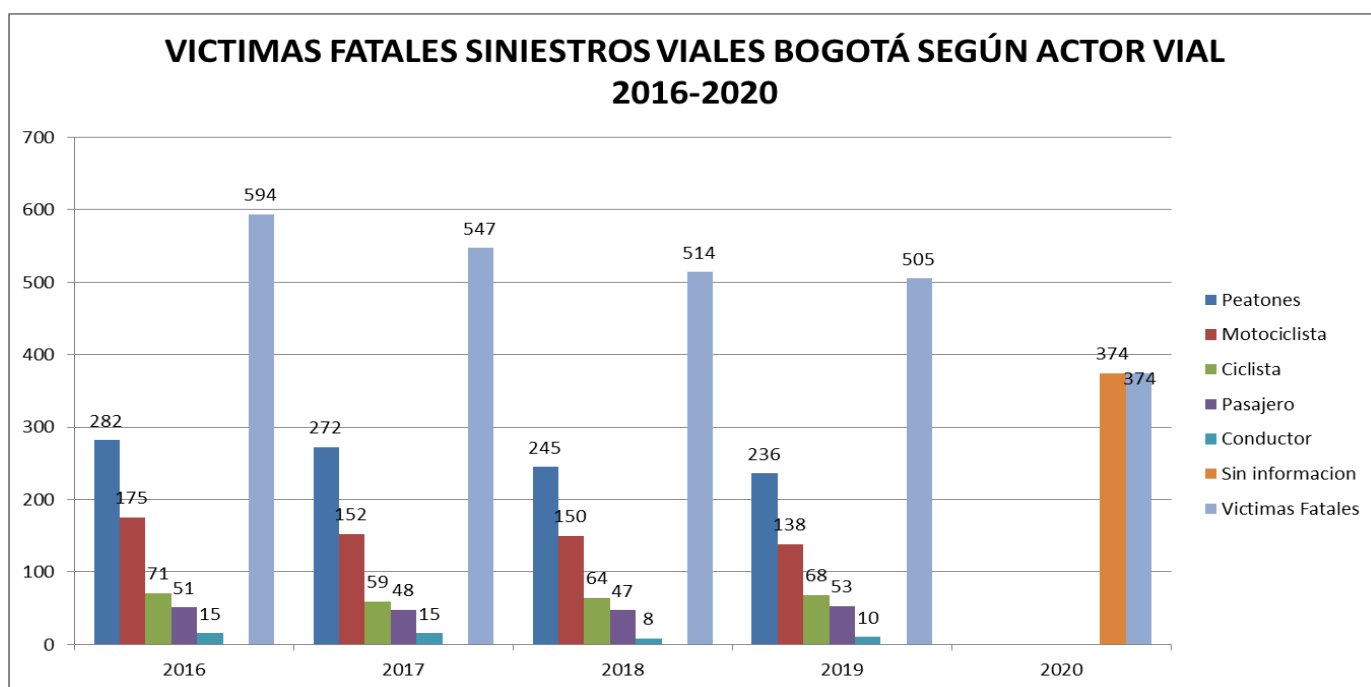
Con base en datos obtenidos de la Secretaría Distrital de Movilidad- Anuarios de Seguridad Vial y siniestralidad vial.



Como se puede observar en la tabla 2, durante la vigencia 2016-2020, hubo 2.533 víctimas fatales, de las cuales, 1.035 corresponden a peatones con un 41%, 615 a motociclistas con un 24%, 262 a ciclistas con un 10%, 199 a pasajeros con un 8%, 48 a conductores con un 2% y 374 sin identificar con 15%. De tal modo, se evidencia que los actores viales más tendentes a perder la vida, en un siniestro vial, son actores vulnerables con un 75%, correspondiente a: peatones con un 41%, motociclistas con un 24% y ciclistas con un 10%.

**Figura 2**

*Víctimas Fatales Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2016-20*



Nota. Víctimas Fatales Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2016-2020.

Con base en datos obtenidos de la Secretaría Distrital de Movilidad- Anuarios de Seguridad Vial y siniestralidad vial.

Como se puede observar en la tabla 2 y en la figura 2, de las víctimas fatales en los Siniestros viales generados en el año 2016, 282 corresponden a peatones, con un

47%, 175 a motociclistas con un 29%, 71 a ciclistas con 12%, 51 a pasajeros con el 9% y 15 conductores con un 3%

Por su parte en el año 2017, 272 corresponden a peatones con un 50%, 152 a motociclistas con un 28%, 59 a ciclistas con 11%, 48 a pasajeros con el 9% y 15 con un 3% a conductores.

A su vez, en el año 2018, se evidencia que las fatalidades se generaron de la siguiente manera: 245 peatones con un 48%, 150 motociclistas con un 29%, 64 ciclistas con 12%, 47 pasajeros con el 9% y 8 conductores con un 2%.

Respecto al año 2019, se puede observar que, fallecieron 236 peatones con un 47%, 118 motociclistas con un 27%, 68 ciclistas con 13%, 53 pasajeros con el 10% y 10 conductores con un 2%.

Así mismo, en el año 2020, hubo 374 fatalidades, no obstante, al momento no se conoce las características de la víctimas, dado, que como se refirió anteriormente aún no se ha generado el reporte respectivo y se cuenta con cifras preliminares.

### **Tabla 3**

*Víctimas Lesionadas Por Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2016-2020*

<b>VÍCTIMAS LESIONADAS SINIESTROS VIALES BOGOTÁ SEGÚN ACTOR VIAL 2016-2020</b>						
<b>Categoría/año</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>TOTAL</b>
Peatones	4114	3806	4113	3766		15799
Motociclista	4123	4332	5758	5926		20139
Ciclista	1271	1473	1946	2110		6800
Pasajero	4324	4114	5461	5410		19309
Conductor	680	795	1587	1265		4327
Sin informacion		379			12808	13187
<b>TOTAL GENERAL</b>						<b>79561</b>

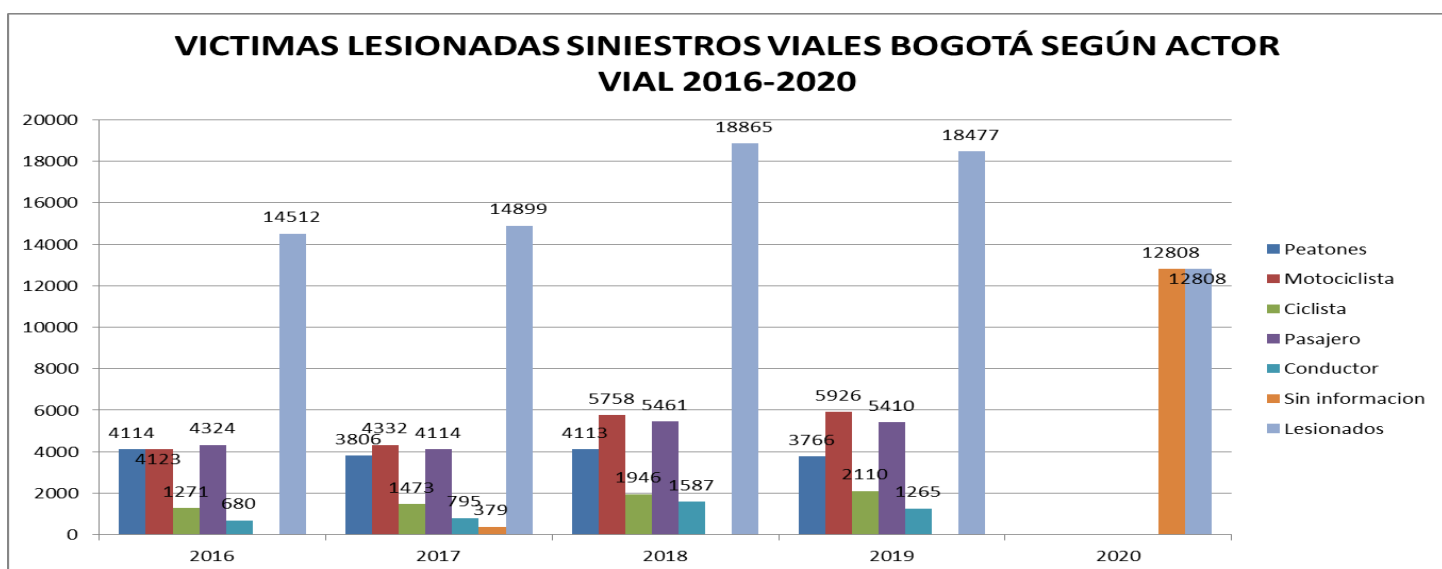
Nota. Víctimas Lesionadas Por Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2016-2020.

Con base en datos obtenidos de la Secretaría Distrital de Movilidad- Anuarios de Seguridad Vial y siniestralidad vial.

Como se puede observar en la tabla 3, durante la vigencia 2016-2020, hubo 79.561 víctimas lesionadas, de las cuales, 15.799 corresponden a peatones con un 20%, 20.139 a motociclistas con un 25%, 6800 a ciclistas con un 9%, 19.309 a pasajeros con un 24%, 4.327 a conductores con un 5% y 13.187 sin identificar con un 17%. De tal modo, se evidencia que los actores viales más afectados respecto a víctimas son actores vulnerables con un 69%, correspondiente a: motociclistas con un 25%, pasajeros con un 24% y peatones con un 20%.

### Figura 3

*Victimas Lesionadas Por Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2016-2020*



Nota. Víctimas Lesionadas Por Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2016-2020. Con base en datos obtenidos de la Secretaría Distrital de Movilidad- Anuarios de Seguridad Vial y siniestralidad vial.

Como se evidencia en la figura 3, de las víctimas lesionadas por siniestros viales, durante el año 2016, 4.114 corresponden a peatones con un 28.3%, 4.123 a motociclistas con un 28.4%, 1.271 a ciclistas con un 9%, 4.324 a pasajeros con 30% y 680 a conductores con 5%.

De igual modo, durante el año 2017, 3.806 corresponden a peatones con un 26%, 4.332 a motociclistas con un 29%, 1.473 a ciclistas, con un 10%, 4.114 a pasajeros con 28%, 1587 a pasajeros con 5% y 379 sin información con un 3%.

Así mismo, en el año 2018, 3.806 corresponden a peatones con un 26%, 4.332 a motociclistas con un 29%, 1.473 a ciclistas con un 10%, 4.114 a pasajeros con 28%, 1.587 a pasajeros con 5% y 379 sin información con un 3%.

Por su parte, en el año 2019, 3.766 corresponden a peatones con un 20%, 5.926 a motociclistas con un 32%, 2.110 a ciclistas con un 11%, 5.410 pasajeros con 29% y 1.265 pasajeros con 7%.

De igual forma durante el año 2020, hubo 12.808 lesionados, al momento no se conoce las características de la víctimas, dado, que como se refirió anteriormente, aún no se ha generado el reporte respectivo y se cuenta con cifras preliminares.

De tal modo, se evidencia históricamente, que los peatones han sido los actores con mayores fatalidades y tendientes a perder la vida durante un siniestro vial.

#### **Tabla 4**

*Análisis Horizontal Siniestros Viales Bogotá 2016-2017.*

<b>ANÁLISIS HORIZONTAL SINIESTROS VIALES BOGOTÁ 2016-2017</b>				
<b>Categoría/año</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>VARIACIÓN ABSOLUTA</b>	<b>VARIACIÓN RELATIVA %</b>
Victimas Fatales	546	594	-48	-8%
Lesionados	10382	10579	-197	-2%
<b>Siniestros</b>	<b>35171</b>	<b>34988</b>	<b>183</b>	<b>1%</b>

Nota. Análisis horizontal siniestros viales Bogotá 2016-2017. Con base en datos obtenidos de la Secretaría Distrital de Movilidad- Anuarios de Seguridad Vial y siniestralidad vial.

De acuerdo a la tabla 4, se puede evidenciar que en el año 2017, respecto al año 2016, las víctimas fatales tuvieron una reducción del 8%, correspondiente a 48 vidas salvadas. En cuanto a los lesionados, se evidencia una reducción del 2% con 197 lesionados menos y respecto al número de siniestros, se observa que hubo un aumento del 1%, correspondiente a 183 siniestros.

**Tabla 5**

*Análisis Horizontal Víctimas Fatales Siniestros Viales Bogotá Según Actor Vial 2016-2017*

<b>ANÁLISIS HORIZONTAL VÍCTIMAS FATALES SINIESTROS VIALES BOGOTÁ SEGÚN ACTOR VIAL 2016-2017</b>				
<b>Categoría/año</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>VARIACIÓN ABSOLUTA</b>	<b>VARIACIÓN RELATIVA %</b>
Peatones	272	282	-10	-4%
Motociclista	152	175	-23	-13%
Ciclista	59	71	-12	-17%
Pasajero	48	51	-3	-6%
Conductor	15	15	0	0%

Nota. Análisis horizontal víctimas fatales siniestros viales Bogotá según actor vial 2016-2017. Con base en datos obtenidos de la Secretaría Distrital de Movilidad- Anuarios de Seguridad Vial y siniestralidad vial.

De acuerdo a la tabla 5, se puede evidenciar que en el año 2017, respecto al año 2016, las víctimas fatales según actor vial, tuvo el siguiente comportamiento: los peatones tuvieron una reducción del 10%, correspondiente a 10 vidas salvadas; en los motociclistas hubo una reducción del 13%, con 23 vidas salvadas; respecto a los ciclistas hubo una reducción de 17%, con 12 vidas salvadas; en los pasajeros, se obtuvo una reducción del 6%, correspondiente a 3 vidas salvadas y finalmente, en cuanto a los conductores se mantuvo el índice de 15 fatalidades.

**Tabla 6**

*Análisis Horizontal Víctimas Lesionadas Siniestros Viales Bogotá Según Actor Vial 2016-2017*

<b>ANÁLISIS HORIZONTAL VÍCTIMAS LESIONADAS SINIESTROS VIALES BOGOTÁ SEGÚN ACTOR VIAL 2016-2017</b>				
<b>Categoría/año</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>VARIACIÓN ABSOLUTA</b>	<b>VARIACIÓN RELATIVA %</b>
Peatones	3806	4114	-308	-7%
Motociclista	4332	4123	209	5%
Ciclista	1473	1271	202	16%
Pasajero	4114	4324	-210	-5%
Conductor	795	680	115	17%

Nota. Análisis horizontal víctimas lesionadas siniestros viales Bogotá según actor vial 2016-2017. Con base en datos obtenidos de la Secretaría Distrital de Movilidad- Anuarios de Seguridad Vial y siniestralidad vial.

Considerando la tabla 6, se puede evidenciar que en el año 2017, respecto al año 2016, las víctimas lesionadas según el actor vial, tuvieron el siguiente comportamiento: los peatones tuvieron una reducción del 7%, correspondiente a 308 lesionados menos; en los motociclistas hubo un aumento del 5%, con 209 lesionados más; respecto a los ciclistas hubo un aumento de 16%, con 202 lesionados más; en los pasajeros, se obtuvo una reducción del 5%, correspondiente a 210 siniestros menos y finalmente, en cuanto a los conductores se tuvo un aumento del 17%, con 115 lesionados más.

De tal modo, se evidencia que en el año 2017, respecto al año 2016, hubo una reducción del número de fatalidades del 8%, siendo el ciclista quien tiene el mayor índice, con una reducción del 17%, correspondiente a 12 vidas salvadas, así mismo, se

evidencia que hubo una reducción del 2% de los lesionados, correspondiente a 197 menos lesionados, no obstante, se observa un aumento en las víctimas lesionadas considerando su rol de actor vial, siendo el conductor quien presenta el mayor índice con un 17%, correspondiente a 115 lesionados más; seguido, por el ciclista con el 16% y un aumento de 202 lesionados; posteriormente el motociclista con un 5%, correspondiente a 209 lesionados más, respecto al año 2016.

**Tabla 7**

*Análisis Horizontal Siniestros Viales Bogotá 2017-2018*

<b>ANÁLISIS HORIZONTAL SINIESTROS VIALES BOGOTÁ 2017-2018</b>				
<b>Categoría/año</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>VARIACIÓN ABSOLUTA</b>	<b>VARIACIÓN RELATIVA %</b>
Victimas Fatales	514	546	-32	-6%
Lesionados	12609	10382	2227	21%
Siniestros	36953	35171	1782	5%

Nota. Análisis horizontal siniestros viales Bogotá 2018-2019. Con base en datos obtenidos de la Secretaría Distrital de Movilidad- Anuarios de Seguridad Vial y siniestralidad vial.

De acuerdo a la tabla 7, se puede evidenciar que en el año 2018, respecto al año 2017, las víctimas fatales tuvieron una reducción del 6%, correspondiente a 32 vidas salvadas. En cuanto a los lesionados, se evidencia un aumento considerable, del 21% con 2.227 lesionados más y respecto al número de siniestros, se observa que hubo un aumento del 5%, correspondiente a 1782 siniestros.

**Tabla 8**

*Análisis Horizontal Víctimas Fatales Siniestros Viales Bogotá Según Actor Vial 2017-2018*

<b>ANÁLISIS HORIZONTAL VÍCTIMAS FATALES SINIESTROS VIALES BOGOTÁ SEGÚN ACTOR VIAL 2017-2018</b>				
<b>Categoría/año</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>VARIACIÓN ABSOLUTA</b>	<b>VARIACIÓN RELATIVA %</b>
Peatones	245	272	-27	-10%
Motociclista	150	152	-2	-1%
Ciclista	64	59	5	8%
Pasajero	47	48	-1	-2%
Conductor	8	15	-7	-47%

Nota. Análisis horizontal víctimas fatales siniestros viales Bogotá según actor vial 2017-2018. Con base en datos obtenidos de la Secretaría Distrital de Movilidad- Anuarios de Seguridad Vial y siniestralidad vial.

De acuerdo a la tabla 8, se puede evidenciar que en el año 2018, respecto al año 2017, las víctimas fatales según actor vial, tuvieron el siguiente comportamiento: los peatones tuvieron una reducción del 10%, correspondiente a 27 vidas salvadas; en los motociclistas hubo una reducción del 1%, 1 vida salvada; respecto a los ciclistas hubo un aumento del 8% con 12 fatalidades más; en los pasajeros, se obtuvo una reducción del 2%, correspondiente a 1 vida salvada y finalmente, en cuanto a los conductores se obtuvo un índice de reducción del 47% con 7 fatalidades menos.

De tal modo, en el año 2018, respecto al año 2017, el único actor vial, que tuvo un aumento en fatalidades, fue el ciclista con un 8%, correspondiente a 5 muertos más.



**Tabla 9**

*Análisis Horizontal Víctimas Lesionadas Siniestros Viales Bogotá Según Actor Vial 2017-2018*

<b>ANÁLISIS HORIZONTAL -VICTIMAS LESIONADAS SINIESTROS VIALES BOGOTÁ SEGÚN ACTOR VIAL 2017-2018</b>				
<b>Categoría/año</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>VARIACIÓN ABSOLUTA</b>	<b>VARIACIÓN RELATIVA %</b>
Peatones	4113	3806	307	8%
Motociclista	5758	4332	1426	33%
Ciclista	1946	1473	473	32%
Pasajero	5461	4114	1347	33%
Conductor	1587	795	792	99,6%

Nota. Análisis horizontal víctimas lesionadas siniestros viales Bogotá según actor vial 2017-2018. Con base en datos obtenidos de la Secretaría Distrital de Movilidad- Anuarios de Seguridad Vial y siniestralidad vial.

Considerando la tabla 9, se puede evidenciar que en el año 2018, respecto al año 2017, las víctimas lesionadas según el actor vial, tuvieron el siguiente comportamiento: los peatones tuvieron un aumento del 8%, correspondiente a 307 lesionados más; en los motociclistas hubo un aumento del 33%, con 1426 lesionados más; respecto a los ciclistas hubo un aumento de 32%, con 473 lesionados más; en los pasajeros, se obtuvo un aumento del 33%, correspondiente a 1.347 siniestros más y finalmente, en cuanto a los conductores se tuvo un aumento del 99.6%, con 792 lesionados más.

De tal modo, se evidencia que en el año 2018, respecto al año 2017, hubo una reducción del número de fatalidades del 6%, siendo el conductor quien tiene el mayor índice, con una reducción del 47%, correspondiente a 7 vidas salvadas, no obstante, se evidencia una creciente notable, en el aumento de los lesionados con un 21%,

correspondiente a 2.227 lesionados, así mismo, hubo un aumento en los siniestros del 5%, correspondiente a 1.782 siniestros más.

De igual, se observa un aumento en todas las víctimas lesionadas considerando su rol de actor vial, siendo el conductor quien presenta el mayor índice con un 99.6%, correspondiente a 792 lesionados más y los demás actores viales, un aumento entre el 8% y el 33%.

**Tabla 10**

*Análisis Horizontal Siniestros Viales Bogotá 2018-2019*

<b>ANÁLISIS HORIZONTAL SINIESTROS VIALES BOGOTÁ 2018-2019</b>				
<b>Categoría/año</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>VARIACIÓN ABSOLUTA</b>	<b>VARIACIÓN RELATIVA %</b>
Victimas Fatales	505	514	-9	-2%
Lesionados	12371	12609	-238	-2%
Siniestros	34990	36953	-1963	-5%

Nota. Análisis horizontal siniestros viales Bogotá 2018-2019. Con base en datos obtenidos de la Secretaría Distrital de Movilidad- Anuarios de Seguridad Vial y siniestralidad vial.

De acuerdo a la tabla 10, se puede evidenciar que en el año 2019, respecto al año 2018, las víctimas fatales tuvieron una reducción del 2%, correspondiente a 9 vidas salvadas. En cuanto a los lesionados, se evidencia una reducción, del 2% con 238 lesionados menos y respecto al número de siniestros, se observa que hubo una reducción del 5%, correspondiente a 1.963 siniestros.

**Tabla 11**

*Análisis Horizontal Víctimas Fatales Siniestros Viales Bogotá Según Actor Vial 2018-2019*

<b>ANÁLISIS HORIZONTAL VICTIMAS FATALES SINIESTROS VIALES BOGOTÁ SEGÚN ACTOR VIAL 2018-2019</b>				
<b>Categoría/año</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>VARIACIÓN ABSOLUTA</b>	<b>VARIACIÓN RELATIVA %</b>
Peatones	236	245	-9	-4%
Motociclista	138	150	-12	-8%
Ciclista	68	64	4	6%
Pasajero	53	47	6	13%
Conductor	10	8	2	25%

Nota. Análisis horizontal víctimas fatales siniestros viales Bogotá según actor vial 2018-2019. Con base en datos obtenidos de la Secretaría Distrital de Movilidad-Anuarios de Seguridad Vial y siniestralidad vial.

De acuerdo a la tabla 11, se puede evidenciar que en el año 2019, respecto al año 2018, las víctimas fatales según actor vial, tuvieron el siguiente comportamiento: los peatones tuvieron una reducción del 4%, correspondiente a 9 vidas salvadas; en los motociclistas hubo una reducción del 8%, con 12 vidas salvadas; respecto a los ciclistas hubo un aumento del 6% con 4 fatalidades más; en los pasajeros, se obtuvo un aumento del 13%, correspondiente a 6 fatalidades más y finalmente, en cuanto a los conductores se obtuvo un índice de aumento del 25% con 2 fatalidades más.

De tal modo, en el año 2019, respecto al año 2018, solo los peatones y motociclistas, tuvieron una reducción en las fatalidades.

**Tabla 12**

*Análisis Horizontal Víctimas Lesionadas Siniestros Viales Bogotá Según Actor Vial 2018-2019*

<b>ANÁLISIS HORIZONTAL -VICTIMAS LESIONADAS SINIESTROS VIALES BOGOTÁ SEGÚN ACTOR VIAL 2018-2019</b>				
<b>Categoría/año</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>VARIACIÓN ABSOLUTA</b>	<b>VARIACIÓN RELATIVA %</b>
Peatones	3766	4113	-347	-8%
Motociclista	5926	5758	168	3%
Ciclista	2110	1946	164	8%
Pasajero	5410	5461	-51	-1%
Conductor	1265	1587	-322	-20%

Nota. Análisis horizontal víctimas lesionadas siniestros viales Bogotá 2018-2019. Con base en datos obtenidos de la Secretaría Distrital de Movilidad- Anuarios de Seguridad Vial y siniestralidad vial.

Considerando la tabla 12, se puede evidenciar que en el año 2019, respecto al año 2018, las víctimas lesionadas según el actor vial, tuvieron el siguiente comportamiento: los peatones tuvieron una reducción del 8%, correspondiente a 347 lesionados menos; en los motociclistas hubo un aumento del 3%, con 168 lesionados más; respecto a los ciclistas hubo un aumento de 8%, con 164 lesionados más; en los pasajeros, se obtuvo una disminución del 1%, correspondiente a 51 siniestros menos y finalmente, en cuanto a los conductores se tuvo una disminución del 20%, con 322 lesionados menos.

De tal modo, se evidencia que en el año 2019, respecto al año 2018, hubo una reducción del número de fatalidades del 2%, siendo el conductor quien tiene el mayor índice, con una reducción del 8%, correspondiente a 12 vidas salvadas, de igual forma, se obtuvo una disminución en el número de lesionados, en un 2%, no obstante, se

observa, respecto a las víctimas lesionadas según el actor vial, como se puede evidencia en la tabla 12, tanto el motociclista como el ciclista, obtuvieron un aumento del 3% y 8% correspondientes a 168 y 164 lesionados más, en el año 2019, respecto al año 2018.

Así mismo, las víctimas fatales, según el actor vial, como se puede evidenciar en la tabla 11, tanto el ciclista, el pasajero y el conductor, obtuvieron un aumento del 6%, el 13% y 25% correspondientes a 4, 6 y 2 fatalidades más, en el año 2019, respecto al año 2018.

Es importante referir que no se realizó comparación con las cifras del año 2020, considerando que las mismas son preliminares, de igual forma, es importante considerar que el año 2020, fue un año atípico, debido a las acciones realizadas a causa de la emergencia sanitaria por el COVID-19, motivo por el cual no se llevaron a cabo los viajes que se realizan en un año normal, a causa de las distintas medidas de restricción a la movilidad establecidas por la administración, de tal modo, se esperaría que las cifras de siniestralidad se redujeran notablemente en ese año y las mismas no serían coherentes, respecto a los años anteriores de estudio.

De igual modo, se evidencia que el comportamiento de la seguridad vial, en la ciudad de Bogotá, durante la vigencia 2016-2020, ha mostrado una reducción de las fatalidades, entre el 8% y el 2%, correspondiente a 48 y 9 vidas salvadas respectivamente, no obstante, se evidencia una tendiente creciente de los lesionados, notablemente en el año 2018, del 21% y 2.227 lesionados más, y en los otros años, a pesar de evidenciar una reducción general en los lesionados, presentan un aumento en las víctimas lesionadas según el actor vial.

De tal modo, se compruebe la hipótesis, al evidenciar que a pesar de las acciones que se han realizado respecto a Seguridad Vial, en la Ciudad de Bogotá, se puede observar el alto número de siniestros viales que se siguen presentando, de tal modo, es evidente la necesidad de la generación de una Política Pública, que trabaje y defina los lineamientos de Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá, a través de la cual se pueden aunar esfuerzos financieros, humanos y estructurales, en pro de la protección de la vida y la reducción de los factores generados a causa de los siniestros viales.

De igual modo, se evidencia, según datos de la Secretaría Distrital de Movilidad, y encuesta realizada por la Entidad, el 84%, de los ciudadanos nunca ha tenido una capacitación en Seguridad Vial, el 79% de los encuestados indican que no saben qué significan algunas señales de tránsito, de igual forma el 49% se pasa los semáforos en rojo en algunos lugares (Secretaría de Movilidad, 2019, p. 245), de tal modo, es imprescindible continuar y aunar los esfuerzos en el factor humano y de ahí la importancia de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, dado que es un componente del mismo, se debe promover y ejecutar la formación en seguridad vial.

Por otra parte, se evidencia, según datos de la Secretaría Distrital de Movilidad, que los días en que se presenta con mayor frecuencia víctimas, se generan los viernes y martes, con el 16% y del mismo modo del 16% de los lesionados, así mismo, los horarios de mayor concentración de víctimas lesionadas en los siniestros viales son las horas pico de la mañana de 6:00 a.m. a 8:00 a.m., representando el 14% del total, y las de la tarde entre las 6:00 p.m. y 7:00 p.m., representa el 6%; por el contrario, los días

con menor cantidad de lesionados fueron los domingos, en especial entre las 11:00 p.m. y 12:00 p.m. (Secretaría de Movilidad, 2019, p. 245).

Así mismo, se evidencia que en la vigencia 2019, la población joven presentó la mayor cantidad de víctimas lesionadas durante los siniestros viales, especialmente entre los 20 y 29 años de edad, por lo cual es importante referir que el 10% de todos los lesionados por traumas en la vía, pierden totalmente su forma de vida habitual, en consecuencia se comportan como si hubieran fallecido; el 20% sufren una pérdida del 30% de su vida y el 70% del total de lesionados pierden el equivalente a un mes de vida". (CONPES 3764, 2013, p. 13). Lo anterior da lugar a inequidad, aumento del índice de desempleo, pobreza, entre otros.

De igual forma, es importante considerar, que a nivel general, los traumas derivados del tránsito le cuestan al país cerca de USD 11.370 millones al año, de tal modo con una Política Pública efectiva de Seguridad Vial, se disminuiría notablemente los siniestros viales y a su vez los costos de todo tipo generados por los mismos.

De igual forma, se debe considerar que los siniestros viales, no solo tienen inmerso el derecho a la libre Movilidad, si no a su vez aquellos como el derecho a la vida, el derecho a la seguridad personal, el derecho al trabajo, el derecho a la salud y el derecho al desarrollo de todas las personas.

De tal modo, es evidente que se deben tomar medidas integrales que permitan la disminución y consecuencias de los siniestros viales en la Ciudad de Bogotá, a través de Las Políticas Públicas que son un Instrumento, que se pueden llamar guía de transformación social en aras de mejorar y/o garantizar el goce pleno de derecho de una comunidad específica, bajo el marco del bien común.

**Acciones Realizadas Por La Administración, Respecto A Seguridad Vial, En La Ciudad de Bogotá, Considerando La Normatividad Aplicable A La Ciudad, Durante la Vigencia 2016-2020.**

Se evidencia que en el Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad, establece:

Durante este Gobierno se trabajará en la elaboración de una nueva Política Transversal en materia de Seguridad Vial, la cual se construirá de manera articulada con los Ministerios de Transporte, Salud, y Educación, y la Policía Nacional, sin dejar al lado al sector privado, las organizaciones no gubernamentales (ONG), la academia y la sociedad civil (Ministerio de Transporte, 2019).

A su vez, en el Plan Distrital de Desarrollo, Bogotá Mejor para Todos 2016-2020, se asignó a la Secretaría Distrital de Movilidad: “Formular las estrategias, planes y programas en materia de seguridad vial en la ciudad de Bogotá, con el propósito de reducir la accidentalidad, la contaminación ambiental y promover el mejoramiento del tránsito” (Secretaría de Movilidad, 2020, p. 3).

De mismo modo, en el Decreto 190 del 2004, en el artículo 163, se establece: “Incrementar la seguridad vial y disminuir los índices de accidentalidad mediante una señalización correcta y una norma técnica de diseño de cruces entre ciclorrutas, la red peatonal y la vehicular” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2004, p. 1) y en el Plan Maestro de Movilidad, en el artículo 66, se definen los criterios para la formulación del Plan de Seguridad Vial (Secretaría de Movilidad, 2020)

De tal modo, en el año 2010, se estableció el Plan Distrital de Seguridad Vial, el cual fue modificado en el año 2017, desarrollando de esta manera el Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026, en el mismo se incorpora principalmente la Política de Visión Cero.



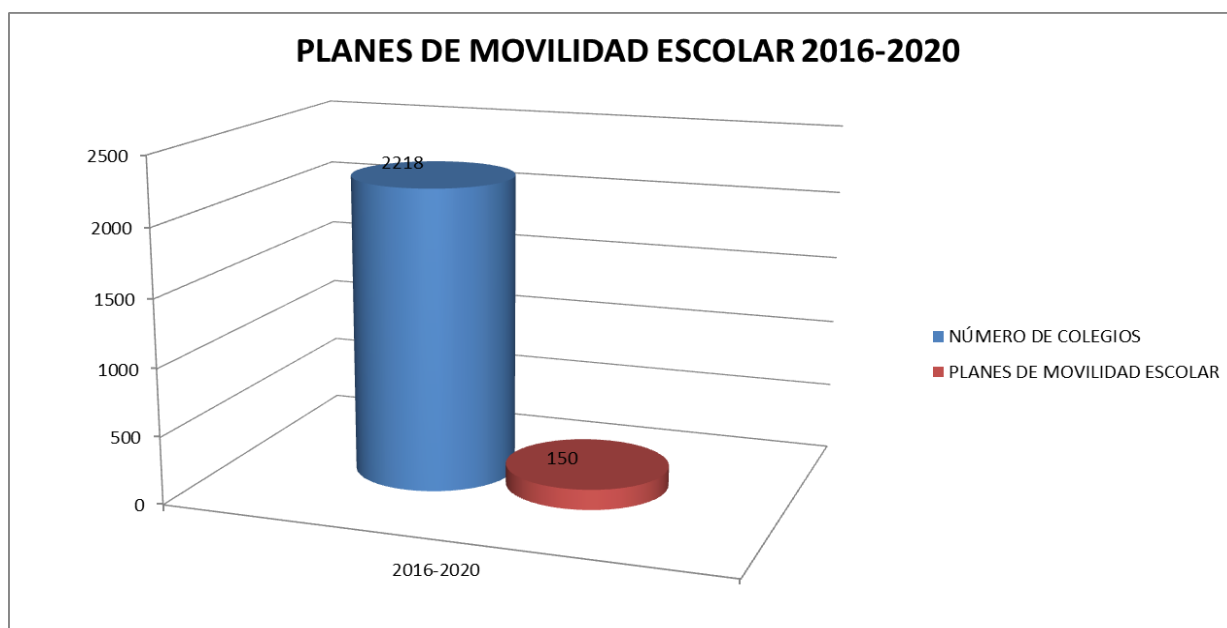
## Secretaría De Educación Distrital

Respecto a las acciones realizadas por la Secretaría de Educación, teniendo en cuenta encuesta realizada a la entidad, mediante cuestionario de 22 preguntas, ver anexo 3 y anexo 4, se evidencia:

Como referente, en el año 2015, mediante el Decreto 594 de 2015, “se adopta el Plan de Movilidad Escolar, el cual estará orientado al adecuado desplazamiento de estudiantes en medios motorizados y no motorizados, con medidas de regulación o control del tránsito en vías adyacentes a instituciones educativas”(Decreto 594, 2015).

### Figura 4

#### Planes de Movilidad Escolar 2016-2020



Nota. Planes de Movilidad Escolar 2016-2020, según cifras suministradas por la Secretaría de Educación.

Tal como se evidencia en la figura 4, en Bogotá hay un total de 2.218 Colegios, de los cuales, solo el 7%, correspondiente a 150 Colegios, han presentado el Plan de Movilidad Escolar-PME, si dicha cifra es desagregada en el periodo 2016-2020, nos da

1.35% al año. Dicha cifra es preocupante, si se consideran los indicadores del PDSV, en los cuales se establece que en el año 2026 se debe contar con el 100% de los colegios con PME avalados y con una visita de seguimiento. Sí se continúa la tendencia mencionada, al año 2026 solo se contara con el 15% de los colegios, con Plan de Movilidad Escolar (ver anexo 4).

A su vez, se observa que para el año 2018, solo fueron capacitados en temas de seguridad vial 19 personas, siendo 3 personas docente, 9 padres de familia y 7 estudiantes (ver anexo 4).

Para el año 2019, se efectuó capacitación a docentes de preescolar y primaria, beneficiando un total de 3.576 personas (Ver anexo 4).

Para el 2020, se realizaron acciones con Estudiantes a través los programas: que Ciempiés- Caminos Seguros y al Colegio en Bici, contando con 99 y 1.373 participaciones respectivamente, no obstante, dichas cifras no hacen referencia solo a capacitaciones, si no a todas las acciones realizadas en el marco de los programas (ver anexo 4).

De lo anterior, se puede deducir que la Entidad no ha contado con acciones efectivas en los años 2016 y 2017 y en año 2020, no se efectuaron acciones con docentes y padres específicamente, de igual modo, son demasiado bajas las acciones presentadas, durante las vigencias 2018 y 2019, por lo cual se evidencia que no hay un compromiso efectivo con los temas de seguridad vial por parte de la Entidad.

De igual modo, es importante indicar que la Secretaría de Educación, refiere que las acciones realizadas por la entidad, solo corresponden a colegios Distritales e indica que es la SDM, quien debe validar el seguimiento y acciones realizadas en los Colegios

privados, no obstante, es una tarea conjunta, considerando, el decreto 330 de 2008, dentro del cual se establece dentro de las funciones de la Secretaría de Educación: “ejercer la inspección, vigilancia, control y evaluación de la calidad y de prestación del servicio educativo en la ciudad” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2008, p. 1) y a su vez el Decreto 594 de 2015, indica que la formación a docentes: “La Secretaría de Educación Distrital, bajo la orientación de la Secretaría Distrital de Movilidad definirá los lineamientos de este Programa y orientará a los docentes para establecer pautas y lineamientos a seguir en la aplicación de la Ley 1503 de 2011” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016, p. 9).

Finalmente, se valida con la Entidad: en cuántos y cuáles colegios privados y distritales se ha incorporado la enseñanza de seguridad vial como una opción en el proyecto pedagógico que permite a los estudiantes que cursan los dos (2) años correspondientes a la educación media realizar el servicio social obligatorio y cuántos estudiantes han realizado esta opción, durante la vigencia 2016-2020. Lo anterior considerando la Ley 1503 del 2011, en su artículo 11, el cual indica Los: “establecimientos educativos estatales y privados incorporarán la enseñanza de seguridad vial como una opción en el proyecto pedagógico que permite a los estudiantes que cursan los dos (2) años correspondientes a la educación media realizar el servicio social obligatorio” (Congreso de la República de Colombia, 2011, p. 1).

Para lo cual la Entidad indica que cada institución educativa privada y distrital, es autónoma en la determinación de las actividades a desarrollar para la implementación del Servicio Social Estudiantil Obligatorio, atendiendo los lineamientos de la Dirección de Educación Media de esta Secretaría (ver anexo 4), no obstante, como se refirió

anteriormente, la enseñanza de seguridad vial como una opción en el proyecto pedagógico, debe ser incorporadas por toda las Instituciones, de tal modo, se evidencia que se está omitiendo la ley, del mismo modo, en este momento los colegios de Bogotá, no han incorporado dicha opción.

De tal modo, es imprescindible que la Entidad tenga un mayor compromiso con la seguridad vial, de tal modo, que se evidencie un seguimiento, control y cumplimiento de los lineamientos normativos respecto al tema, por lo cual también se hace necesario, mencionar la normativa respecto a la formación en seguridad vial, de la cual la Secretaria de Educación del Distrito debe velar y garantizar con su cumplimiento:

En el Decreto 463 de 1938, establece que tanto las Universidades como todos los Colegios oficiales y privados, deberán impartir las reglas de regulación y tránsito a sus alumnos (Ministerio de Educación, 1938).

Por su parte en la Ley general de la Educación, Ley 115 de 1994, se indica que la educación propende la formación integral de los colombianos, en la cual se incluye los temas referentes a orientaciones en Educación en Tránsito y Seguridad Vial (Congreso de la República de Colombia, 1994).

Así mismo, en la Directiva Ministerial número 13 de 2003, del Ministerio de Educación, se establece como propósito:

La educación en tránsito y seguridad vial el desarrollo de conocimientos, habilidades y destrezas que permitan a los niños, niñas y jóvenes, ejercer su derecho a la movilidad libre y segura, así como conocer y respetar las normas de tránsito y los derechos al espacio público de los demás en los espacios públicos (Ministerio de Educación, 2003, p. 1).

A su vez, el acuerdo 173 de 2005, establece el Sistema Distrital de Seguridad Escolar, “el cual estará integrado por el conjunto de orientaciones, normas, actividades,

recursos, programas e instituciones que permiten la puesta en marcha de los principios generales de seguridad orientados al sector escolar público y privado contenidos en el presente Acuerdo” (Concejo de Bogotá, 2005, p. 1).

Del mismo modo, a través del Decreto 164 del 2007, se establece a la formación en seguridad vial escolar como proyecto pedagógico transversal del currículo para todas las instituciones educativas públicas y privadas de Bogotá (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2007).

### **Secretaría De Salud**

Respecto a las acciones realizadas por la Secretaria de Salud, teniendo en cuenta encuesta realizada a la entidad, mediante cuestionario de 4 preguntas, ver anexo 5 y anexo 6, se evidencia:

Considerando la ley 1503 del 2011, en su artículo 13, el cual es reglamentado mediante el Decreto 2851 del 2013. Se establece:

Todos los establecimientos que devenguen el cuarenta por ciento (40%) o más de sus ingresos por la venta de bebidas alcohólicas contribuirán al objeto de la presente ley. Para tal efecto, se comprometerán a desarrollar acciones orientadas al consumo responsable de alcohol, contenidas en un plan estratégico (Congreso de la República de Colombia, 2011, p. 1).

De igual forma, en el año 2013, el Ministerio de Salud, establece la guía para la elaboración de planes estratégicos para la promoción del consumo responsable de alcohol.

A su vez el artículo 9, del Decreto 2851 del 2013, establece:

Los planes estratégicos para el consumo responsable de alcohol de que trata el artículo 13 de la Ley 1503 de 2011 y su respectiva adopción y cumplimiento, serán objeto de vigilancia y control por parte de las Secretarías Distritales, Departamentales y

Municipales de Salud, las cuales verificarán la ejecución de los mencionados planes a través de visitas que serán efectuadas a cada establecimiento por lo menos una vez al año y de lo cual dejarán constancia en un acta (Ministerio de Transporte, 2013, p. 1).

De tal modo, para el caso de Bogotá, quien debe vigilar y controlar, la adopción y cumplimiento de los planes estratégicos para el consumo responsable de alcohol, es la Secretaría de Salud, no obstante, de acuerdo a la entrevista realizada, se evidencia, que la Secretaría de Salud, no está dando cumplimiento a su función, omitiendo lo ordenado en el Decreto 2851 del 2013, dado, que la Entidad refiere lo siguiente:

Se valida con la Entidad: ¿Cuántos planes estratégicos de consumo responsable de alcohol han sido presentados por localidad, por cuáles establecimientos y en qué fechas? durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año.

Para lo cual, su respuesta es: “a la Secretaría Distrital de Salud las localidades no le presentan planes estratégicos de consumo responsable de alcohol” (Secretaría de Salud, 2021, p. 1).

De igual forma, se pregunta: ¿Por localidad, cuántas visitas de validación de los planes estratégicos de consumo responsable de alcohol ha realizado la Secretaría Distrital de Salud?, ¿a cuáles establecimientos y en qué fechas? durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año.

Siendo la respuesta de la Entidad: “La Secretaría Distrital de Salud no realiza visitas de validación de los planes estratégicos de consumo responsable de alcohol a establecimientos” (Secretaría de Salud, 2021, p. 1).

Así mismo, se valida: ¿Por localidad cuántas campañas de difusión de la normatividad, respecto a los planes estratégicos de consumo responsable, ha realizado

la Secretaría Distrital de Salud y en qué fechas, durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año?

A lo cual la Entidad responde: “La Secretaría Distrital de Salud, no realiza campañas de difusión de la normatividad respecto a los planes estratégicos de consumo responsable” (Secretaría de Salud, 2021, p. 2).

Del mismo modo, se pregunta: La Secretaría Distrital de Salud ha realizado algún estudio, para conocer el número de establecimientos de expendio o consumo de bebidas alcohólicas que devenguen el cuarenta por ciento (40%) o más de sus ingresos por la venta de bebidas alcohólicas, ¿en qué fechas? durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año.

Para lo cual, la Entidad refiere:

La Secretaría Distrital de Salud, no ha realizado ningún estudio para conocer el número de establecimientos de expendio o consumo de bebidas alcohólicas que devenguen el cuarenta por ciento (40%) o más de sus ingresos por la venta de bebidas alcohólicas (Secretaría de Salud, 2021, p. 2).

De tal manera, como se puede evidenciar, es preocupante el accionar de la Secretaria de Salud, respecto a su deber de vigilar y controlar, la adopción y cumplimiento de los planes estratégicos para el consumo responsable de alcohol, el cual es un factor muy importante en términos de Seguridad vial, de tal modo, las respuestas de la Entidad indican que al momento ningún establecimiento ha presentado dicho plan, los cuales a la fecha deberían haber sido presentados a la Secretaría de Salud, por el 100% de los establecimientos que cumplen con las características mencionados, tal como lo establece, el Decreto 2853 del 2013. Es importante referir que según cifras de la Alcaldía Mayor de Bogotá, considerando cifras

de la Cámara de Comercio, en la Ciudad para el año 2020, había alrededor de 36.000 establecimientos de este tipo (El Tiempo, 2021).

De tal modo, es imprescindible que la Entidad tenga un mayor compromiso, claro, medible y certificado, con la seguridad vial, de tal modo, que se evidencie un seguimiento, control y cumplimiento de los lineamientos normativos respecto al tema.

De igual modo, en los resultados presentados en la Comisión Intersectorial de Seguridad vial, la cual su naturaleza es:

La Comisión Intersectorial de Seguridad Vial es una instancia que hace parte del Sistema de Coordinación de la Administración Distrital, encargada de articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o programas contemplados en el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital y efectuar el seguimiento a la ejecución del mismo (Decreto 185 del 2012, 2012, p. 1).

Se evidencia, que las acciones realizadas por la Secretaría de Salud, hacen referencia a al eje de víctimas, específicamente a tiempo de atención y tiempos de llegada de la ambulancia (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021).

De tal modo, en el Plan Distrital de Seguridad Vial, también se está omitiendo, el seguimiento e importancia que deben tener los planes estratégicos del consumo responsable del alcohol, el cual tiene un componente muy importante para la seguridad vial.

Por lo cual es imprescindible el compromiso Institucional y gremial y comunitario, considerando que el tema de seguridad vial solo será efectivo si se realiza un trabajo articulado, bajo el marco de la corresponsabilidad.



## **Secretaría Distrital De Movilidad**

En el Plan Distrital de Desarrollo, Bogotá Mejor para Todos 2016-2020, se asignó a la Secretaría Distrital de Movilidad: “Formular las estrategias, planes y programas en materia de seguridad vial en la ciudad de Bogotá, con el propósito de reducir la accidentalidad, la contaminación ambiental y promover el mejoramiento del tránsito” (Secretaría de Movilidad, 2020, p. 3).

De igual forma, en el año 2010, se estableció el Plan Distrital de Seguridad Vial, el cual fue modificado en el año 2017, desarrollando de esta manera el Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026, en el mismo se incorpora principalmente la Política de Visión Cero.

De tal modo, las acciones realizadas por la Secretaria Distrital de Movilidad, teniendo en cuenta encuesta realizada a la entidad, mediante cuestionario de 35 preguntas, ver anexo 1 y anexo 2, se evidencia:

La ciudad adopta la política de la Visión Cero a través de diferentes programas y acciones, reconociendo que la pérdida de vidas en el sistema vial es inaceptable, que el sistema de transporte debe proteger la vida de sus usuarios y que la accesibilidad que este proporciona no está determinada por la velocidad (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021, p. 2).

De igual forma, se observa que el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclistas 2017-2016, contempla 4 principios: las fatalidades y las lesiones graves son prevenibles, el sistema de transporte debe ser seguro, cometer errores es de humanos y a mayor velocidad, mayor gravedad del siniestro (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021).

Así mismo, frente a la pregunta: ¿qué acciones ha realizado la administración en temas de seguridad vial?, la Entidad, responde:

Programa de Gestión de Velocidad: Este programa incluye la evaluación de los límites de velocidad según la función, entorno, estado y características operativas de la vía, incluyendo la presencia y densidad de usuarios viales, para establecer límites de velocidad apropiados y coherentes, así como medidas para el cumplimiento que mejoren la seguridad vial y el entorno vial para todos sus ciudadanos (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021, p. 3).

El exceso de velocidad es un factor de riesgo clave en la siniestralidad vial ya que, a mayor velocidad, aumenta la probabilidad de colisión y la distancia necesaria para detener totalmente el vehículo se incrementa. Además, a mayor velocidad se aumenta la gravedad de las heridas en el cuerpo humano y consecuencias de una colisión, pues la fuerza del impacto es mayor (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021, p. 3).

Un siniestro que ocurra a exceso de velocidad es especialmente perjudicial para los usuarios vulnerables de la vía (peatones, ciclistas y motociclistas), quienes reciben la energía de un impacto directamente en sus cuerpos. Además, la velocidad en una vía incide de manera directa en la seguridad vial de la misma, presentando una relación inversamente proporcional y de carácter exponencial. Según algunos estudios, una reducción del 15% de la velocidad promedio en una vía, mejora las condiciones de seguridad vial reduciendo en 20% los siniestros con heridos y en 45% los siniestros con fatalidades (Greibe, 2005) (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021, p. 3).

De tal modo, en el año 2020, define la implementación del límite máximo de velocidad a 50 km/hora para la circulación de todos los vehículos, en la Ciudad de Bogotá (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021).

Se establece que para el período comprendido entre el 10 de mayo al 31 de diciembre de 2020, la reducción en el número de fallecidos por siniestros viales en la ciudad donde aplica la medida es de 25.2% equivalente a 88 vidas salvadas en comparación con el mismo periodo de 2019 (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021, p. 4).

No obstante, es importante considerar que el año 2020, fue un año atípico, debido a las acciones realizadas a causa de la emergencia sanitaria por el COVID-19,

motivo por el cual no se llevaron a cabo los viajes que se realizan en un año normal, a causa de las distintas medidas de restricción a la movilidad establecidas por la administración, de tal modo, se esperaría que las cifras de siniestralidad se redujeran notablemente en ese año y las mismas no serían coherentes, respecto a los años anteriores de estudio.

De igual forma, la Entidad refiere, El Distrito cuenta con el Plan Distrital de Seguridad Vial del Motociclista 2017-2026, el cual orienta las acciones integrales para reducir muertes y lesiones de motociclistas (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021).

Así mismo, hace mención a la Seguridad vial en el Sistema Integrado de Transporte Público, dentro del cual se cuenta inmerso mesas de trabajo y comités de seguridad vial, en aras, de validar acciones preventivas y correctivas, con el fin de disminuir los siniestros viales (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021).

De igual forma, hace referencia, a los Proyectos integrales de movilidad y seguridad vial peatonal, los cuales consisten en:

Articular soluciones de diseño para las necesidades de los diferentes actores viales, fomentando la seguridad vial y la movilidad de los peatones y demás actores vulnerables. Los Proyectos Integrales de Movilidad y Seguridad Vial Peatonal, propenden por la prevención de siniestros y conflictos viales en zonas de alta demanda peatonal, y la priorización de dicho actor en los procesos de diseño de señalización de la Entidad. Lo anterior, para promover una cultura institucional y ciudadana en torno a la importancia de estos actores, al igual que el valor de la vida en el proceso de construir ciudades sostenibles y seguras, pensadas para las personas (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021, p. 9).

A la fecha, se ha ejecutado:

17.000 m2 intervenidos en vía para la circulación peatonal, 92.000 peatones diarios en promedio se beneficiaron con esta medida, 11 Barrios intervenidos ubicados en 8 localidades, hasta el momento, se ha logrado un 79 % de aprobación por parte de las comunidades beneficiadas por esas medidas, 86% de percepción de mejora en la seguridad vial (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021, p. 9).

Finalmente, hace referencia a las acciones pedagógicas y campañas de seguridad vial, las cuales consisten en:

La Secretaria Distrital de Movilidad ejecuta acciones pedagógicas dirigidas a la sensibilización de la ciudadanía sobre la necesidad de adoptar hábitos, actitudes y comportamientos adecuados en vía, promoviendo con ello la seguridad vial, la cultura ciudadana, la sana convivencia y el buen aprovechamiento del espacio público personas (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021, p. 9).

De igual forma, refieren:

Las actividades pedagógicas a desarrollar se complementan con ejercicios de control e intervención de la infraestructura, con el objeto de llevar a cabo una intervención integral. En el 2020 se desarrollaron 1.325 acciones pedagógicas, con las cuales se sensibilizaron 10.921 niñas, niños y adolescentes y 79.511 adultos (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021, p. 10).

Así mismo, se han efectuado diferentes campañas y acciones pedagógicas dirigidas a Motociclistas:

Se han capacitado a diferentes empresas que cuentan con la motocicleta para fines misionales o sus empleados o contratistas se desplazan del trabajo-casa-trabajo en la moto, escoltas motorizados, comerciantes del sector motos. Se han sensibilizado a más de 30.000 motociclistas en vía desde el año 2018 (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021, p. 13).

De igual forma, jornadas de Seguridad Vial para Motociclistas:

La Secretaría Distrital de Movilidad en conjunto con la Policía de Tránsito, Alcaldías Locales y diferentes empresas, ha adelantado 16 jornadas locales de seguridad vial para motociclistas desde el año 2017 a la fecha de elaboración de la presente respuesta, en las que se hicieron actividades de formación en seguridad vial

con conductores de moto y prestación de servicios gratuito a las motocicletas (limpieza de kit de arrastre, cambio de aceite, marcación de la motocicleta, revisión de frenos, entre otros) en diferentes localidades de la ciudad: Suba, San Cristóbal, Bosa, Santa Fe y Candelaria, Usme, Kennedy, Teusaquillo, Rafael Uribe Uribe, Tunjuelito, Fontibón, Ciudad Bolívar, Engativá, Barrios Unidos y Usaquén. En febrero de 2020, se adelantó una jornada local de seguridad vial en la localidad de Bosa. (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021, p. 13).

De mismo modo, se contempla Abril, como es mes del Motociclista:

Desde el año 2016, en abril, la Secretaría Distrital de Movilidad, junto a la Policía de Tránsito y sector privado, han lideraron la estrategia “Abril, Mes del Motociclista” con acciones de pedagogía vía, control y prevención con los motociclistas, eventos académicos y actividades con diferentes empresas que cuentan con motociclistas en su operación (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021, p. 19).

De acuerdo a lo anterior, en el año 2020, no se efectuaron actividades, de acuerdo a la emergencia sanitaria y para el año 2021, se están contemplando acciones de manera virtual.

En la misma línea, la Secretaría Distrital de Movilidad, ejecuto durante los años 2019 y 2020, Jornadas de sensibilización y/o capacitación con unidades motorizadas de la Policía Nacional, a través de las cuales se buscó capacitar en Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito a Policías Motorizados de la Ciudad (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021).

Así mismo, en los años 2018 y 2019, la Entidad estructuró un proceso de contratación, en aras de capacitar a Motociclistas de la Ciudad de Bogotá, de manera teórica práctica, en conducción, dirigida a motociclistas que se encuentren en la categoría entre los 100 y 250 c.c. de cilindraje (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021).

En el mismo sentido, desde el año 2018, se evidencia que la Entidad, ha implementado contenido audiovisual para motociclistas, a través de las cuales les recuerdan a los motociclistas, la importancia de abrochar y justar adecuadamente el casco (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021).

**Tabla 13**

*Principales Hipótesis Siniestros Viales Años 2017-2020*

Principales hipótesis siniestros viales años 2017- 2020					
Hipótesis	Descripción	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020
157	Otra (conductor en general)	7,7%	15,3%	19,5%	23,6%
121	No mantener distancia de seguridad (conductor en general)	24,3%	23,1%	21,2%	20,6%
103	Adelantar cerrando (conductor en general)	15,7%	15,1%	14,5%	12,5%
112	Desobedecer señales (conductor en general)	10,5%	9,8%	9,2%	9,3%
142	Semáforo en rojo (conductor en general)	3,1%	3,2%	3,4%	3,4%
134	Semáforo en rojo (conductor en general)	3,0%	2,9%	2,8%	2,9%
411	Semáforo en rojo (conductor en general)	1,9%	2,1%	2,6%	2,3%
104	Semáforo en rojo (conductor en general)	1,8%	1,8%	1,9%	2,0%
132	Semáforo en rojo (conductor en general)	1,9%	1,8%	1,6%	1,7%
127	Semáforo en rojo (conductor en general)	1,4%	1,4%	1,4%	1,6%
145	Semáforo en rojo (conductor en general)	2,5%	1,7%	1,7%	1,6%

Nota: Principales Hipótesis Siniestros Viales Años 2017-2020, con base en datos obtenidos de la SDM.

Tal como se observa, en la tabla 13, las principales hipótesis de siniestros Viales en los Años 2017-2020, responden a errores humanos, en el año 2017, la principal causa fue no mantener distancia de seguridad, con un 24,3%; en el año 2018, se

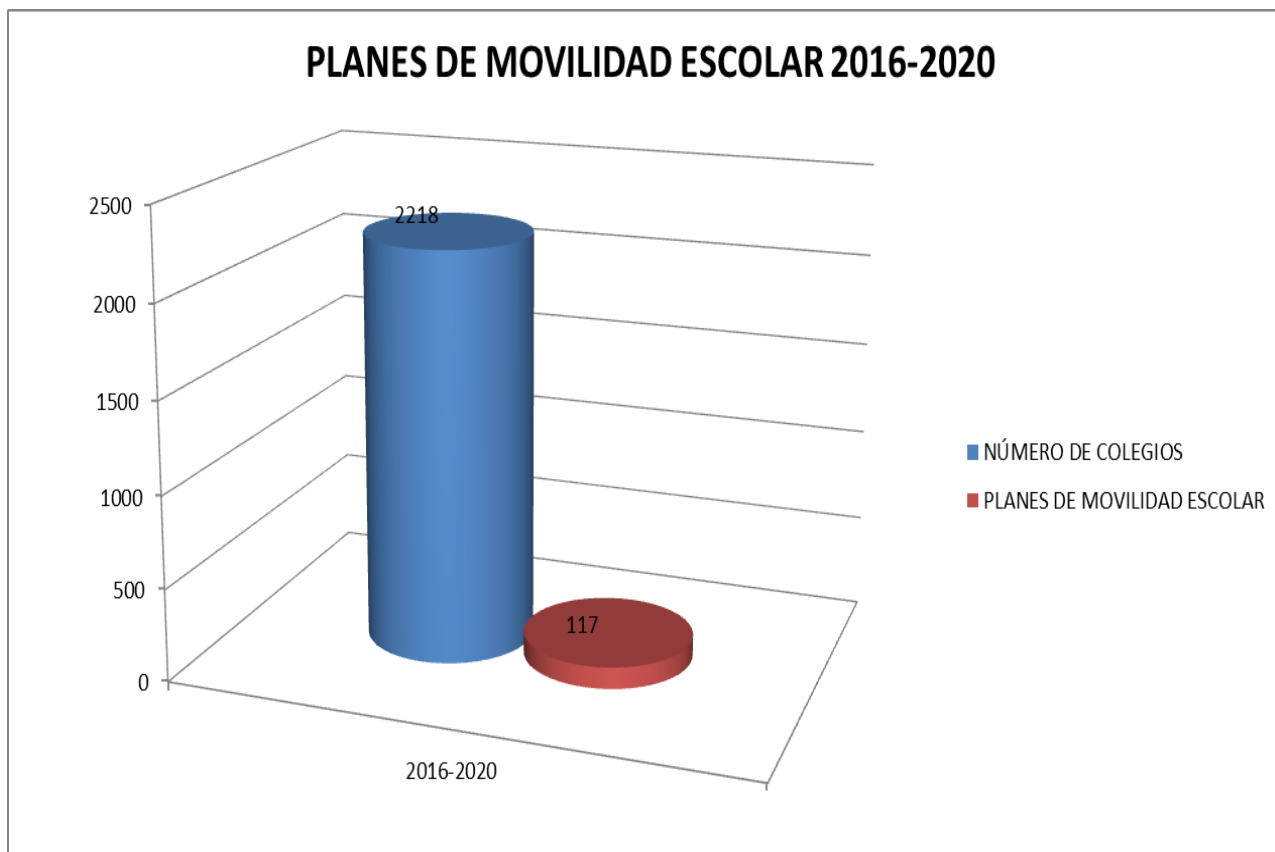
mantiene la misma causa, con un 23,1%; en el año 2019 se presenta la misma secuencia, siendo la causa más probable, él no mantener distancia de seguridad con un 21, 2% y para el año 2020, la causa más probable es otras del conductor, con un 23.6%.

De tal modo, es evidente que uno de los factores más importantes sobre los que se debe trabajar es el factor humano, dado, que como se observa, la mayoría de los siniestros están siendo generados, por fallas humanas, por ende, con el logro de un cambio de estos factores inapropiados por los distintos actores viales, se reduciría notablemente el índice de siniestros viales que se están generando.

De tal manera, es muy importante el trabajo bajo el marco de la corresponsabilidad es este factor, y en el cual juega un rol fundamental los PESV y los PME.

De esta manera y teniendo en cuenta los indicadores del PDSVM 2017-2026, se pregunta a la Secretaría Distrital de Movilidad: ¿cuál es el número de colegios con plan de movilidad escolar y cuál es el número de colegios con una visita de seguimiento? ¿Cuáles colegios son?, durante el periodo 2016-2020, discriminado cifras por cada año.

Indicando la Entidad, que se cuenta con 117 colegios, con Plan de Movilidad Escolar Aprobado, cifra que no concuerda con la indicado por parte de la Secretaría de Educación, quien indico que la momento, hay un total de 150 Colegios, con PME, aprobado.

**Figura 5***Planes de Movilidad Escolar 2016-2020*

Nota. Planes de Movilidad Escolar 2016-2020, según cifras suministradas por la Secretaría Distrital de Movilidad.

Tal como se evidencia en la figura 5, en Bogotá hay un total de 2.218 Colegios, de los cuales, solo el 5%, correspondiente a 117 Colegios, han presentado el Plan de Movilidad Escolar-PME, si dicha cifra es desagregada en el periodo 2016-2020, nos da 1% al año. Dicha cifra es preocupante, si se consideran los indicadores del PDSV, en los cuales se establece que en el año 2026, se debe contar con el 100% de los colegios con PME avalados y con una visita de seguimiento. Sí se continúa la tendencia mencionada, al año 2026 solo se contara con el 11% de los colegios, con Plan de Movilidad Escolar (ver anexo 2).



Así mismo, se valida: ¿cuál es número de empresas con PESV avalado? y ¿cuál es el número de empresas con PESV avalado con una visita de seguimiento, durante el periodo 2016-2020?, discriminado cifras por cada año.

A lo cual, la Entidad, refiere: en el año 2016, 23 empresas; en el año 2017, 150 empresas; en el año 2018, 78 empresas; en el año 2019, 146 empresas y en el año 2020, 48 empresas (ver anexo 2).

Es importante mencionar, que mediante el Decreto 1906 del 2015, se modifican los términos del plazo referente a la presentación de los PESV, hasta el último día hábil del mes de junio de 2016 (Decreto 1906, 2015).

A su vez, el Decreto 1310 del 2016, amplía el plazo para la presentación del PESV, hasta el último día hábil del año 2016 (Decreto 1310, 2016). Del mismo modo, el Decreto 2106 del 2019 imparte que no se requerirá en ningún caso aval, para la implementación del PESV.

Así mismo, se validó con la Entidad: ¿la Secretaría de Movilidad ha realizado algún estudio, para conocer el número de empresas que hay en Bogotá, susceptibles de presentar el PESV?, ¿en qué fechas? durante el periodo 2016-2020, discriminado cifras por cada año.

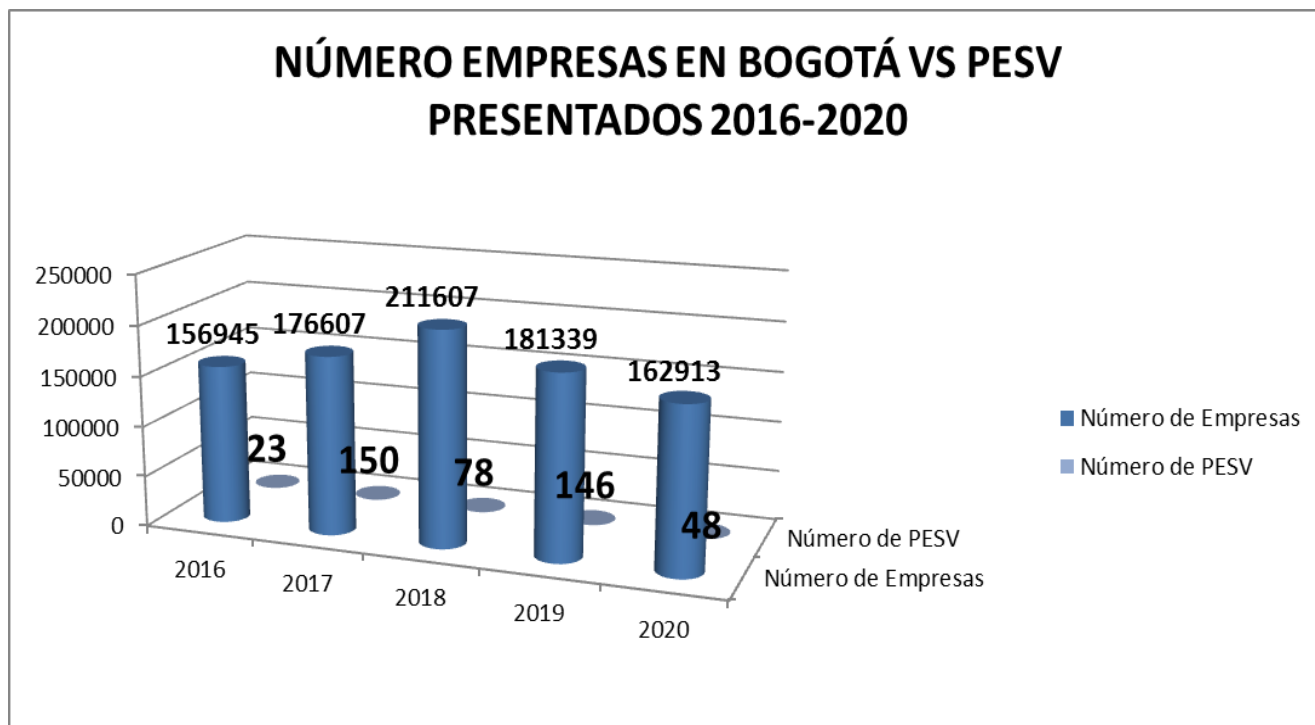
A lo cual la Entidad, indica: “La Secretaría Distrital de Movilidad, no ha realizado ningún estudio para conocer el número de empresas que hay en Bogotá, susceptibles de presentar el PESV” (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021, p. 5).

De igual forma, se hace necesario mencionar el número de empresas que existen en la ciudad de Bogotá, según cifras de la Cámara de Comercio de Bogotá, para el año 2016, existen 313.890 empresas; para el año 2017, 353.213; para el año

2018, 423.214 empresas, para el año 2019 362.677 empresas y para el año 2020, 325.826 empresas (Cámara de Comercio de Bogotá, 2021).

**Figura 6**

*Número Empresas En Bogotá VS PESV Presentados 2016-2020*



Nota. Número Empresas En Bogotá VS PESV Presentados 2016-2020, según cifras suministradas por la Secretaría Distrital de Movilidad y la Cámara de Comercio de Bogotá.

Tal como se observa, en la figura 6, en el año 2016, 23 de las 156.945 empresas, presentaron el PESV, lo cual hace referencia al 0,01465%; en el año 2017, 150 empresas, de las 176.607 empresas, presentaron el PESV, lo cual hace referencia al 0,08493%; en el año 2018, 78 empresas, de las 211.607 empresas, presentaron el PESV, lo cual hace referencia al 0,02503%; en el año 2019, 146 empresas, de las 181.339 empresas, presentaron el PESV, lo cual hace referencia al 0,08051% y en el

año 2020, 48 empresas, de las 162.913 empresas, presentaron el PESV, lo cual hace referencia al 0,02946%.

Es importante mencionar, que para los criterios anteriormente mencionados, se tomó el 50% del número de las empresas reportadas por la Cámara de Comercio de Bogotá, como un promedio de las mismas, como empresas susceptibles para presentar el PESV.

Lo anterior considerando los criterios, del Decreto 2106 del 2019, el cual modifica el artículo 12 de la Ley 1503 del 2011, de la siguiente manera:

Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo –SGSST (Presidencia de la República de Colombia, 2019).

De tal modo, es preocupante evidenciar las cifras de presentación del PESV, en la Ciudad de Bogotá, dado, que si se contemplan los indicadores del PDSV, en los cuales se establece que en el año 2026, se debe contar con el 100% de las empresas con PESV avalado y en este momento se evidencia un cumplimiento inferior al 1% anual.

Es decir, sí se continúa la tendencia mencionada, al año 2026, solo se contara con aproximadamente el 11% de las empresas que tienen PESV, de aquellas susceptibles para presentar el mismo.

De igual forma, se evidencia con preocupación, que La SDM, no cuente con ningún estudio, para conocer el número de empresas y colegios susceptibles para

presentar el PESV y así mismo, respecto al número de Colegios, en aras de validar la presentación del PME.

Lo anterior considerando, que la única manera de saber con certeza el porcentaje, de empresas y colegios que han presentado el PESV y así mismo, el PME, por parte de los Colegios, el primer paso, es contar con dicho estudio, dado, que al no contar con el mismo, se tendrá conocimiento del número presentado tanto del PESV, como del PME, más no, con el porcentaje que falta por presentarlo y de tal modo, no se cuenta con un seguimiento válido y coherente frente a los indicadores del PDSV.

De igual forma, al no contar con este estudio, y los indicadores reales de la situación, no se tomaran estrategias efectivas y oportunas, para garantizar el cumplimiento de dicho indicador.

Del mismo modo, se evidencia que las campañas realizadas por la Entidad, respecto al cumplimiento del PESV, son demasiado bajas, tal como se evidencia en la respuesta de la Entidad a la siguiente pregunta: ¿qué campañas de incentivo de cumplimiento del PESV y en que fechas ha realizado la SDM? durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año.

Para lo cual, la Entidad responde: no se evidencian acciones para los años 2016-2017, para el año 2018 hubo 6 campañas; para el año 2019, hubo 6 campañas y para el año 2020, hubo 8 campañas, no obstante, aunque se refiere que las mismas hacen parte del de incentivo de cumplimiento del PESV, en el nombre de la acción ejecutada, se evidencia que no hace referencia específicamente a campañas enfocadas al cumplimiento del PESV, si no a temas generales de Seguridad Vial. (Ver anexo 2)

Ahora bien, se consultó con la Entidad, respecto a si: ¿la SDM ha realizado socialización de la normatividad referente al PESV, en que fechas y a qué tipo de población? durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año.

Evidenciándose que durante los años 2016-2019, no se efectúa esta acción y en el año 2020, solo se observa, la realización de tres acciones, durante los meses de agosto, octubre y diciembre, respetivamente. (Ver anexo 2).

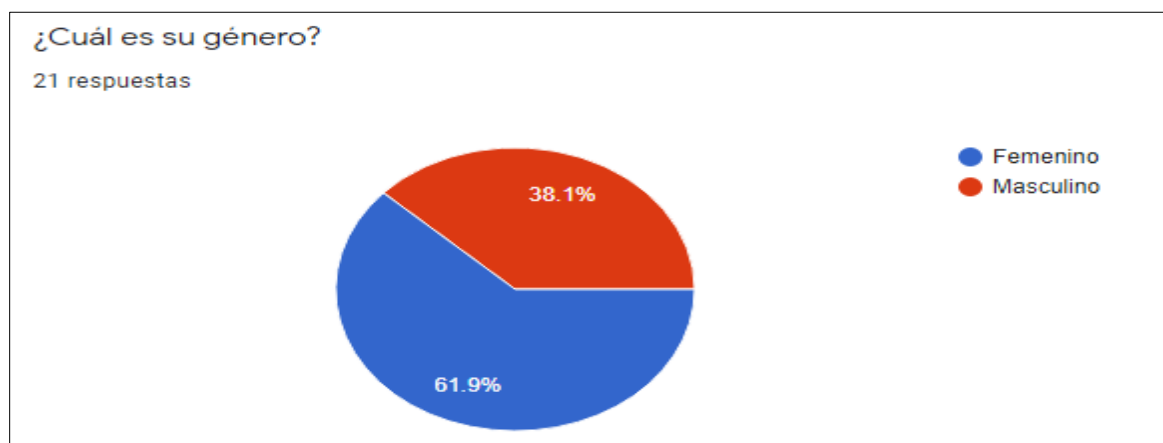
De tal modo, se puede evidenciar que a pesar que la Secretaría Distrital de Movilidad, ha realizado acciones importantes, en aras de disminuir la siniestralidad en la Ciudad, está omitiendo muchas acciones primordiales, para el logro de las metas del PDSV, los cuales son imprescindibles, para lograr la reducción de las fatalidades y lesionados, presentados a causa de los siniestros viales.

### **Encuesta Percepción Ciudadana Respecto A La Seguridad Vial**

Se realizó encuesta a la Ciudadanía, a través de un cuestionario de 37 preguntas (ver anexo 7), con el fin de conocer la percepción ciudadana respecto a la seguridad vial, obteniendo los siguientes resultados:

#### **Figura 7**

##### *Género De Los Encuestados*

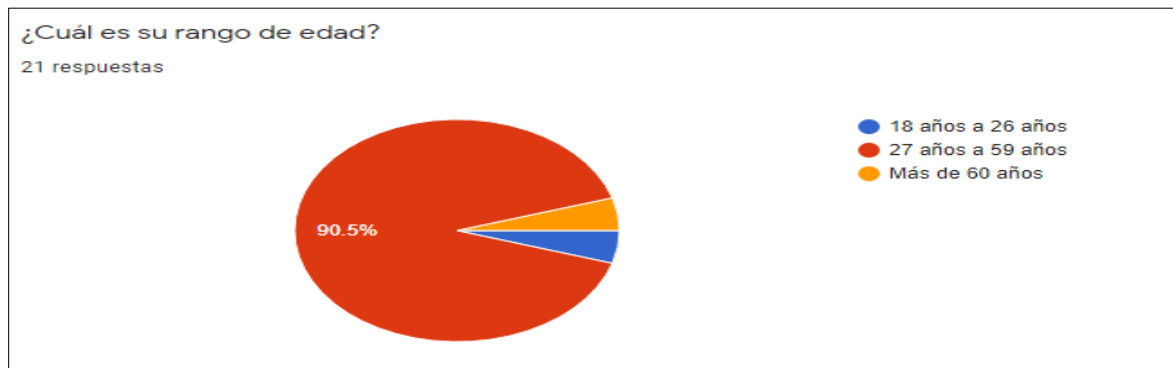


Nota: Se observa el género de los encuestados

De acuerdo a la figura 7, se puede evidenciar que del total de encuestados, el 61,9% corresponde a género femenino y el 38,1% a género masculino.

### **Figura 8**

#### *Rango De Edad De Los Encuestados*

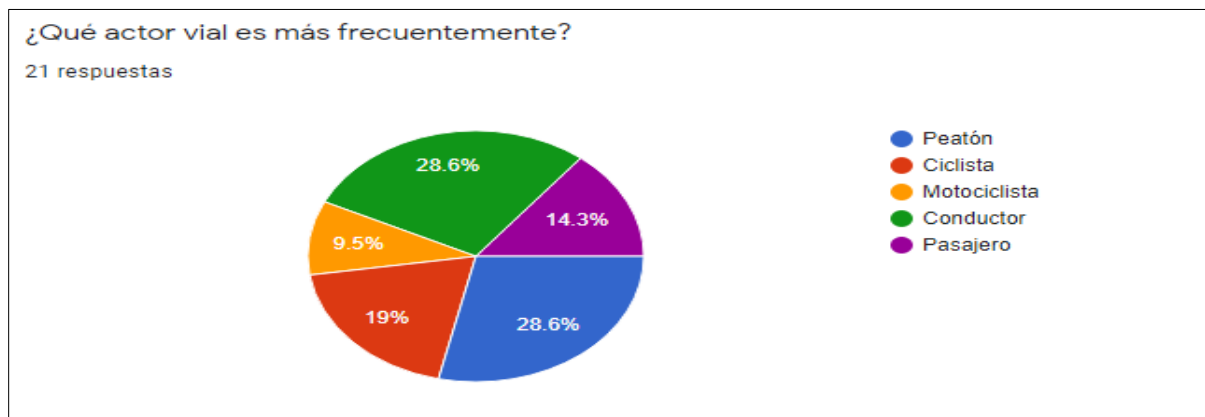


Nota: Se observa el rango de edad de los encuestados

De acuerdo a la figura 8, se puede evidenciar que del total de encuestados, el 90.5% corresponde a un rango de adultez, es decir, en una de edad entre los 27 y 59 años; con 4.8% en rango de juventud, es decir, entre los 18 y 26 años y de igual forma, con un 4.8% se encuentra en la categoría de adulto mayor, es decir, más de 60 años.

### **Figura 9**

#### *Actor vial más frecuente que es el encuestado*

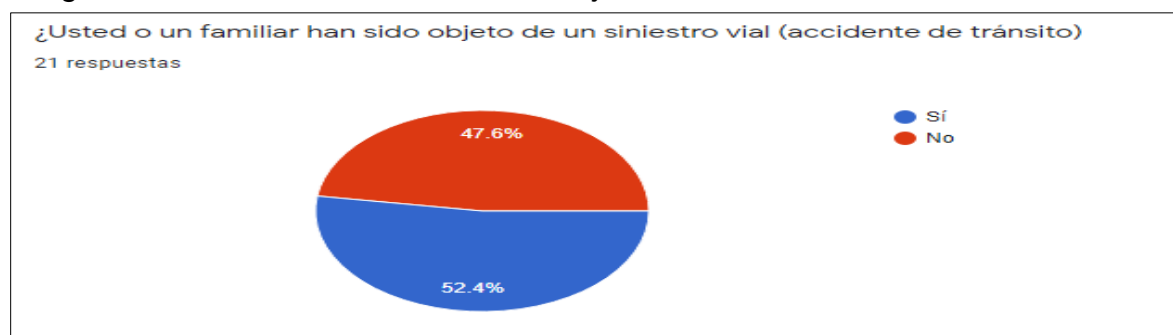


Nota: Se observa el rango de edad de los encuestados

Tal como se observa, en la figura 9, de los Ciudadanos encuestados, el 28,6% son más frecuentes peatón y conductor, seguido con un 19% siendo Ciclista, posteriormente un 14,3% siendo pasajero y finalmente un 9,5% es con más frecuencia motociclista.

### Figura 10

Pregunta: *usted o un familiar han sido objeto de un siniestro vial*

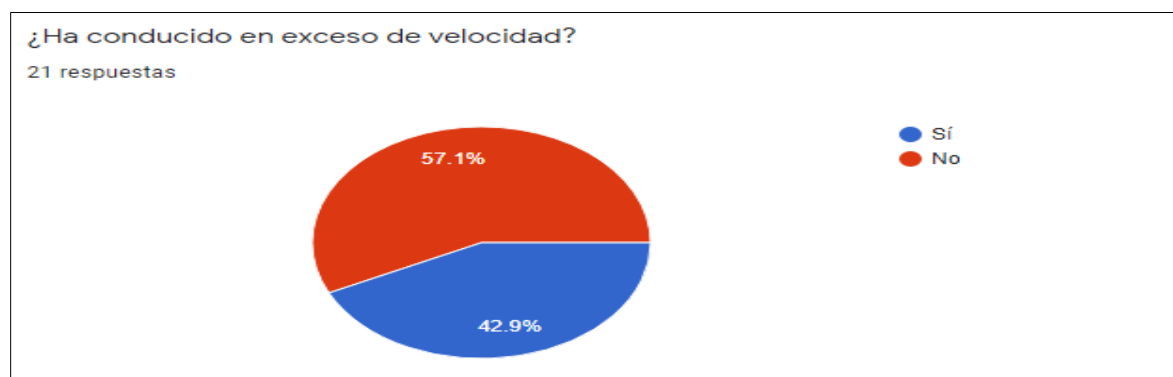


Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta si *usted o un familiar han sido objeto de un siniestro vial*.

Como se puede evidenciar, en la figura 10, el 52,4% de los Ciudadanos encuestados, indican haber sido objeto de un siniestro vial o alguno de sus familiares.

### Figura 11

Pregunta: *¿ha conducido en exceso de velocidad?*

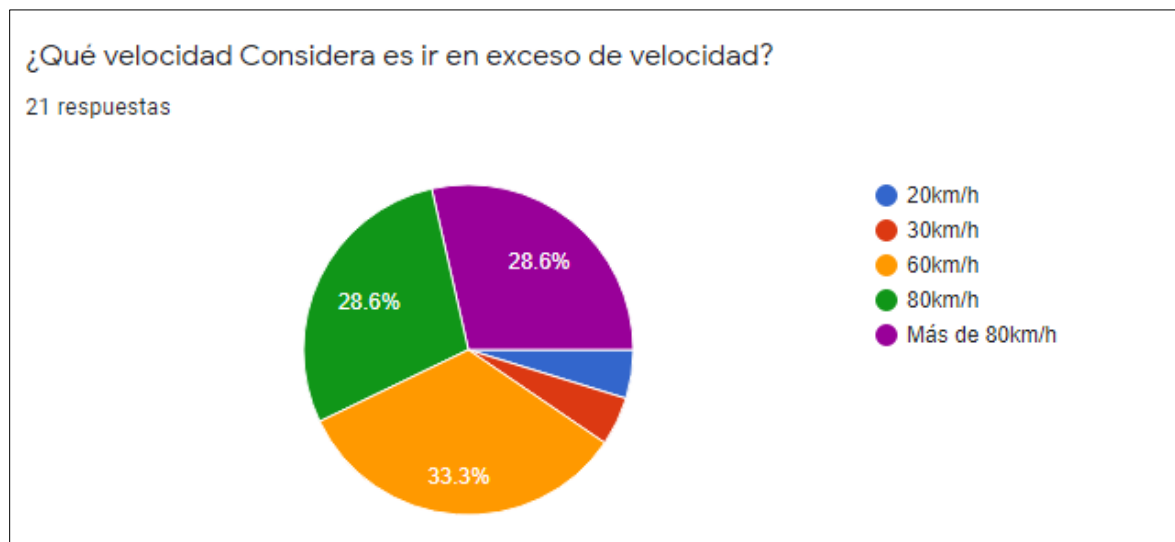


Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: *¿ha conducido en exceso de velocidad?*

De acuerdo, a la figura 11, se puede observar, en el 57.1% de los Ciudadanos encuestados ha conducido en exceso de velocidad.

**Figura 12**

*Pregunta: ¿qué velocidad considera es ir en exceso de velocidad?*



Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta ¿qué velocidad considera es ir en exceso de velocidad?

Tal como se evidencia, en la figura 12, el 28,6% de los Ciudadanos considera que ir en exceso de velocidad, es hacerlo a una velocidad de 80km/h o una velocidad superior a esta; el 33, 3% considera que es hacerlo a una velocidad de 60km/h y en igual proporción, del 4.8%, consideran que ir en exceso de velocidad, es hacerlo a una velocidad de 20km/h o 30km/h.

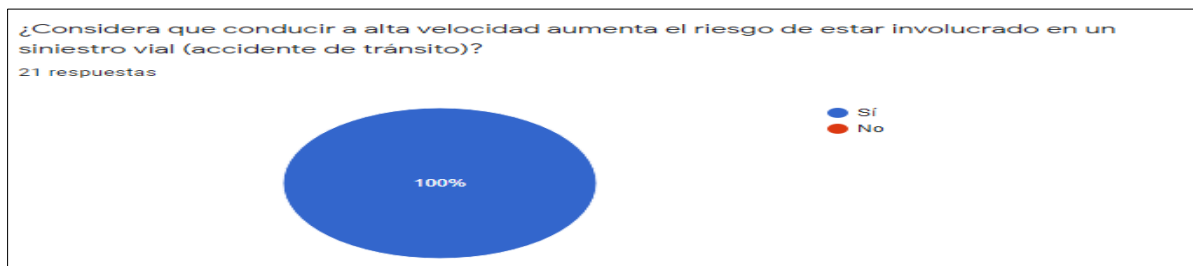
De Igual forma, en la pregunta siguiente se solicita que se justifique la respuesta, donde se puede observar que solo el 1% de los encuestados tiene claridad que esto depende del lugar donde se encuentre conduciendo, dado, que tal como lo establece el código nacional de tránsito, en su artículo 106, en lugares residenciales y zonas escolares el límite máximo de velocidad es de 30km/h, de igual forma de acuerdo a la



normatividad establecida por la SDM, el límite máximo de velocidad en la Ciudad de Bogotá es 50km/h.

**Figura 13**

*Pregunta: ¿Considera que conducir a alta velocidad aumenta el riesgo de estar involucrado en un siniestro vial (accidente de tránsito)?*



Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: ¿Considera que conducir a alta velocidad aumenta el riesgo de estar involucrado en un siniestro vial (accidente de tránsito)?

Tal como se evidencia en la figura 13, el 100% de los Ciudadanos, consideran que conducir a alta velocidad aumenta el riesgo de estar involucrado en un siniestro vial.

**Figura 14**

*Pregunta: ¿Considera que la probabilidad de tener un siniestro vial (accidente de tránsito) aumenta si ha tomado alcohol?*

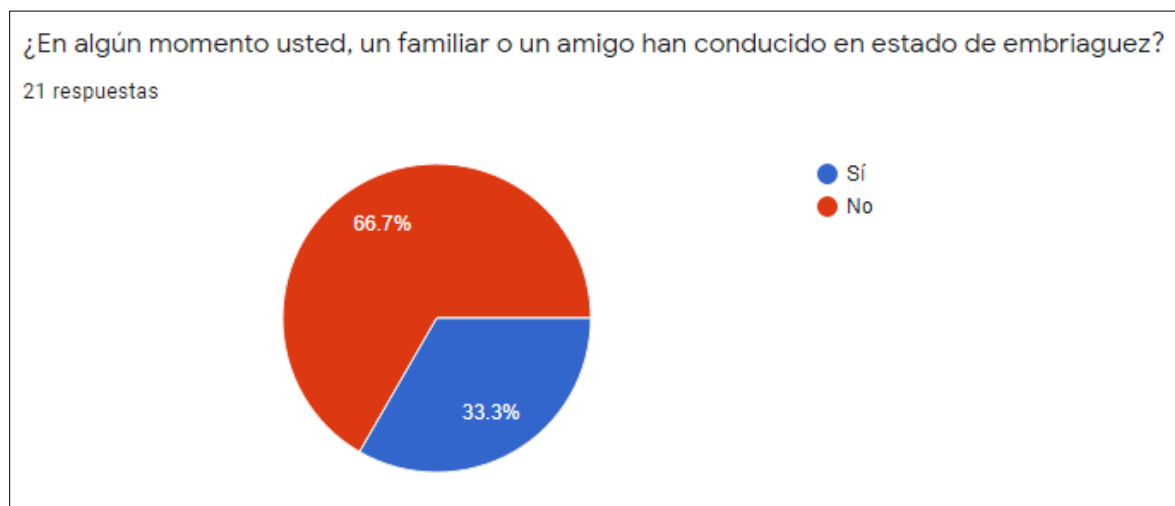


Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: ¿Considera que la probabilidad de tener un siniestro vial (accidente de tránsito) aumenta si ha tomado alcohol?

En la figura 14, se puede observar, que el 95.5% de los Ciudadanos Encuestados, consideran que la probabilidad de tener un siniestro vial aumenta si ha tomado alcohol.

**Figura 15**

*Pregunta: ¿En algún momento usted, un familiar o un amigo han conducido en estado de embriaguez?*



Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: ¿En algún momento usted, un familiar o un amigo han conducido en estado de embriaguez?

Como se puede evidenciar en la figura 15, el 66,7% de los Ciudadanos, indican que en algún momento, el o un familiar o un amigo, han conducido en estado de embriaguez, de tal modo, se evidencia que a pesar que los Ciudadanos consideran que la probabilidad de tener un siniestro vial, aumenta si ha tomado alcohol, realizan la práctica de conducir bajo los efectos de alcohol.

**Figura 16**

*Pregunta: ¿Cuál considera es la causa más probable por la cual sucede un siniestro vial (accidente de tránsito)?*

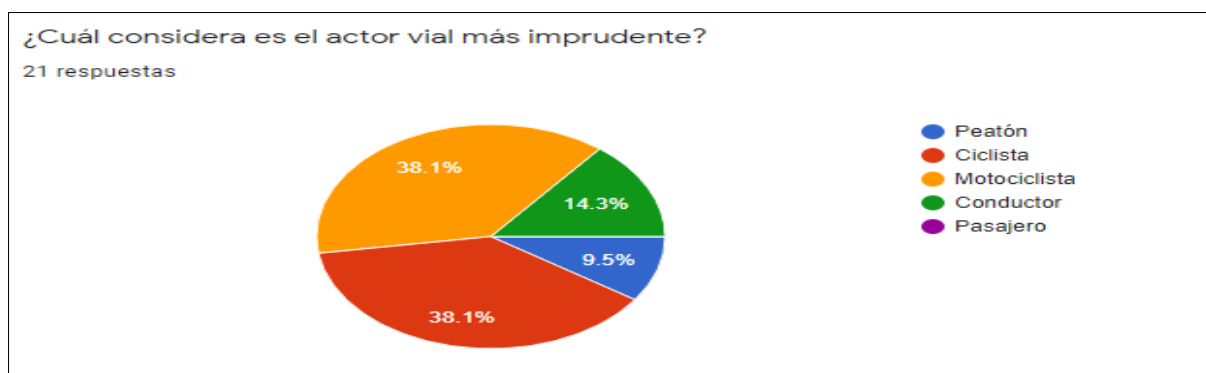


Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: ¿Cuál considera es la causa más probable por la cual sucede un siniestro vial (accidente de tránsito)?

A través de la figura 16, se puede observar, que el 52,4% de los ciudadanos, consideran que la causa más probable por la cual sucede un siniestro vial, en el error humano, el 33,3% consideran que es el estado de las vías y el 14,3% que lo es la falta de señalización.

**Figura 17**

*Pregunta: ¿Cuál considera es el actor vial más imprudente?*



Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: ¿Cuál considera es el actor vial más imprudente?

De acuerdo a la figura 17, se evidencia, que en igual proporción con un 38.1%, los ciudadanos perciben que el actor vial, los actores viales más imprudentes son el motociclista y el ciclista, seguido por el conductor con en 14,3% y finalmente el peatón con un 9,5%.

### **Figura 18**

*Pregunta: ¿Considera que si se conduce cuidadosamente, no es necesario llevar cinturón de seguridad/ casco?*

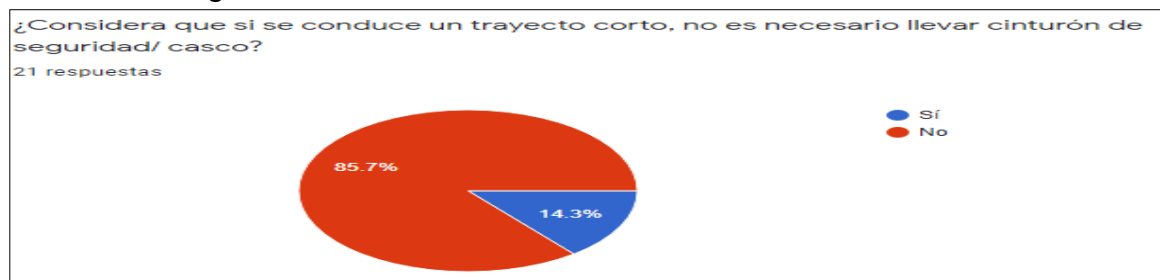


Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: ¿Considera que si se conduce cuidadosamente, no es necesario llevar cinturón de seguridad/ casco?

En la figura 18, se puede observar que el 95,2% de los ciudadanos encuestados, no consideran que si se conduce cuidadosamente, no es necesario llevar cinturón de seguridad/ casco.

### **Figura 19**

*Pregunta: ¿Considera que si se conduce un trayecto corto, no es necesario llevar cinturón de seguridad/ casco?*

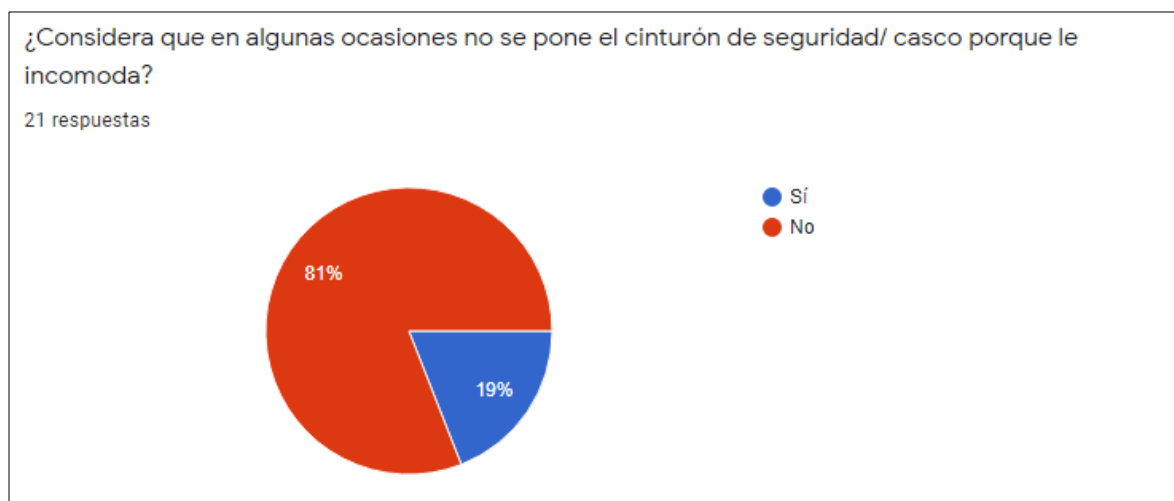


Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: ¿Considera que si se conduce un trayecto corto, no es necesario llevar cinturón de seguridad/ casco?

A través de la figura 19, se puede observar que el 85,7% de los ciudadanos encuestados, no consideran que si se conduce un trayecto corto, no es necesario llevar cinturón de seguridad/ casco.

**Figura 20**

*Pregunta ¿Considera que en algunas ocasiones no se pone el cinturón de seguridad/ casco porque le incomoda?*



Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: ¿Considera que en algunas ocasiones no se pone el cinturón de seguridad/ casco porque le incomoda?

De tal modo, a pesar que el 95, 2% de los ciudadanos encuestados, no consideran que si se conduce cuidadosamente, no es necesario llevar cinturón de seguridad/ casco, tal como se observa en la figura 18, el 19% de los Ciudadanos, Consideran que en algunas ocasiones no se pone el cinturón de seguridad/ casco porque le incomoda, como se puede evidenciar en la figura 20.

**Figura 21**

*Pregunta ¿Considera que no es necesario que los ocupantes que van en la parte de atrás del vehículo usen el cinturón de seguridad/ casco?*

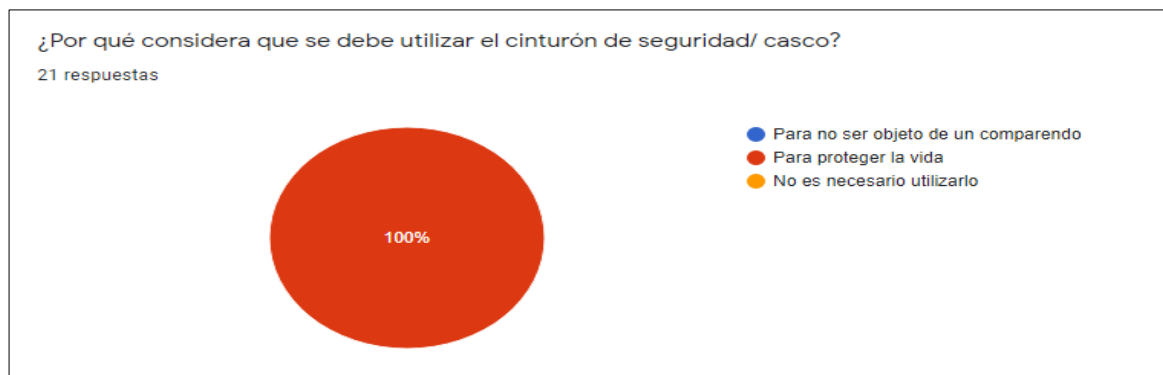


Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: ¿Considera que no es necesario que los ocupantes que van en la parte de atrás del vehículo usen el cinturón de seguridad/ casco?

De acuerdo, a la figura 21, se puede evidenciar, que el 28.6% de los ciudadanos, consideran que no es necesario que los ocupantes que van en la parte de atrás del vehículo usen el cinturón de seguridad/casco.

**Figura 22**

*Pregunta ¿Por qué considera que se debe utilizar el cinturón de seguridad/ casco?*

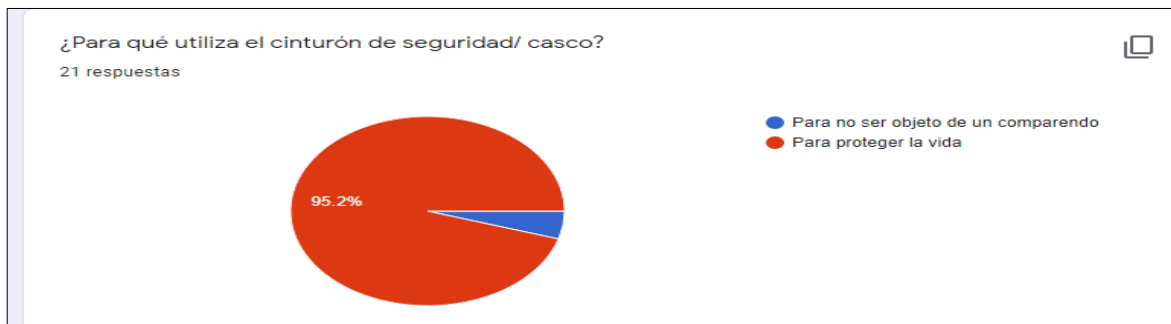


Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: ¿Por qué considera que se debe utilizar el cinturón de seguridad/ casco?

Tal como se puede evidenciar en la figura 22, el 100% de los ciudadanos, consideran que se debe utilizar el cinturón de seguridad/casco, para proteger la vida.

### **Figura 23**

*Pregunta ¿Para qué utiliza el cinturón de seguridad/ casco?*

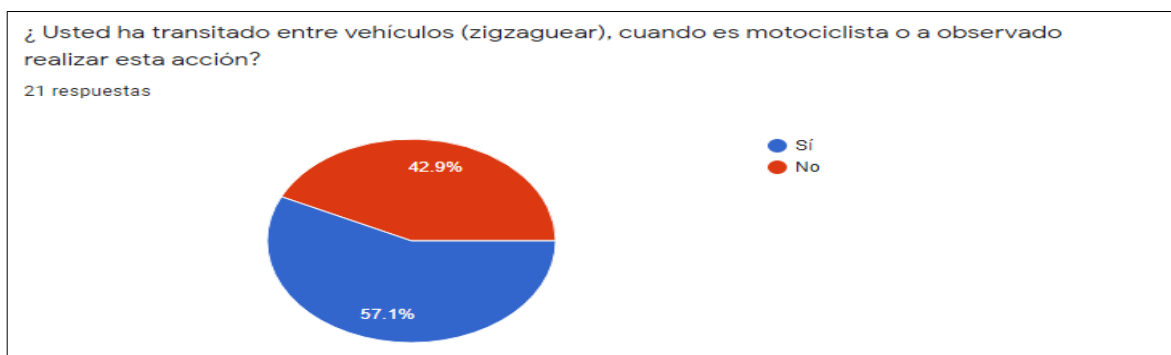


Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: ¿Para qué utiliza el cinturón de seguridad/ casco?

A partir de la figura 23, se puede evidenciar que el 95.2% de los ciudadanos, consideran que utilizan el cinturón de seguridad/ casco, para proteger la vida.

### **Figura 24**

*Pregunta ¿Usted ha transitado entre vehículos (zigzagear), cuando es motociclista o ha observado realizar esta acción?*



Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: ¿Usted ha transitado entre vehículos (zigzagear), cuando es motociclista o ha observado realizar esta acción?

Como se evidencia en la figura 24, el 57.1% de los ciudadanos, han transitado entre vehículos (zigzagear), cuando es motociclista o ha observado realizar esta acción

### Figura 25

*Pregunta ¿Se ha cruzado un semáforo en rojo y/u observado a alguien realizar esa acción?*

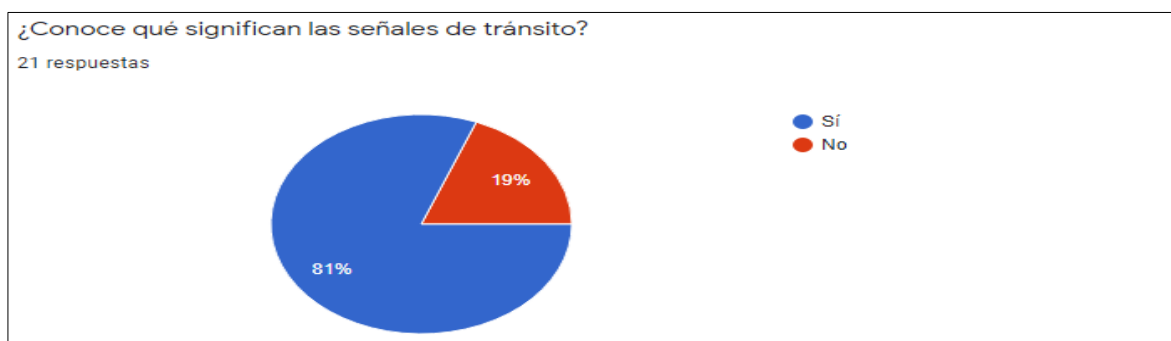


Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: ¿Se ha cruzado un semáforo en rojo y/u observado a alguien realizar esa acción?

A través de la figura 25, se puede evidenciar que el 66.7% de los ciudadanos, ha cruzado un semáforo en rojo y/u observado a alguien realizar esa acción.

### Figura 26

*Pregunta ¿Conoce qué significan las señales de tránsito?*



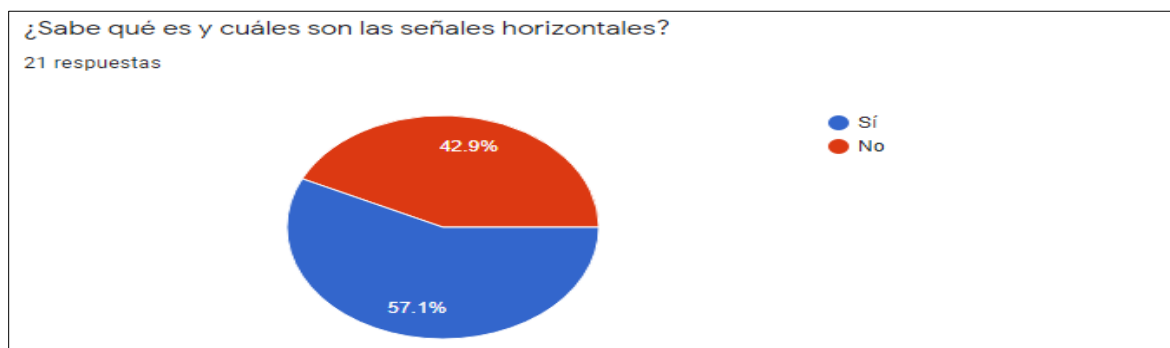
Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta ¿Conoce qué significan las señales de tránsito?



En la figura 26, se puede observar que el 81% de los ciudadanos, conocen qué significan las señales de tránsito.

**Figura 27**

*Pregunta ¿Sabe qué es y cuáles son las señales horizontales?*

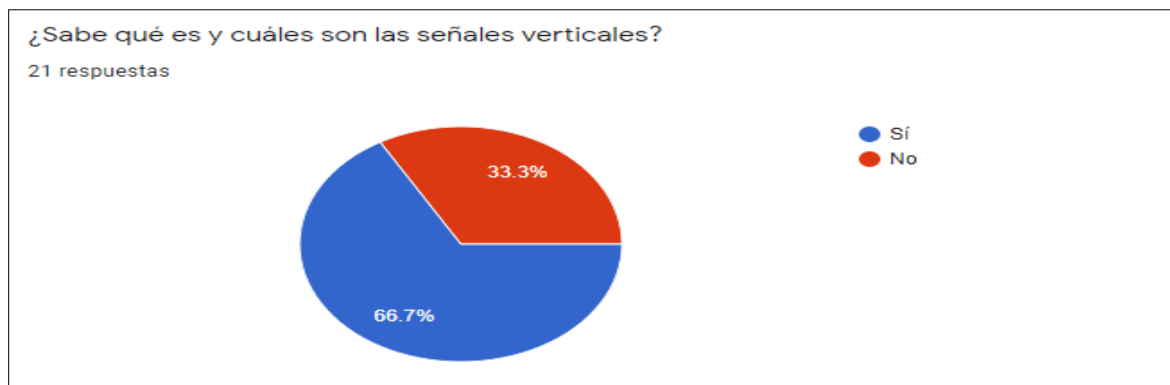


Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta ¿Sabe qué es y cuáles son las señales horizontales?

El 57,1% de los ciudadanos indica que sabe cuáles son las señales horizontales.

**Figura 28**

*Pregunta ¿Sabe qué es y cuáles son las señales verticales?*

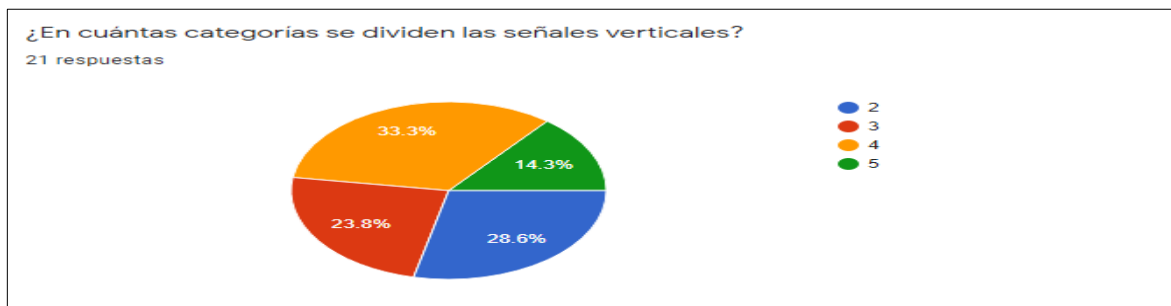


Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta ¿Sabe qué es y cuáles son las señales verticales?

Como se puede evidenciar en la figura 28, el 66,7% de los ciudadanos indican que saben qué es y cuáles son las señales verticales.

**Figura 29**

*Pregunta ¿En cuántas categorías se dividen las señales verticales?*

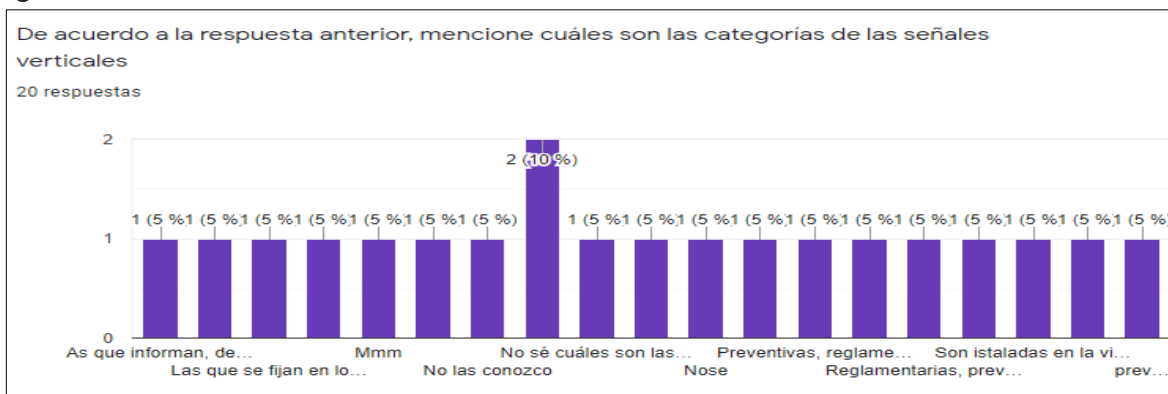


Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta ¿En cuántas categorías se dividen las señales verticales?

Tal como se evidencia en la figura 28, el 66,7% de los ciudadanos indican que saben qué es y cuáles son las señales verticales, no obstante, en la figura 29, se puede observar que solo el 33% responde de manera correcta a cuántas categorías se dividen las señales verticales, las cuales son 4.

**Figura 30**

*Pregunta de acuerdo a la respuesta anterior, mencione cuáles son las categorías de las señales verticales*

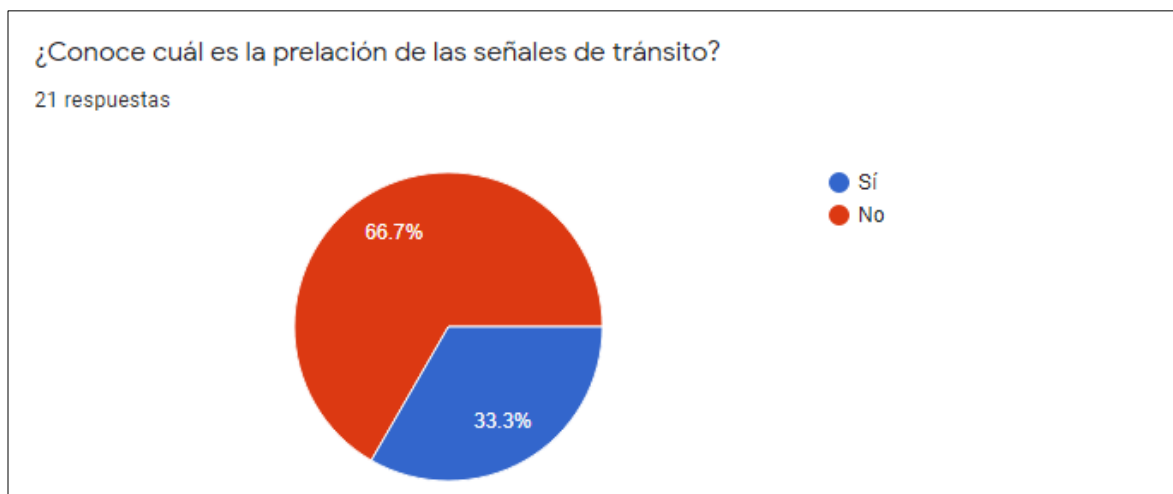


Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: de acuerdo a la respuesta anterior, mencione cuáles son las categorías de las señales verticales

De tal modo, como se evidencia en la figura 28, el 66,7% de los ciudadanos indican que saben qué es y cuáles son las señales verticales, no obstante, en la figura 29, se puede observar que solo el 33% responde de manera correcta a cuántas categorías se dividen las señales verticales, las cuales son 4, a su vez, en la figura 30, se puede evidenciar que solo el 4% de los ciudadanos, responde de manera correcta cuales son categorías de las señales verticales, las cuales son: reglamentarias, informativas, preventivas y transitorias.

### **Figura 31**

*Pregunta ¿Conoce cuál es la prelación de las señales de tránsito?*



Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: ¿Conoce cuál es la prelación de las señales de tránsito?

Como se puede observar en la figura 31, el 66,7% de los ciudadanos, indican que conocen cuál es la prelación de las señales de tránsito, es importante referir que de acuerdo al Código Nacional de Tránsito Terrestre, la prelación de las señales es: señales y órdenes emitidas por las autoridades de tránsito, señales transitorias, semáforos, señales verticales y señales horizontales.

**Figura 32**

*Pregunta ¿Conoce cuál es la ley del Código Nacional de Tránsito- CNTT?*

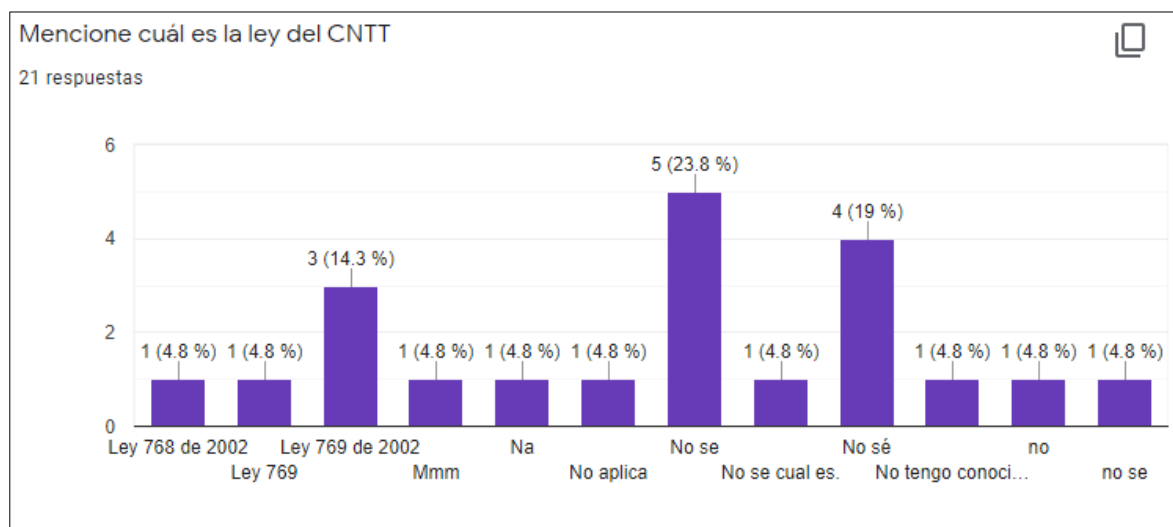


Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: ¿Conoce cuál es la ley del Código Nacional de Tránsito- CNTT?

En la figura 32, se puede evidenciar que el 71,4% de los ciudadanos, indican que conocen cuál es la ley del Código Nacional de Tránsito- CNTT.

**Figura 33**

*Pregunta Mencione cuál es la ley del CNTT*

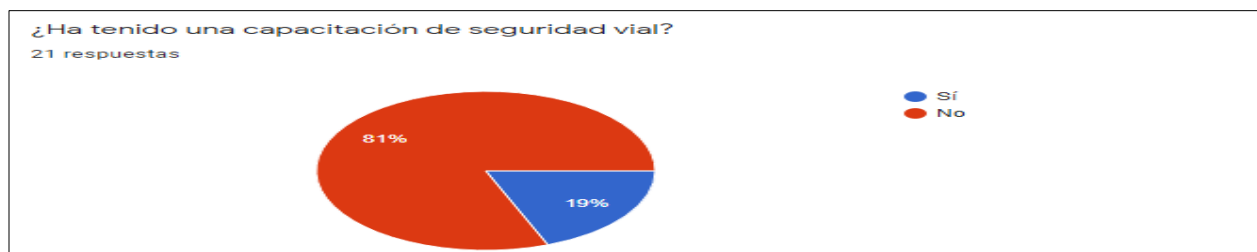


Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: Mencione cuál es la ley del CNTT.

Como se puede observar en la en la figura 32, se evidencia que el 71,4% de los ciudadanos, indican que conocen cuál es la ley del Código Nacional de Tránsito- CNTT, no obstante, en la figura 33, se puede observar que solo el 9% de los ciudadanos, conocen cual es la ley del Código Nacional de Tránsito.

### **Figura 34**

*Pregunta ¿Ha tenido una capacitación de seguridad vial?*

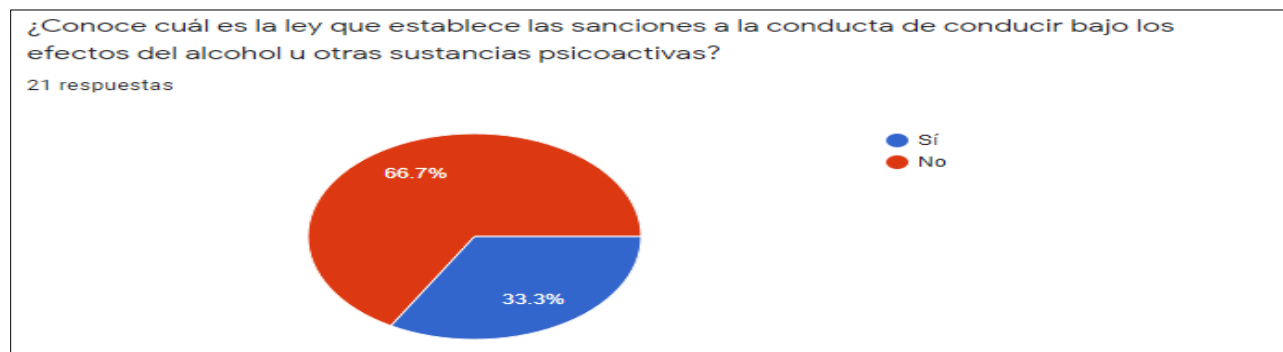


Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: ¿Ha tenido una capacitación de seguridad vial?

A través de la figura 34, se puede observar que el 81% de los ciudadanos, indica no haber tenido una capacitación de seguridad vial.

### **Figura 35**

*Pregunta ¿Conoce cuál es la ley que establece las sanciones a la conducta de conducir bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas?*



Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: ¿Conoce cuál es la ley que establece las sanciones a la conducta de conducir bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas?

Tal como se evidencia en la figura 35, el 66,7% de los ciudadanos, refieren que no conocen cuál es la ley que establece las sanciones a la conducta de conducir bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas.

### Figura 36

*Pregunta ¿Utiliza el celular cuando va caminando por la calle o conduciendo un vehículo?*

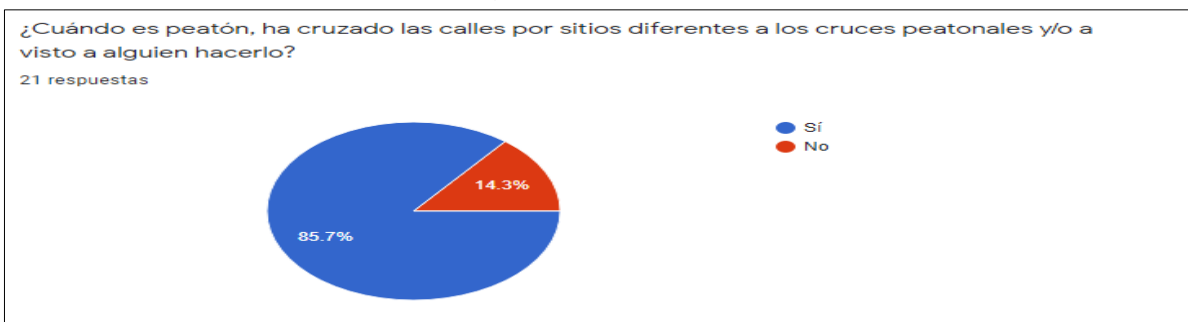


Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: ¿Utiliza el celular cuando va caminando por la calle o conduciendo un vehículo?

A través de la figura 36, se puede evidenciar que el 33,3% de los ciudadanos, han utilizado el celular cuando van caminando por la calle o conduciendo un vehículo.

### Figura 37

*Pregunta ¿Cuándo es peatón, ha cruzado las calles por sitios diferentes a los cruces peatonales y/o ha visto a alguien hacerlo?*

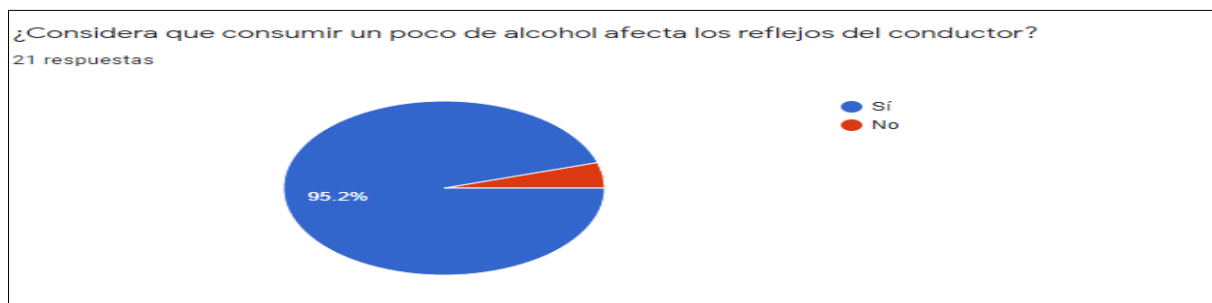


Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta ¿Cuándo es peatón, ha cruzado las calles por sitios diferentes a los cruces peatonales y/o ha visto a alguien hacerlo?

De acuerdo a la figura 37, se puede evidenciar que el 85,7% de los ciudadanos, cuándo es peatón, ha cruzado las calles por sitios diferentes a los cruces peatonales y/o ha visto a alguien hacerlo.

### Figura 38

*Pregunta ¿Considera que consumir un poco de alcohol afecta los reflejos del conductor?*

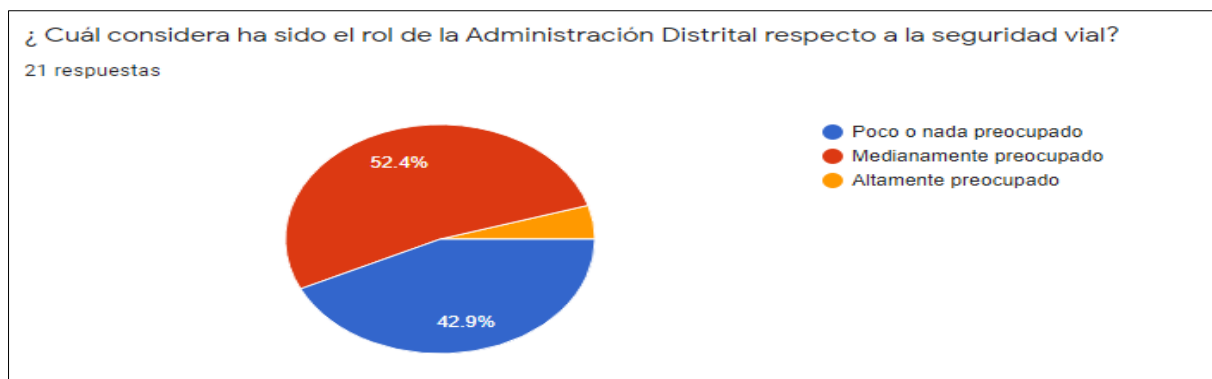


Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: ¿Considera que consumir un poco de alcohol afecta los reflejos del conductor?

En la figura 38, se puede observar que el 95,2% de los ciudadanos, consideran que consumir un poco de alcohol afecta los reflejos del conductor.

### Figura 39

*Pregunta ¿Cuál considera ha sido el rol de la Administración Distrital respecto a la seguridad vial?*

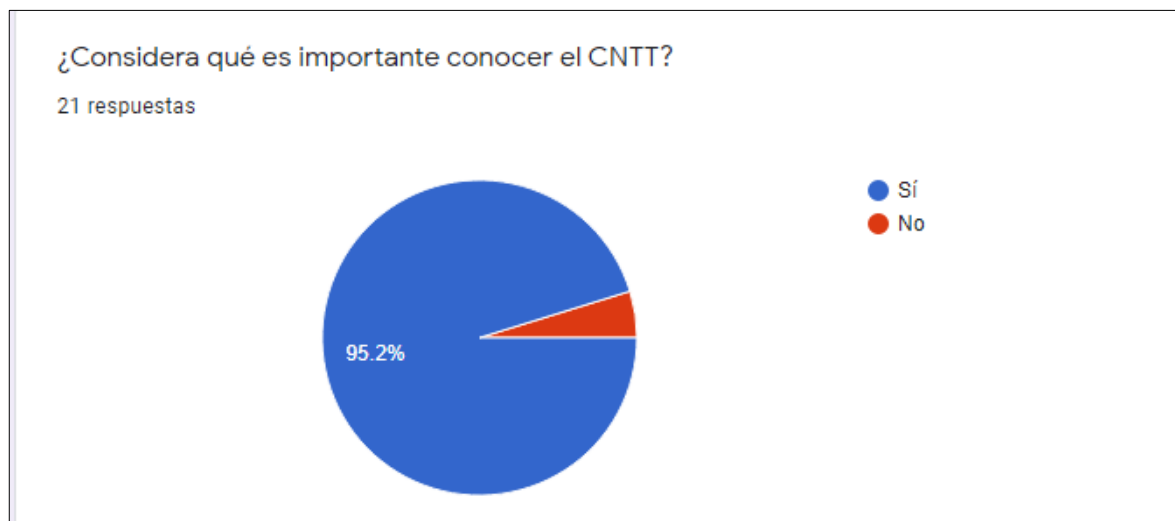


Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: ¿Cuál considera ha sido el rol de la Administración Distrital respecto a la seguridad vial?

A través de la figura 39, se puede evidenciar que el 42,9% de los ciudadanos, consideran que el rol de la Administración Distrital respecto a la seguridad vial ha sido poco o nada preocupado, el 52,4% considera que ha sido medianamente preocupado y solo el 4,7% considera que ha sido altamente preocupado.

**Figura 40**

*Pregunta ¿Considera qué es importante conocer el CNTT?*



Nota: Se observa percepción ciudadana respecto a la pregunta: ¿Considera qué es importante conocer el CNTT?

Como se evidencia en la figura 40, el 95,2% de la ciudadanía considera importante conocer el CNTT, no obstante, de acuerdo la figura 33, se puede observar que solo el 9% de los ciudadanos, conocen cual es la ley del Código Nacional de Tránsito.

De tal modo, se puede concluir que los ciudadanos son conscientes de las malas acciones que no deben realizar en la vía, no obstante, continúan realizando malas prácticas, las cuales generan en gran proporción el gran índice de siniestralidad que tiene la Ciudad.



## **Observación y Análisis Cumplimiento De Criterios Normativos Por Parte De Los Peatones**

Se realizó observación y análisis a través de una lista de cotejo, con 4 ítems (ver anexo 8), con el fin de identificar cumplimiento de criterios normativos por parte de Peatones.

La misma se realizó en la Carrera 80 con AV. Primera de Mayo, en la Localidad de Kennedy, el día 30 de abril del año 2021, entre las 11:00am y las 12:00pm, donde cruzaron alrededor de 100 personas.

A través de la misma, se evidencio que los Ciudadanos en un 90%, cruzan la calle cuando el semáforo peatonal se encuentra en rojo, así mismo el Ciudadano transita por lugares no permitidos, tal como se puede observar en las figuras 41, 42 y 43.

De tal modo, se ven reflejadas las malas acciones realizadas por los peatones, lo cual los hace evidentemente más susceptibles a ser parte de un siniestro vial, de igual forma es importante referir que los peatones, es el actor vial que más vidas pierde en la vía.

### **Figura 41**

*Evidencia 1 Observación y análisis peatones*



Nota: Evidencia 1 Observación y análisis peatones, realizada en la Localidad de Kennedy, el día 30 de abril de año 2021.

**Figura 42**

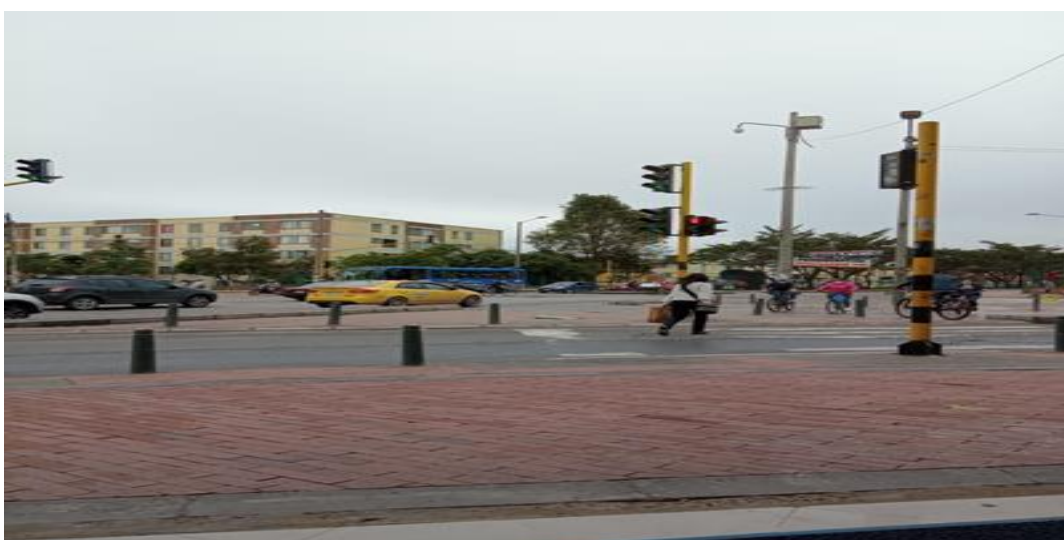
*Evidencia 2 Observación y análisis peatones*



Nota: Evidencia 2 Observación y análisis peatones, realizada en la Localidad de Kennedy, el día 30 de abril de año 2021.

**Figura 43**

*Evidencia 3 Observación y análisis peatones*



Nota: Evidencia 3 Observación y análisis peatones, realizada en la Localidad de Kennedy, el día 30 de abril de año 2021.

## **Observación y Análisis Cumplimiento De Criterios Normativos Por Parte De Los Biciusuarios.**

Se realizó observación y análisis a través de una lista de cotejo, con 2 ítems (ver anexo 9), con el fin de identificar cumplimiento de criterios normativos por parte de los Biciusuarios.

La misma se realizó en carrera 95 A entre calles 63 y 65 sur – Av. Santafe, en la Localidad de Bosa, el día 21 de abril del año 2021, entre las 6:00pm y las 7:00pm, donde cruzaron alrededor de 200 Biciusuarios

A través de la misma, se evidencio que los Ciudadanos en un 50%, No utilizan la infraestructura vial correspondiente para su circulación- ciclorruta.

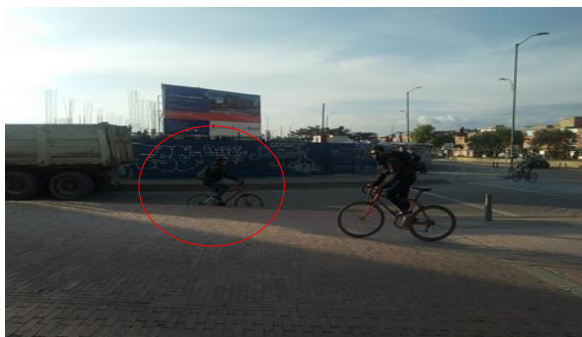
De igual forma, se evidenció que solamente el 1% de la población, hace uso de dispositivos luminosos en la parte trasera y delantera de la bicicleta.

Así mismo, el 100% de los ciudadanos que circularon durante el proceso de análisis, no realizaron uso de chaqueta o chaleco reflectivo.

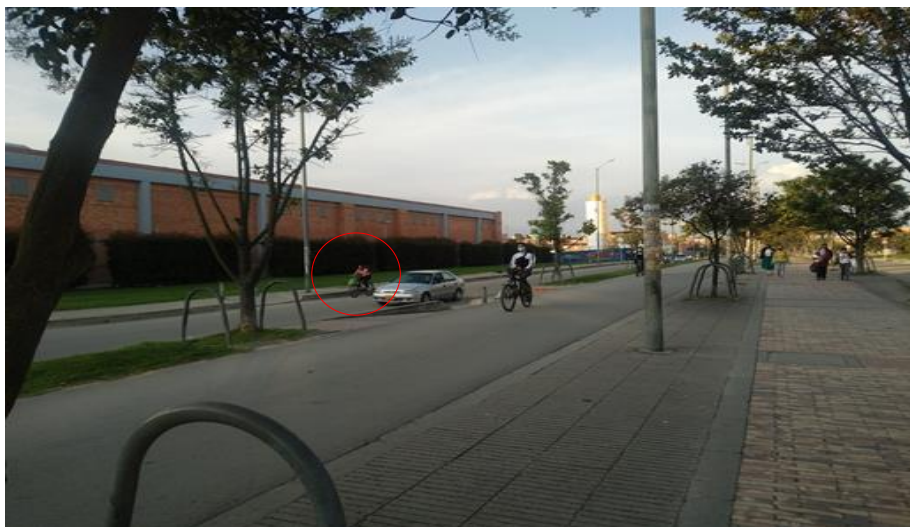
Lo anterior se puede evidenciar a través de las figuras 44, 45 y 46.

### **Figura 44**

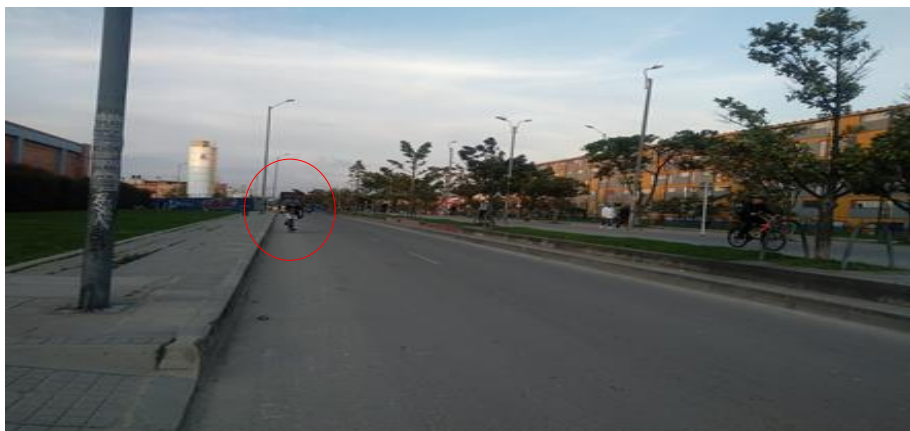
*Evidencia 1 Observación y análisis Biciusuarios*



Nota: Evidencia 1 Observación y análisis Biciusuarios, realizada en la Localidad de Kennedy, el día 21 de abril de año 2021.

**Figura 45***Evidencia 2 Observación y análisis Biciusuarios*

Nota: Evidencia 2 Observación y análisis Biciusuarios, realizada en la Localidad de Kennedy, el día 21 de abril de año 2021.

**Figura 46***Evidencia 3 Observación y análisis Biciusuarios*

Nota: Evidencia 3 Observación y análisis Biciusuarios, realizada en la Localidad de Kennedy, el día 21 de abril de año 2021.

## **Observación y Análisis Cumplimiento De Criterios Normativos Por Parte De Los Motociclistas.**

Se realizó observación y análisis a través de una lista de cotejo, con 3 ítems (ver anexo 9), con el fin de identificar cumplimiento de criterios normativos por parte de los Motociclistas.

La misma se realizó en calle 42<sup>a</sup> sur con carrera 89c, en la Localidad de Kennedy, el día 18 de mayo del año 2021, entre las 6:00pm y las 7:00pm, donde cruzaron alrededor de 300 Motociclistas.

A través de la misma, se evidencio que los Ciudadanos en un 90%, no utilizan chaqueta o chaleco reflectivo.

De igual forma, se evidenció que entre el 50% y 70% de la población, hace uso de maniobras peligrosas.

Así mismo, el 100% de los ciudadanos que utilizan chaqueta o chaleco, no llevan en el mismo la identificación de la placa.

Lo anterior se puede evidenciar a través de las figuras 47, 48 y 49.

### **Figura 47**

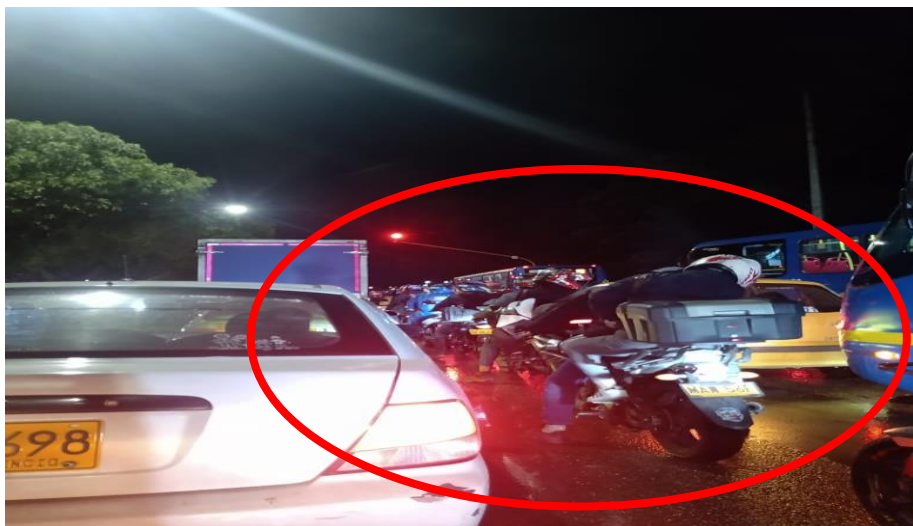
*Evidencia 1 Observación y análisis Motociclistas*



Nota: Evidencia 1 Observación y análisis Motociclistas, realizada en la Localidad de Kennedy, el día 18 de mayo de año 2021.

**Figura 48**

*Evidencia 2 Observación y análisis Motociclistas*



Nota: Evidencia 2 Observación y análisis Motociclistas, realizada en la Localidad de Kennedy, el día 18 de mayo de año 2021.

**Figura 49**

*Evidencia 3 Observación y análisis Motociclistas*



Nota: Evidencia 3 Observación y análisis Motociclistas, realizada en la Localidad de Kennedy, el día 18 de mayo de año 2021.

De tal modo, se ven reflejadas las malas acciones realizadas por los distintos actores viales, lo cual los hace evidentemente más susceptibles a ser parte de un siniestro vial.

Es así, que de acuerdo a la encuesta de percepción realizada, se puede concluir que los ciudadanos son conscientes de las malas acciones que no deben realizar en la vía, no obstante, continúan realizando malas prácticas, las cuales generan en gran proporción el gran índice de siniestralidad que tiene la Ciudad.

De acuerdo a lo anterior, es importante considerar la teoría homeostática del riesgo, esta teoría planteada por el psicólogo canadiense Gerald Wilde en 1988, sostiene que todas las personas aceptan un cierto grado de riesgo a cambio de ciertos beneficios que estiman recibir por exponerse a tales riesgos (Observatorio criminológico de Seguridad Vial, 2013).

Según Wilde, el índice de eventos en el tránsito, no dependen tanto de los factores objetivos de peligro, sino del nivel de riesgo aceptado por las personas (Observatorio criminológico de Seguridad Vial, 2013).

Y de aquí la importancia del fuerte trabajo que debe realizar la administración con el factor humano, esto a través de la corresponsabilidad.

Considerando, que el goce pleno de los derechos solo es posible cuando la ciudadanía se apropia de sus derechos y de la defensa y cuidado de lo público como un valor común y de todos, lo cual lo hace corresponsable en la construcción de ciudad y ciudadanía, generando mayores posibilidades de acceso a servicios y de la administración pública a responder a las demandas y necesidades desde el Sistema Distrital de Servicio a la Ciudadanía. (Decreto 197 del 2014).

Lo anterior en aras de lograr una cultura de autocontrol y autorregulación, hacia el fortalecimiento de la seguridad vial, hacia la protección de la vida.



## Conclusiones y Recomendaciones

A través del proceso investigativo, se evidencia que el comportamiento de la seguridad vial, en la ciudad de Bogotá, durante la vigencia 2016-2020, ha mostrado una reducción de las fatalidades, entre el 8% y el 2%, correspondiente a 48 y 9 vidas salvadas respectivamente, no obstante, se evidencia una tendencia creciente de los lesionados, notablemente en el año 2018, del 21% y 2.227 lesionados más, y en los otros años, a pesar de evidenciar una reducción general en los lesionados, presentan un aumento en las víctimas lesionadas según el actor vial.

En este sentido, es evidente el alto número de siniestros viales que se siguen presentando, en la Ciudad de Bogotá, observándose que 2534 personas perdieron la vida a causa de un siniestro vial, durante la vigencia 2016-2020.

Por otra parte, se evidencia, según datos de la Secretaría Distrital de Movilidad, que los días en que se presenta con mayor frecuencia víctimas, son los viernes y martes, con el 16% y del mismo modo del 16% de los lesionados, así mismo, los horarios de mayor concentración de víctimas lesionadas en los siniestros viales son las horas pico de la mañana de 6:00 a.m. a 8:00 a.m., representando el 14% del total, y las de la tarde entre las 6:00 p.m. y 7:00 p.m., representa el 6%; por el contrario, los días con menor cantidad de lesionados fueron los domingos, en especial entre las 11:00 p.m. y 12:00 p.m. (Secretaría de Movilidad, 2019, p. 245).

Así mismo, se evidencia que en la vigencia 2019, la población joven presentó la mayor cantidad de víctimas lesionadas durante los siniestros viales, especialmente entre los 20 y 29 años de edad, por lo cual es importante referir que el 10% de todos los lesionados por traumas en la vía, pierden totalmente su forma de vida habitual, en

consecuencia se comportan como si hubieran fallecido; el 20% sufren una pérdida del 30% de su vida y el 70% del total de lesionados pierden el equivalente a un mes de vida”. (CONPES 3764, 2013, p. 13). Lo anterior da lugar a inequidad, aumento del índice de desempleo, pobreza, entre otros.

De igual modo, se evidencia, según datos de la Secretaría Distrital de Movilidad, y encuesta realizada por la Entidad, el 84%, de los ciudadanos nunca han tenido una capacitación en Seguridad Vial, el 79% de los encuestados indican que no saben qué significan algunas señales de tránsito, de igual forma el 49% se pasa los semáforos en rojo en algunos lugares (Secretaría de Movilidad, 2019, p. 245).

Por otro lado, respecto a la evaluación de las acciones realizadas por la Administración, respecto a Seguridad Vial, en la Ciudad de Bogotá, considerando la normatividad aplicable a la Ciudad, durante la vigencia 2016-2020, se puede observar:

Respecto a la Secretaría de Educación, se debe considerar que en el año 2015, mediante el Decreto 594 de 2015, “se adopta el Plan de Movilidad Escolar, el cual estará orientado al adecuado desplazamiento de estudiantes en medios motorizados y no motorizados, con medidas de regulación o control del tránsito en vías adyacentes a instituciones educativas”(Decreto 594, 2015).

En dicho sentido, es importante referir que en Bogotá hay un total de 2.218 Colegios, de los cuales, solo el 7%, correspondiente a 150 Colegios, han presentado el Plan de Movilidad Escolar-PME, si dicha cifra es desagregada en el periodo 2016-2020, nos da 1.35% al año. Dicha cifra es preocupante, si se consideran los indicadores del PDSV, en los cuales se establece que en el año 2026 se debe contar con el 100% de los colegios con PME avalados y con una visita de seguimiento. Sí se continúa la

tendencia mencionada, al año 2026 solo se contara con el 15% de los colegios, con Plan de Movilidad Escolar.

De igual modo, es importante indicar que la Secretaría de Educación, refiere que las acciones realizadas por la entidad respecto a formación en Seguridad vial y considerando el PME, solo corresponden a colegios Distritales e indica que es la SDM, quien debe validar el seguimiento y acciones realizadas en los Colegios privados, no obstante, es una tarea conjunta, considerando, el decreto 330 de 2008, dentro del cual se establece dentro de las funciones de la Secretaría de Educación: “ejercer la inspección, vigilancia, control y evaluación de la calidad y de prestación del servicio educativo en la ciudad” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2008, p. 1) y a su vez el Decreto 594 de 2015, indica que la formación a docentes: “La Secretaría de Educación Distrital, bajo la orientación de la Secretaría Distrital de Movilidad definirá los lineamientos de este Programa y orientará a los docentes para establecer pautas y lineamientos a seguir en la aplicación de la Ley 1503 de 2011” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016, p. 9).

Así mismo se evidencia, que ningún colegio privado ni distrital ha incorporado la enseñanza de seguridad vial como una opción en el proyecto pedagógico que permita a los estudiantes que cursan los dos (2) años correspondientes a la educación media realizar el servicio social obligatorio. Lo anterior considerando la Ley 1503 del 2011, en su artículo 11, el cual indica Los: “establecimientos educativos estatales y privados incorporarán la enseñanza de seguridad vial como una opción en el proyecto pedagógico que permite a los estudiantes que cursan los dos (2) años correspondientes a la educación media realizar el servicio social obligatorio” (Congreso de la República de Colombia, 2011, p. 1).

De tal modo, es imprescindible que la Entidad tenga un mayor compromiso con la seguridad vial, de tal modo, que se evidencie un seguimiento, control y cumplimiento de los lineamientos normativos respecto al tema.

Por su parte en la Secretaría de Salud, se debe considerar la ley 1503 del 2011, en su artículo 13, el cual es reglamentado mediante el Decreto 2851 del 2013. Se establece:

Todos los establecimientos que devenguen el cuarenta por ciento (40%) o más de sus ingresos por la venta de bebidas alcohólicas contribuirán al objeto de la presente ley. Para tal efecto, se comprometerán a desarrollar acciones orientadas al consumo responsable de alcohol, contenidas en un plan estratégico (Congreso de la República de Colombia, 2011, p. 1).

De igual forma, en el año 2013, el Ministerio de Salud, establece la guía para la elaboración de planes estratégicos para la promoción del consumo responsable de alcohol.

A su vez el artículo 9, del Decreto 2851 del 2013, establece:

Los planes estratégicos para el consumo responsable de alcohol de que trata el artículo 13 de la Ley 1503 de 2011 y su respectiva adopción y cumplimiento, serán objeto de vigilancia y control por parte de las Secretarías Distritales, Departamentales y Municipales de Salud, las cuales verificarán la ejecución de los mencionados planes a través de visitas que serán efectuadas a cada establecimiento por lo menos una vez al año y de lo cual dejarán constancia en un acta (Ministerio de Transporte, 2013, p. 1).

De tal modo, para el caso de Bogotá, quien debe vigilar y controlar, la adopción y cumplimiento de los planes estratégicos para el consumo responsable de alcohol, es la Secretaría de Salud, no obstante, se evidencia, que la Secretaría de Salud, no está dando cumplimiento a su función.

De tal manera, es preocupante el accionar de la Secretaría de Salud, respecto a su deber de vigilar y controlar, la adopción y cumplimiento de los planes estratégicos para el consumo responsable de alcohol, el cual es un factor muy importante en términos de Seguridad vial, dado que al momento ningún establecimiento ha presentado dicho plan, los cuales a la fecha deberían haber sido presentados a la Secretaría de Salud, por el 100% de los establecimientos que cumplen con las características mencionados, tal como lo establece, el Decreto 2853 del 2013. Es importante referir que según cifras de la Alcaldía Mayor de Bogotá, considerando cifras de la Cámara de Comercio, en la Ciudad para el año 2020, había alrededor de 36.000 establecimientos de este tipo (El Tiempo, 2021).

Es esta etapa, se hace importante referenciar La Comisión Intersectorial de Seguridad Vial es una instancia que hace parte del Sistema de Coordinación de la Administración Distrital, encargada de articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o programas contemplados en el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital y efectuar el seguimiento a la ejecución del mismo (Decreto 185 del 2012, 2012, p. 1).

En dicha Comisión se evidencia, que las acciones realizadas por la Secretaría de Salud, hacen referencia a al eje de víctimas, específicamente a tiempo de atención y tiempos de llegada de la ambulancia (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021).

De tal modo, en el Plan Distrital de Seguridad Vial, también se está omitiendo, el seguimiento e importancia que deben tener los planes estratégicos del consumo responsable del alcohol, el cual tiene un componente muy importante para la seguridad vial.

Ahora bien, respecto a la SDM, se debe referir en el Plan Distrital de Desarrollo, Bogotá Mejor para Todos 2016-2020, se asignó a la Secretaría Distrital de Movilidad: “Formular las estrategias, planes y programas en materia de seguridad vial en la ciudad de Bogotá, con el propósito de reducir la accidentalidad, la contaminación ambiental y promover el mejoramiento del tránsito” (Secretaría de Movilidad, 2020, p. 3).

De igual forma, en el año 2010, se estableció el Plan Distrital de Seguridad Vial, el cual fue modificado en el año 2017, desarrollando de esta manera el Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026, en el mismo se incorpora principalmente la Política de Visión Cero.

En dicho sentido la ciudad adopta la política de la Visión Cero a través de diferentes programas y acciones, reconociendo que la pérdida de vidas en el sistema vial es inaceptable, que el sistema de transporte debe proteger la vida de sus usuarios y que la accesibilidad que este proporciona no está determinada por la velocidad (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021, p. 2).

De igual forma, se observa que el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclistas 2017-2016, contempla 4 principios: las fatalidades y las lesiones graves son prevenibles, el sistema de transporte debe ser seguro, cometer errores es de humanos y a mayor velocidad, mayor gravedad del siniestro (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021).

En dicho contexto se efectúa Programa de Gestión de Velocidad, a través del cual en el año 2020, define la implementación del límite máximo de velocidad a 50 km/hora para la circulación de todos los vehículos, en la Ciudad de Bogotá (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021).

De acuerdo a lo anterior, se establece que para el período comprendido entre el 10 de mayo al 31 de diciembre de 2020, la reducción en el número de fallecidos por

siniestros viales en la ciudad donde aplica la medida es de 25.2% equivalente a 88 vidas salvadas en comparación con el mismo periodo de 2019 (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021, p. 4).

No obstante, es importante considerar que el año 2020, fue un año atípico, debido a las acciones realizadas a causa de la emergencia sanitaria por el COVID-19, motivo por el cual no se llevaron a cabo los viajes que se realizan en un año normal, a causa de las distintas medidas de restricción a la movilidad establecidas por la administración, de tal modo, se esperaría que las cifras de siniestralidad se redujeran notablemente en ese año y las mismas no serían coherentes, respecto a los años anteriores de estudio.

De igual forma, se efectuaron los Proyectos integrales de movilidad y seguridad vial peatonal, a través de los cuales se ejecutó:

17.000 m2 intervenidos en vía para la circulación peatonal, 92.000 peatones diarios en promedio se beneficiaron con esta medida, 11 Barrios intervenidos ubicados en 8 localidades, hasta el momento, se ha logrado un 79 % de aprobación por parte de las comunidades beneficiadas por esas medidas, 86% de percepción de mejora en la seguridad vial (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021, p. 9).

Del mismo modo la Entidad ejecuta acciones pedagógicas dirigidas a la sensibilización de la ciudadanía sobre la necesidad de adoptar hábitos, actitudes y comportamientos adecuados en vía, promoviendo con ello la seguridad vial, la cultura ciudadana, la sana convivencia y el buen aprovechamiento del espacio público personas (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021, p. 9).

Ahora bien, teniendo en cuenta los indicadores del PDSVM 2017-2026, se evidencia, que se cuenta con 117 colegios, con Plan de Movilidad Escolar Aprobado, cifra que no concuerda con la indicado por parte de la Secretaría de Educación, quien indico que la momento, hay un total de 150 Colegios, con PME, aprobado.

Respecto al número de empresas con PESV aprobado, en el año 2016, 23 de las 156.945 empresas, presentaron el PESV, lo cual hace referencia al 0,01465%; en el año 2017, 150 empresas, de las 176.607 empresas, presentaron el PESV, lo cual hace referencia al 0,08493%; en el año 2018, 78 empresas, de las 211.607 empresas, presentaron el PESV, lo cual hace referencia al 0,02503%; en el año 2019, 146 empresas, de las 181.339 empresas, presentaron el PESV, lo cual hace referencia al 0,08051% y en el año 2020, 48 empresas, de las 162.913 empresas, presentaron el PESV, lo cual hace referencia al 0,02946%.

Es importante mencionar, que mediante el Decreto 1906 del 2015, se modifican los términos del plazo referente a la presentación de los PESV, hasta el último día hábil del mes de junio de 2016 (Decreto 1906, 2015).

A su vez, el Decreto 1310 del 2016, amplía el plazo para la presentación del PESV, hasta el último día hábil del año 2016 (Decreto 1310, 2016). Del mismo modo, el Decreto 2106 del 2019 imparte que no se requerirá en ningún caso aval, para la implementación del PESV.

De tal modo, al momento el 100 de empresas deberían tener el PESV

Considerando dicho contexto, es preocupante evidenciar las cifras de presentación del PESV, en la Ciudad de Bogotá, dado, que si se contemplan los indicadores del PDSV, en los cuales se establece que en el año 2026, se debe contar con el 100% de las empresas con PESV avalado y en este momento se evidencia un cumplimiento inferior al 1% anual.



Es decir, sí se continúa la tendencia mencionada, al año 2026, solo se contara con aproximadamente el 11% de las empresas que tienen PESV, de aquellas susceptibles para presentar el mismo.

De igual forma, se evidencia con preocupación, que La SDM, no cuente con ningún estudio, para conocer el número de empresas y colegios susceptibles para presentar el PESV y así mismo, respecto al número de Colegios, en aras de validar la presentación del PME.

Lo anterior considerando, que la única manera de saber con certeza el porcentaje, de empresas y colegios que han presentado el PESV y así mismo, el PME, por parte de los Colegios, el primer paso, es contar con dicho estudio, dado, que al no contar con el mismo, se tendrá conocimiento del número presentado tanto del PESV, como del PME, más no, con el porcentaje que falta por presentarlo y de tal modo, no se cuenta con un seguimiento válido y coherente frente a los indicadores del PDSV.

De igual forma, al no contar con este estudio, y los indicadores reales de la situación, no se tomaran estrategias efectivas y oportunas, para garantizar el cumplimiento de dicho indicador.

Del mismo modo, se evidencia que las campañas realizadas por la Entidad, respecto al cumplimiento del PESV, son demasiado bajas, observándose que para los años 2016-2017, para el año 2018 hubo 6 campañas; para el año 2019, hubo 6 campañas y para el año 2020, hubo 8 campañas, no obstante, aunque se refiere que las mismas hacen parte del incentivo de cumplimiento del PESV, en el nombre de la acción ejecutada, se evidencia que no hace referencia específicamente a campañas

enfocadas al cumplimiento del PESV, si no a temas generales de Seguridad Vial. (Ver anexo 2)

Ahora bien, respecto a la socialización de la normatividad referente al PESV, se observa que durante los años 2016-2019, se efectuaron 3 procesos.

De tal modo, se puede evidenciar que a pesar que la Secretaría Distrital de Movilidad, ha realizado acciones importantes, en aras de disminuir la siniestralidad en la Ciudad, está omitiendo muchas acciones primordiales, para el logro de las metas del PDSV, los cuales son imprescindibles, para lograr la reducción de las fatalidades y lesionados, presentados a causa de los siniestros viales.

En este sentido, se compruebe la hipótesis, al evidenciar que a pesar de las acciones que se han realizado respecto a Seguridad Vial, en la Ciudad de Bogotá, se puede observar el alto número de siniestros viales que se siguen presentando, de tal modo, es evidente la necesidad de la generación de una Política Pública, que trabaje y defina los lineamientos de Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá, a través de la cual se pueden aunar esfuerzos financieros, humanos y estructurales, en pro de la protección de la vida y la reducción de los factores generados a causa de los siniestros viales.

De tal modo, es evidente que se deben tomar medidas integrales que permitan la disminución y consecuencias de los siniestros viales en el País y en la Ciudad de Bogotá, esto a través de Las Políticas Públicas que son un Instrumento, que se pueden llamar guía de transformación social, en aras de mejorar y/o garantizar el goce pleno de los derechos de una comunidad específica, bajo el marco del bien común, dado, que

las mismas buscan transformar una realidad social, para lo cual se define una visión de largo plazo a través de un proceso de planeación.

De tal forma, en dicho contexto, se debe considerar que los siniestros viales no solo tienen inmerso el derecho a la libre Movilidad, si no a su vez aquellos como el derecho a la vida, el derecho a la seguridad personal, el derecho al trabajo, el derecho a la salud y el derecho al desarrollo de todas las personas.

De igual forma, es imprescindible considerar, que los siniestros viales, tienen inmersos otros factores como son:

Por cada víctima mortal por accidentes de tránsito, por lo menos 20 personas sufren lesiones no mortales. Una proporción significativa de los pacientes que sufren una lesión por accidente de tránsito incurrir en incapacidad permanente, por medio de la amputación, lesiones en la cabeza o lesión de la médula espinal (CONPES 3764, 2013, p. 9).

De igual forma, los impactos producidos por los traumas relacionados en tránsito, incluye los costos directos e indirectos generados a causa de los siniestros viales, entre los cuales se pueden mencionar: costos médicos directos, funerarios, legales, investigaciones, muerte prematura generando la pérdida de los ingresos potenciales a percibir, costos emocionales, entre otros.

En este sentido en Colombia se estima:

Que el 10% de todos los lesionados por traumas en la vía pierden totalmente su forma de vida habitual, en consecuencia se comportan como si hubieran fallecido; el 20% sufren una pérdida del 30% de su vida y el 70% del total de lesionados pierden el equivalente a un mes de vida". (CONPES 3764, 2013, p. 13). Lo anterior da lugar a inequidad, aumento del índice de desempleo, pobreza, entre otros.

Los traumas derivados del tránsito le cuestan al país cerca de USD 11.370 millones al año, de tal modo con una Política Pública efectiva de Seguridad Vial, se

disminuiría notablemente los siniestros viales y a su vez los costos de todo tipo generados por los mismos.

Dado, que tal como lo establece el PNSV:

Las entidades territoriales y demás agentes responsables del tema de seguridad vial, no han sido efectivas para disminuir la tendencia de este fenómeno de siniestralidad. Las razones para esto son diversas; sin embargo, hay factores que indudablemente han contribuido de manera notoria: una baja formulación y/o ejecución de la política de seguridad vial nacional y municipal, poco análisis y diagnóstico de la población objetivo, insuficiente investigación sobre los factores de riesgo, un exiguo monitoreo y evaluación de indicadores y metas relacionados, así como un escaso recurso humano preparado y una débil capacidad presupuestal e institucional (PNSV 2011-2021, 2011, p 21).

De tal modo, es imprescindible considerar que aquellas intervenciones para el Fortalecimiento del Desarrollo Territorial, se efectúan a través de las políticas públicas, considerando que las mismas apuntan a la solución de problemas sociales colectivos: la política pública se entiende “como un proceso de planeación que define una visión de largo plazo que sobrepasa los periodos de administración de los gobiernos y orienta el proceso de cambio frente a realidades sociales relevantes.” (SDP, 2017. p 3).

De esta forma, a través del presente trabajo se logra dar a conocer el panorama de la Seguridad Vial de la Ciudad de Bogotá durante el periodo 2016-2020, en aras de invitar e incentivar a los entes Interinstitucionales, sociales y comunitarios, a la formulación e implementación de una Política Pública de la Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá.

Así mismo, a través de la ejecución del trabajo se logró perfeccionar y poner en práctica el conocimiento adquirido durante la formación como Especialista en Gestión

Pública y de este modo contribuir a la transformación social y mejoramiento de la calidad de vida de la Ciudadanía.

Ahora bien, respecto a la formulación e implementación de la Política Pública de Seguridad Vial es importante considerar las siguientes recomendaciones:

Dentro de las Entidades que deben estar inmersas en la Política Pública, se debe contemplar: SDM, como cabeza del sector y de PP; Secretaría de Educación, considerando la importancia de integral la SV, en todos los ámbitos educativos; Secretaria de Salud, desde el ámbito de prevención y de restitución de derechos; Policía Nacional, factor primordial bajo el marco de la prevención y control en vía que ejercen; IDRDR en aras de integral la SV, desde una perspectiva de la recreación, el deporte y el aprovechamiento del tiempo libre; IDPAC, con el fin de incentivar la participación entorno a la SV; Sector Cultura, dado que es primordial trabajar el factor humano y comportamental y a través de la cultura se puede llevar de una manera más accesible a la ciudadanía.

Por otra parte es imprescindible, formular objetivos claros, controlables y medibles, en aras de lograr óptimos resultados, dado que objetivos débiles, por ejemplo como el coadyuvar, no permite realizar una óptima medición, lo contrario sería quizá con formular, reducir, establecer, entre otros. De esta manera se logra que los distintos grupos de interés tengan una mejor cohesión con los mismos.

Ahora bien, dentro del marco de la PP de la Seguridad vial es importante crear el Consejo Local de la Seguridad Vial, con el objetivo de trabajar en concordancia con la dinámica de cada una de las 20 Localidades, así mismo es crucial involucrar la Administración Local tanto con el apoyo financiero, estructural y humano.

Así mismo, en dicho Consejo, es fundamental la inclusión del sector empresarial, Institucional, social, y comunitaria.

De igual forma, es importante aplicar los criterios establecidos en la ley 1503 del 2011, respecto a beneficios para organizaciones que propendan y trabajen por la Seguridad vial, en aras de incentivar en las misma su compromiso y accionar con la Seguridad Vial.

En el mismo sentido, se debe implementar el funcionamiento de la Tarjeta de Compromiso Personal con la Seguridad Vial, de tal manera que se incentive la educación y cultura vial, logrando formar ciudadanos con aquellas destrezas y habilidades que garanticen la protección de la vida.

Finalmente, es necesario trabajar la Política Pública de la Seguridad Vial, desde una perspectiva inclusiva, diferencial y de corresponsabilidad, en aras de llegar de manera efectiva a todos(as) los ciudadanos (as), considerando las diversidades de los mismos(as)

Así mismo, tener como premisa no trabajar para el ciudadano, si no trabajar con el Ciudadano, dado que los objetivos del estado solo se lograrán desde una perceptiva corresponsable y aquí la importancia de tomar optimas decisiones bajo el conceso a la hora de efectuar la definición de horarios, fechas y lugares para los encuentros y trabajos con los diferentes grupos de interés.

### Referencias Bibliográficas

Alcaldía Mayor de Bogotá (2004, 22 de junio). *Decreto 190 de 2004*.

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=13935>

Alcaldía Mayor de Bogotá (2007, 26 de abril). *Decreto 164 del 2007*.

[https://www.educacionbogota.edu.co/portal\\_institucional/sites/default/files/2019-03/Decreto%20Distrital%20164%20de%202007.pdf](https://www.educacionbogota.edu.co/portal_institucional/sites/default/files/2019-03/Decreto%20Distrital%20164%20de%202007.pdf)

Alcaldía Mayor de Bogotá (2008, 06 de Octubre). *Decreto 330 de 2008*.

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=33029>

Alcaldía Mayor de Bogotá (2012, 23 de Abril). *Ley 185 del*

*2012*. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=73425>

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2014). Política Pública Distrital de Servicio a la Ciudadanía

- Decreto 197 de 2014

<https://secretariageneral.gov.co/transparencia/planeacion/participaci%C3%B3n-la-formulaci%C3%B3n-politicas/pol%C3%ADtica-p%C3%BAblica-distrital-servicio>

Alcaldía Mayor de Bogotá (2015, 30 de Diciembre). *Decreto 594 del 2015*.

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=64245>

Asamblea Nacional Constituyente (1991. 04 de Julio). *Constitución Política de*

*Colombia 1991*. <https://www.constitucioncolombia.com/titulo-2/capitulo-1/articulo-24>

Berrio, J. (2012). La formación del Estado en Colombia y el origen histórico de su

debilidad coercitiva. Algunas aproximaciones. Pág. 85-105. UDEM

[https://revistas.udem.edu.co/index.php/Ciencias\\_Sociales/article/download/804/7](https://revistas.udem.edu.co/index.php/Ciencias_Sociales/article/download/804/7)

44

Cámara de Comercio (2021). *Dinámica empresarial*.

<https://www.ccb.org.co/observatorio/Economia/Economia-dinamica-incluyente-e-innovadora/Dinamica-empresarial>

Concejo de Bogotá (2005, 23 de Septiembre). *Acuerdo 173 de 2005 Concejo de Bogotá*

D.C.<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=17654>

Concejo de Bogotá (2016, 22 de Septiembre). *Acuerdo 650 de 2016 Concejo de Bogotá*

D.C.[https://educacionbogota.edu.co/portal\\_institucional/sites/default/files/2019-03/Acuerdo%20Distrital%20650%20de%202016.pdf](https://educacionbogota.edu.co/portal_institucional/sites/default/files/2019-03/Acuerdo%20Distrital%20650%20de%202016.pdf)

Congreso de la República de Colombia (1994 , 8 de febrero). *Ley 115 de 1994*.

[https://www.mineduccion.gov.co/1621/articles-85906\\_archivo\\_pdf.pdf](https://www.mineduccion.gov.co/1621/articles-85906_archivo_pdf.pdf)

Congreso de la República de Colombia (2002, 6 de Julio). *Ley 769 del 2002. Código Nacional de*

*Tránsito*.[https://leyes.co/codigo\\_nacional\\_de\\_transito\\_terrestre/55.htm](https://leyes.co/codigo_nacional_de_transito_terrestre/55.htm)

Congreso de la República de Colombia (2013, 27 de Diciembre). *Ley 1702 del 2013*.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=56286>

Congreso de la República de Colombia (2002, 6 de Julio). *Ley 769 del 2002. Código Nacional de Tránsito*.

*terrestre*.[http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2\\_col\\_ley\\_769\\_2002.pdf](http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2_col_ley_769_2002.pdf)



Congreso de la República de Colombia (2011, 29 de Diciembre). *Ley 1503 del 2011*.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45453#:~:t=Define%20lineamientos%20generales%20en%20educaci%C3%B3n,Ministerio%20de%20Educaci%C3%B3n%20y%20el>

Congreso de la República de Colombia (2020, 12 de Agosto). *Ley 2050 de 2020*.

<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/30039702>

Ministerio de Educación Nacional (1938 ,11 de marzo). *Decreto 463 de*

*1938*.<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1101863>

Ministerio de Educación Nacional (2003 ,14 de agosto). *Directiva Ministerial número 13*

*de 2003*. [https://www.mineducacion.gov.co/normatividad/1753/articles-86189\\_archivo\\_pdf.pdf](https://www.mineducacion.gov.co/normatividad/1753/articles-86189_archivo_pdf.pdf)

Ministerio de Transporte (2014). *Plan Nacional De Seguridad Vial 2011-2021*.

<https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/3239/plan-nacional-de-seguridad-vial/>

Ministerio de Transporte (2013). *Plan Nacional De Seguridad Vial 2013-2021*.

[https://culturavial.files.wordpress.com/2014/01/consulta\\_plan\\_nacional\\_de\\_seguridad\\_vial\\_colombia\\_2013-2021.pdf](https://culturavial.files.wordpress.com/2014/01/consulta_plan_nacional_de_seguridad_vial_colombia_2013-2021.pdf)

Ministerio de Transporte (2013,30 de Agosto). *Conpes 3764*

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3764.pdf>

Ministerio de Transporte (2013, 06 de Diciembre). *Decreto 2851 del 2013*.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=55853>

*Observatorio de criminología vial. (2013). Teoría de compensación del riesgo de Wilde.*

<http://www.criminologiavial.com/2013/09/teoria-de-compensacion-del-riesgo-de.html>

Presidencia de la Republica de Colombia (2016, 10 de Agosto). *Decreto 1310 de 2016.*

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=75233>

Presidencia de la Republica de Colombia (2019, 22 de Noviembre). *Decreto 2106 de*

*2019.*<https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%202106%20DEL%2022%20DE%20NOVIEMBRE%20DE%202019.pdf>

Presidencia de la Republica de Colombia (2007, 17 de Octubre). *Decreto 3990 de 2007*

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=27568>.

Ramió, C (2007). *Teoría de la Organización y Administración Pública.*

<https://tecnoadministracionpub.files.wordpress.com/2012/08/u1-carles-ramio-teoria-de-la-organizacion.pdf>

SDP. (2017). *Guía para la formulación e implementación de Las Políticas Públicas en el Distrito.* p. 3,

SDP. [http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/guia\\_para\\_la\\_formulacion\\_pp\\_wf\\_0.pdf](http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/guia_para_la_formulacion_pp_wf_0.pdf)

Secretaría Distrital de Movilidad (2014). *Plan Distrital de Seguridad Vial 2011-2021.*

<https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/3239/plan-nacional-de-seguridad-vial/>

Secretaría Distrital de Movilidad (2017). *Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2021.*

<https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/2019-06-05/PDSV%20BOG.pdf>

Secretaría Distrital de Movilidad (2017). *Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá 2017*.

[https://www.simur.gov.co/portal-simur/wp-content/uploads/2019/files/datos-abiertos/documentos/anuario/Anuario\\_Siniestralidad\\_2017-min.pdf](https://www.simur.gov.co/portal-simur/wp-content/uploads/2019/files/datos-abiertos/documentos/anuario/Anuario_Siniestralidad_2017-min.pdf)

Secretaría Distrital de Movilidad (2018). *Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá 2018*.

[https://www.simur.gov.co/portal-simur/wp-content/uploads/2019/files/datos-abiertos/documentos/anuario/Anuario\\_de\\_Siniestralidad\\_Vial\\_de\\_Bogota\\_2018.pdf](https://www.simur.gov.co/portal-simur/wp-content/uploads/2019/files/datos-abiertos/documentos/anuario/Anuario_de_Siniestralidad_Vial_de_Bogota_2018.pdf)

Secretaría Distrital de Movilidad (2019). *Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá 2019*.

[https://www.simur.gov.co/portal-simur/wp-content/uploads/2019/files/datos-abiertos/documentos/anuario/Anuario\\_2019.pdf](https://www.simur.gov.co/portal-simur/wp-content/uploads/2019/files/datos-abiertos/documentos/anuario/Anuario_2019.pdf)

Secretaría Distrital de Movilidad (2019). *2015-2019 Siniestralidad Vial*.

[https://www.simur.gov.co/portal-simur/wp-content/uploads/2019/files/datos-abiertos/documentos/anuario/Anuario\\_2019.pdf](https://www.simur.gov.co/portal-simur/wp-content/uploads/2019/files/datos-abiertos/documentos/anuario/Anuario_2019.pdf)

Secretaría Distrital de Movilidad (2020). *Proyecto de inversión 1004 implementación del plan distrital de seguridad vial*.

[https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/25-02-2020/ficha\\_formulacion\\_1004\\_trim\\_iv\\_2019.pdf](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/25-02-2020/ficha_formulacion_1004_trim_iv_2019.pdf)

Secretaría Distrital de Movilidad (2021). *Instancias de Coordinación*.

[https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias\\_de\\_coordinacion](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion)

Stiglitz, J. (2000). *Economía del sector público*. Barcelona – España: Antoni Bosch, Editor, p. 91-107. Desarrollo Medellín.

<https://desarrollomedellin.files.wordpress.com/2018/08/stiglitz-2000-tercera-edicion.pdf>

Veeduría Distrital (2020). *Seguimiento a metas del sector movilidad en el plan distrital de desarrollo “Bogotá mejor para todos” (2016-2020)*.

[http://veeduriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/Publicaciones%202018/Seguimiento%20a%20metas%20del%20sector%20movilidad%20en%20el%20PDD%20\(2016-2020\)%20VF%20\(30%20abr%2018\).pdf](http://veeduriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/Publicaciones%202018/Seguimiento%20a%20metas%20del%20sector%20movilidad%20en%20el%20PDD%20(2016-2020)%20VF%20(30%20abr%2018).pdf)

## Anexos

### Anexo 1: Encuesta Acciones Realizadas Por La SDM, Respecto A Seguridad Vial

Objetivo: Conocer y evaluar las acciones realizadas por la Administración, respecto a Seguridad Vial, en la Ciudad de Bogotá, considerando la normatividad aplicable a la Ciudad, durante la vigencia 2016-2020.

Instructivo:

La siguiente encuesta se compone de 25 preguntas abiertas, por favor respuesta de acuerdo a las acciones realizadas por la Entidad.

1. ¿Existe una política pública de Seguridad Vial para Bogotá, de no ser así, porque no existe la misma?
2. ¿De qué manera y bajo qué proyectos o programas han dado cumplimiento al PDSV?
3. ¿Qué está haciendo la administración por la Seguridad Vial?
4. ¿Cuál es el balance de las acciones realizadas por la Administración y la SDM, respecto a Seguridad Vial?
5. ¿Cuál son las proyecciones en términos de seguridad vial, que tiene la administración?
6. ¿Cuántas y cuáles empresas han presentado el PESV y en qué fechas? Durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año.
7. ¿Cuántas visitas ha realizado la SDM, a cuáles empresas y en qué fechas, respecto a verificación del PESV? Durante el último cuatrienio, considerando que los mismos se pueden implementar sin estar avalados, discriminado cifras por cada año.

8. Qué campañas de incentivo de cumplimiento del PESV y en qué fechas ha realizado la SDM? Durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año

9. ¿Cuántos PESV por Localidad se encuentran avalados por la SDM, en qué empresas? Durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año.

10. ¿La SDM ha realizado socialización de la normatividad referente al PESV, en qué fechas y a qué tipo de población?. Durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año.

11. ¿Cuál es el panorama de la seguridad vial en Bogotá actualmente y cuál ha sido durante el último cuatrienio?, discriminado cifras por cada año.

12. ¿Cuál es el índice y resultados de siniestralidad en Bogotá, en el último cuatrienio?, discriminado cifras por cada año.

13. ¿Con que entidades, organizaciones, está trabajando la SDM, los temas de seguridad vial?

14. ¿Qué entidades públicas cuentas con aprobación del PESV?

15. ¿A Cuales Entidades Públicas ha realizado visita la SDM, y en qué fechas, respecto a verificación del PESV? Durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año

16. ¿Cuáles son las mayores infracciones que generan siniestros viales en Bogotá, por actor vial?

17. ¿Cuántos comparendos, se han realizado en el último cuatrienio a bicusuarios y a motociclistas por no portar los elementos reflectivos? En el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año.

18. ¿Cuántos comparendos se han realizado a Biciusuarios, por no contar con las luces establecidas? En el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año

19. ¿El uso del caso es obligatorio para biciusuarios, de no ser así, que acciones ha adelantado la administración para reglamentarlo?

20. ¿Cuál es el porcentaje del avance del Programa de Gestión de la Velocidad?

21. ¿Cuál es el número de Colegios con Plan de Movilidad Escolar y Cuál es el número de Colegios con una visita de seguimiento? Cuales Colegios son?, Durante el periodo 2016-2020, discriminado cifras por cada año.

22. ¿Cuál es Número de empresas con PESV avalado y Cual es Número de empresas con PESV avalado con una visita de seguimiento?, Durante el periodo 2016-2020, discriminado cifras por cada año.

23. ¿Cuáles son las mayores infracciones que generan siniestros viales en Bogotá, por actor vial?, Durante el periodo 2016-2020, discriminado cifras por cada año.

24. ¿Cuántos comparendos, se han realizado en el último cuatrienio a bicusuarios y a motociclistas por no portar los elementos reflectivos? Durante el periodo 2016-2020, discriminado cifras por cada año.

25. ¿Cuántos comparendos se han realizado a Biciusuarios, por no contar con las luces establecidas? Durante el periodo 2016-2020, discriminado cifras por cada año.

26. ¿El uso del caso es obligatorio para biciusuarios, de no ser así, que acciones ha adelantado la administración para reglamentarlo?.

27.¿ La Secretaría de Movilidad ha realizado algún estudio, para conocer el número de empresas que hay en Bogotá susceptibles de presentar el PESV, en qué fechas?.

Durante el periodo 2016-2020, discriminado cifras por cada año.

28. La Secretaría de Movilidad ha realizado algún estudio, para conocer el número de Colegios Públicos y privados, en Bogotá susceptibles de presentar el PESV, los cuales deben presentar el PME, en qué fechas?. Durante el periodo 2016-2020, discriminado cifras por cada año y resultados del mismo.

29. ¿Cuántas Visitas de seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial ha ejecutado la SDM, Durante el periodo 2016-2020?, discriminado cifras por cada año.

30. ¿Cuántos Estudios detallados de accidentes de tránsito (siniestros viales), ha ejecutado la SDM, Durante el periodo 2016-2020?, discriminado cifras por cada año y resultados de los mismos.

31. Respecto a la Reglamentación para la seguridad vial, ¿cuál es el Número de actos administrativos por año?. Durante el periodo 2016-2020, discriminado cifras por cada año.

31. ¿Cuál es el Número de medidas de pacificación del tránsito implementadas por año, Durante el periodo 2016-2020?, discriminado cifras por cada año.

32 ¿Cuál es el Número de auditorías de seguridad vial por año?. Durante el periodo 2016-2020, discriminado cifras por cada año y los hallazgos evidenciados.

33. ¿Cuál es el Número de controles por año para el factor de exceso de velocidad?, Durante el periodo 2016-2020, discriminado cifras por cada año y los hallazgos evidenciados.



34. ¿Cuál es el Número de controles por año para el factor de conducción bajo los efectos del alcohol? Durante el periodo 2016-2020, discriminado cifras por cada año y los hallazgos evidenciados.

35. ¿Cuáles son las cifras de siniestralidad en Bogotá actualmente y cuál ha sido durante el periodo 2016-2020, discriminado cifras por cada año y los hallazgos evidenciados?

Gracias por la atención prestada.

## Anexo 2: Respuestas Encuesta Acciones Realizadas Por la SDM, Respecto A La Seguridad Vial



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DPM  
20212200933821  
Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., marzo 02 de 2021

**Señor(a)**

Peticionario Anónimo  
N.a.

Email: [fpensandoentodosconelcorazon@gmail.com](mailto:fpensandoentodosconelcorazon@gmail.com)  
Bogotá - D.C.

**REF:** Respuesta SDQS 407312021 □ Derecho de petición.

Respetado ciudadano:

La Secretaría Distrital de Movilidad, se permite dar respuesta al documento relacionado en el asunto, solicitado a través de la plataforma SDQS, para lo cual es importante resaltar que el pasado 16 de febrero por parte de Oficina de Seguridad Vial se emitió respuesta a los puntos números 1, 2, 3, 4, 6, 20 de su solicitud.

Teniendo en cuenta lo anterior, procedemos a dar respuesta a los numerales 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 21, 22 y 23, las cuáles contienen archivos anexos a la respuesta en un documento Pdf con varias hojas en las que se indica como nombre de la hoja, el número de la pregunta a la cual se le está dando respuesta, de la siguiente manera:

**"7. CUANTAS Y CUALES EMPRESAS HAN PRESENTADO EL PESV Y EN QUE FECHAS? DURANTE EL ULTIMO CUATRIENIO, DISCRIMINADO CIFRAS POR CADA AÑO."**

La cantidad y empresas que han presentado el PESV durante el periodo comprendido entre el año 2017 y 2020 se presenta en archivo Pdf anexo, en la hoja denominada "Punto 7".

**"8. CUANTOS Y CUALES COLEGIOS HAN PRESENTADO EL PESV Y EN QUE FECHA? DURANTE EL ULTIMO CUATRIENIO, DISCRIMINADO CIFRAS POR CADA AÑO."**

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020  
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/bVLz4r24JU3J5F9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

Secretaría Distrital de Movilidad  
Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 384 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 185





SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DPM  
20212200933821

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

La cantidad y colegios que han presentado PESV durante el periodo comprendido entre el año 2017 y 2020 se presenta en archivo Pdf anexo, en la hoja denominada "Punto 8".

***"9. DE LOS PESV PRESENTADOS A LA SDM CUANTOS HAN CONTADO CON EL AVAL POR LA SDM, A CUALES EMPRESAS Y EN QUE FECHAS? DURANTE EL ULTIMO CUATRIENIO, DISCRIMINADO CIFRAS POR CADA AÑO."***

La cantidad de PESV avalados por la SDM durante el periodo comprendido entre el año 2017 y 2020 se presenta en archivo Pdf anexo, en la hoja denominada "Punto 9".

***"10. DE LOS PESV PRESENTADOS A LA SDM CUANTOS HAN SIDO NO AVALADOS POR LA SDM, A CUALES EMPRESAS Y EN QUE FECHAS? DURANTE EL ULTIMO CUATRIENIO, DISCRIMINADO CIFRAS POR CADA AÑO."***

La cantidad de PESV no avalados por la SDM, durante el periodo comprendido entre el año 2017 y 2020 se presenta en archivo Pdf anexo, en la hoja denominada "Punto 10".

***"11. DE LOS PESV PRESENTADOS A LA SDM CUANTOS HAN SIDO CONSIDERADOS EN AJUSTES, PERO SIN AVAL, A CUALES EMPRESAS Y EN QUE FECHAS? DURANTE EL ULTIMO CUATRIENIO, DISCRIMINADO CIFRAS POR CADA AÑO."***

La cantidad de PESV presentados a la SDM considerados en ajustes, pero sin aval, durante el periodo comprendido entre el año 2017 y 2020 se presenta en archivo Pdf anexo, en la hoja denominada "Punto 11". Es la misma información suministrada en el punto anterior.

***"12. QUE SEGUIMIENTO A REALIZADO LA SDM RESPECTO A LOS PESV QUE SE NIEGA EL AVAL, A CUALES EMPRESAS Y EN QUE FECHAS? DURANTE EL ULTIMO CUATRIENIO, DISCRIMINADO CIFRAS POR CADA AÑO."***

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

2

Secretaría Distrital de Movilidad  
 Calle 13 # 37 - 35  
 Teléfono: (1) 384 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
 Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

El seguimiento realizado a los PESV que se les negó el aval durante el periodo comprendido entre el año 2017 y 2020 se presenta en archivo Pdf anexo, en la hoja denominada "Punto 12".

El seguimiento que realiza la SDM consiste en brindar asesorías a las organizaciones cuyo aval ha sido negado, estas pueden ser programarlas bien sea con el profesional que revisó el PESV o con otro profesional del equipo PESV de la Dirección de Planeación de la SDM.

***"13. QUE SEGUIMIENTO A REALIZADO LA SDM RESPECTO A LOS PESV CONSIDERADOS EN AJUSTES, PERO SIN AVAL, A CUALES EMPRESAS Y EN QUE FECHAS? DURANTE EL ULTIMO CUATRIENIO, DISCRIMINADO CIFRAS POR CADA AÑO."***

El seguimiento realizado a los PESV considerados en ajustes, pero sin aval, durante el periodo comprendido entre el año 2017 y 2020 se presenta en archivo Pdf anexo, en la hoja denominada "Punto 13". Es la misma información suministrada en el punto anterior.

***"14. CUANTAS VISITAS HA REALIZADO LA SDM, A CUALES EMPRESAS Y EN QUE FECHAS, RESPECTO A VERIFICACION DEL PESV? DURANTE EL ULTIMO CUATRIENIO, CONSIDERANDO QUE LOS MISMOS SE PUEDEN IMPLEMENTAR SIN ESTAR AVALADOS, DISCRIMINADO CIFRAS POR CADA AÑO."***

La cantidad de visitas realizadas por la SDM, durante el periodo comprendido entre el año 2017 y 2020 se presenta en archivo Pdf anexo, en la hoja denominada "Punto 14".

***"15. QUE CAMPAÑAS DE INCENTIVO DE CUMPLIMIENTO DEL PESV Y EN QUE FECHAS HA REALIZADO LA SDM? DURANTE EL ULTIMO CUATRIENIO, DISCRIMINADO CIFRAS POR CADA AÑO."***

Las campañas realizadas por la SDM, para incentivar el cumplimiento del PESV se presentan a continuación. Por otra parte, se reconoce el trabajo de las organizaciones, por sus Buenas Prácticas de Seguridad Vial, la primera semana del

3

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020  
 "Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link  
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfVf9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*





mes de octubre desde el año 2015, dicho reconocimiento se realiza en el marco de la semana de seguridad vial del Distrito, reconocimiento que otorga la Red Empresarial de Seguridad Vial de la SDM a través de sellos oro, plata y bronce.

2018	
Agosto	Cómo adoptar visión cero en las empresas
Octubre	Taller prácticas empresariales seguras para domiciliarios y transportadores sobre dos ruedas
Octubre	Taller prácticas empresariales seguras para transportadores de carga
Octubre	Conductas seguras en el transporte de pasajeros
Octubre	Control de la fatiga en el transporte público
Octubre	Efectos de la velocidad en los siniestros viales

2019	
Abril	Taller gestión de operación y seguridad vial en transporte de carga
Abril	Taller de inspección pre operacional para motociclistas
Mayo	Taller de elaboración e implementación del plan estratégico de seguridad vial para empresas de taxi
Mayo	Taller PESV - empresas patinetas
Mayo	Taller de elaboración e implementación del plan estratégico de seguridad vial
Agosto	Taller elaboración e implementación del plan estratégico de seguridad vial para entidades públicas

2020	
Mayo	Sesión virtual: generalidades del plan estratégico de seguridad vial
Junio	Charla generalidades PESV - Corporación Zona Franca
	Sesión virtual: políticas empresariales y fortalecimiento institucional
Julio	Sesión virtual: Comportamiento humano
	Sesión virtual: Vehículos seguros
	Charla comportamiento humano - Zona Franca
	Sesión virtual: Infraestructura segura
Agosto	Sesión virtual: Atención a víctimas

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020  
 "Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link  
<https://forms.gle/bVLz4r24UJ3JNF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DPM  
20212200933821  
Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

**“16. CUANTOS PESV POR LOCALIDAD SE ENCUENTRAN AVALADOS POR LA SDM, EN QUE EMPRESAS? DURANTE EL ULTIMO CUATRIENIO, DISCRIMINADO CIFRAS POR CADA AÑO.”**

Teniendo en cuenta que, a partir del año 2019 por disposición legal, se eliminó el AVAL que correspondía a las autoridades de tránsito o quien haga sus veces, la Secretaría Distrital de Movilidad contiene información relacionada con las personas naturales o jurídicas que lo han solicitado, sin existir diferenciación en relación con la localidad a la que pertenezcan.

**“17. LA SDM HA REALIZADO SOCIALIZACION DE LA NORMATIVIDAD REFERENTE AL PESV, EN QUE FECHAS Y A QUE TIPO DE POBLACION? DURANTE EL ULTIMO CUATRIENIO, DISCRIMINADO CIFRAS POR CADA AÑO.”**

A continuación, se presentan los datos correspondientes a la socialización de la normatividad referente al PESV. Esta Socialización va dirigida a organizaciones del sector público y privado que cumplan con lo exigido por el Ministerio de Transporte en el artículo 12 de la Ley 1503, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019.

2020		
Agosto	Sesión virtual; Articulación del PESV con el SGSST	Empresas de Transporte (Carga y pasajeros)
Octubre	Taller: Responsabilidad jurídica en la gestión de la seguridad vial empresarial	Personal de SST de las empresas de transporte de la ciudad
Diciembre	Auditoría PESV	Responsables del proceso del PESV en empresas de transporte

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020  
 “Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link  
<https://forms.gle/bVLz4x24JU3JnF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad  
 Calle 13 # 37 - 35  
 Teléfono: (1) 354 6400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
 Información: Línea 195

5



ALCALDÍA MAJOR  
DE BOGOTÁ D.C.



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DPM  
20212200933821  
Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

**“22. QUE ENTIDADES PUBLICAS CUENTAN CON APROBACION DEL PESV?”**

Las entidades públicas que cuentan con aprobación del PESV, durante el periodo comprendido entre el año 2017 y 2020, se presenta en archivo Pdf anexo, en la hoja denominada “Punto 22”.

**“23. A CUALES ENTIDADES PUBLICAS HA REALIZADO VISITA LA SDM, EN QUE FECHAS, RESPECTO A VERIFICACION DEL PESV? DURANTE EL ULTIMO CUATRIENIO, DISCRIMINADO CIFRAS POR CADA AÑO.”**

La cantidad de visitas realizadas a entidades públicas por la SDM, durante el periodo comprendido entre el año 2017 y 2020, se presenta en archivo Pdf anexo, en la hoja denominada “Punto 23”.

Es importante señor ciudadano que usted conozca que a partir de la expedición del Decreto 2106 de 2019, el cual señaló en el inciso segundo del artículo 110, la modificación al artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, estableció que: “(...) En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación”. Sin embargo, la Secretaría Distrital de Movilidad de manera voluntaria, siempre que medie solicitud del interesado en presentar un PESV, emitimos un concepto sobre el cumplimiento o no de la norma relacionada con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Por tanto, la información aquí relacionada es conforme a las solicitudes recibidas por cualquier persona que haya solicitado la revisión.

Cordialmente,

**Ana Milena Gomez Guzmán**  
Directora Técnica de Planeación de la Movilidad

Firma mecánica generada en 02-03-2021 09:59 AM

Anexos: Anexo RTA. SDQS 407312021

Elaboró: Olger Fernando Gutierrez Milan-Dirección De Planeación De La Movilidad

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020  
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link  
<https://forms.gle/sVLz4ix24iU3JvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad  
Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 105



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ DC



Bogotá, 16 de febrero de 2021

Señor  
ANÓNIMO  
Ciudad

Referencia: SDQS 407312021. Política, Planes y Programas en Seguridad Vial para Bogotá.

Reciba un respetuoso saludo.

A continuación, desde la competencia de la Oficina de Seguridad Vial de la SDM frente a las preguntas enumeradas como 1, 2, 3, 4, 6 y 20, así:

**"1. EXISTE UNA POLÍTICA PÚBLICA DE SEGURIDAD VIAL PARA BOGOTÁ, DE NO SER ASÍ, POR QUÉ NO EXISTE LA MISMA?"**

RESPUESTA. Sí. La Administración Distrital actualmente cuenta con el Plan Distrital de Seguridad Vial PDSV 2017-2026 adoptado mediante [Decreto Distrital 813 diciembre 28 de 2017](#), el cual derogó el [Decreto Distrital 397 septiembre 20 de 2010](#), actualizando el PDSV 2010-2021 con el fin de incorporar como Política Pública de Seguridad Vial el enfoque "Visión Cero" como eje estructurador del Plan, los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial, adoptado mediante la [Resolución 2273 de agosto 6 de 2014](#), expedida por el Ministerio de Transporte y los Objetivos de Desarrollo Sostenible aprobados en la Agenda 2030 de la Cumbre de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible realizada en septiembre de 2015.

Es pertinente considerar la Resolución MT 2273 de 2014, señala "Que a través de la Ley 1450 de 2011 o plan nacional de desarrollo, el Estado colombiano definió la seguridad vial como política de Estado y como prioridad del Gobierno Nacional." resuelve: "ART. 4º—Lineamientos en el nivel territorial. Los planes locales de seguridad vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el plan nacional de seguridad vial, adoptado en la presente resolución."

**"2. DE QUE MANERA Y BAJO QUE PROYECTOS O PROGRAMAS HAN DADO CUMPLIMIENTO AL PDSV?"**

RESPUESTA. La Secretaría Distrital de Movilidad-SDM junto con las demás entidades que conforman la [Comisión Intersectorial de Seguridad Vial-CISV](#) en el marco de sus competencias institucionales y bajo las normas que rigen a la misma Comisión, son los encargados de la implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista - PDSV 2017-2026 adoptado mediante [Decreto Distrital 813 de diciembre de 2017](#).

En el PDSV 2017-2026 se establecen 81 acciones concretas articuladas en 28 programas agrupados en 5 ejes, a saber:

Secretaría Distrital de Movilidad  
Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 304 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 105  
13

Página 1 de





- **Jornadas de sensibilización en vía dirigidas a conductores del sistema y otros actores viales.**

En el año 2020 se realizaron 80 jornadas en vía para sensibilizar a través de juego de roles (puntos ciegos, efecto venturi, bicipensante) y charlas de seguridad vial en puntos críticos de la operación del sistema a 7.655 conductores y ciudadanos.

#### **D. Proyectos integrales de movilidad y seguridad vial peatonal**

El principal objetivo de los Proyectos Integrales de Movilidad y Seguridad Vial Peatonal es articular soluciones de diseño para las necesidades de los diferentes actores viales, fomentando la seguridad vial y la movilidad de los peatones y demás actores vulnerables. Los Proyectos Integrales de Movilidad y Seguridad Vial Peatonal, propenden por la prevención de siniestros y conflictos viales en zonas de alta demanda peatonal, y la priorización de dicho actor en los procesos de diseño de señalización de la Entidad. Lo anterior, para promover una cultura institucional y ciudadana en torno a la importancia de estos actores, al igual que el valor de la vida en el proceso de construir ciudades sostenibles y seguras, pensadas para las personas. A la fecha se han ejecutado:

- 17.000 m2 intervenidos en vía para la circulación peatonal.
- 92.000 peatones diarios en promedio se beneficiaron con esta medida.
- 11 Barrios intervenidos ubicados en 8 localidades.
- Hasta el momento, se ha logrado un 79 % de aprobación por parte de las comunidades beneficiadas por esas medidas.
- 86% de percepción de mejora en la seguridad vial.

#### **E. Acciones pedagógicas y campañas de seguridad vial**

La Secretaria Distrital de Movilidad ejecuta acciones pedagógicas dirigidas a la sensibilización de la ciudadanía sobre la necesidad de adoptar hábitos, actitudes y comportamientos adecuados en vía, promoviendo con ello la seguridad vial, la cultura ciudadana, la sana convivencia y el buen aprovechamiento del espacio público. Los escenarios en los que se desarrollan las actividades formativas son:

- **Acciones pedagógicas en instituciones educativas**

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

- **Actividades lúdicas y pedagógicas en entidades del Distrito**

Las acciones implementadas por el equipo de teatro, buscan irrumpir la cotidianidad en los espacios de intervención y generar un proceso de formación reflexivo fuera de lo convencional, que incentive en los participantes una toma de conciencia frente a su



**RESPUESTA.** Conforme a lo señalado en el Decreto 813 de 2017 el PDSV 2017-2026 Bogotá ha proyectado como metas para 2026: *“Disminuir los heridos graves y muertes en un 35% en los próximos 10 años, tomando como base el año 2015.”, avanzar con el 100% del Plan Distrital de Seguridad Vial, el Plan de Seguridad Vial del Motociclista y el Plan de Gestión de la Velocidad, promover que todas las instituciones educativas de la Capital cuenten con Plan de Movilidad Escolar PME, el 100 % de las empresas cuenten con Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV avalado, y contar con la Política de Eco-Conducción y su estrategia de implementación.*

**“20. CON QUE ENTIDADES, ORGANIZACIONES, ESTA TRABAJANDO LA SDM, LOS TEMAS DE SEGURIDAD VIAL.”**

**RESPUESTA.** Como ya se mencionó la Secretaría Distrital de Movilidad-SDM trabaja junto con las demás entidades que conforman la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial-CISV instancia que conforme a lo señalado en el [Decreto Distrital 185 de abril 23 de 2012](#) hace parte del Sistema de Coordinación de la Administración Distrital, encargada de articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o programas contemplados en el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital y efectuar el seguimiento a la ejecución del mismo.

En la CISV concurren: la Secretaría Distrital de Movilidad, quien la preside, la Secretaría Distrital de Gobierno, la Secretaría Distrital de Salud, la Secretaría de Educación del Distrito, la Secretaría Distrital de Planeación, la Secretaría Distrital de Hacienda, la Policía Metropolitana de Bogotá, el Instituto Distrital de Recreación y Deporte, el Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático, Transmilenio S.A., el Instituto de Desarrollo Urbano, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, la Terminal de Transporte S.A. y eventualmente participan las 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.

Adicionalmente, desde 2015 Bogotá cuenta con la cooperación de la Iniciativa Global para la Seguridad Vial de Bloomberg (BIGRS<sup>3</sup>), a través de la cual la ciudad recibe el apoyo técnico de aliados internacionales líderes en infraestructura, comunicaciones, datos, y control y vigilancia, entre los cuales se encuentran: la Organización Mundial de la Salud, NACTO – GDCI<sup>4</sup>, la Alianza Global para la Seguridad Vial (GRSP), el Instituto de Recursos Mundiales (WRI), la Incubadora Global de Defensa de la Salud (GHAL), el Unidad Internacional de Investigación de Lesiones de la Universidad Johns Hopkins, la Unidad de Seguridad Vial del Banco Mundial, NCAP, Vital Strategies y la Asociación Internacional de Jefes de Policía (IACP)<sup>5</sup>.

Esperamos encuentre en nuestra respuesta la información solicitada e igualmente lo invitamos a mantenerse al tanto de los avances del Distrito en materia de seguridad vial, para lo cual puede consultar nuestra página web [www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co) y nuestras redes sociales a través de las cuales buscamos permanentemente mantener informada a toda la ciudadanía y demás partes interesadas respecto a gestión en favor de una movilidad segura en nuestra capital.

<sup>3</sup> [Philanthropies Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety.](#)

<sup>4</sup> <https://globaldesigningcities.org/about-gdci/>

<sup>5</sup> <https://www.theiacp.org/>

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

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

Información: Línea 195

13



Bogotá, D.C.

Señor

**Peticionario Anónimo**

Correo electrónico: [fpensandoentodosconelcorazon@gmail.com](mailto:fpensandoentodosconelcorazon@gmail.com)

Ciudad

**Asunto:** Respuesta SDQS 736372021 – Derecho de petición.

**Fecha:** 18 de marzo de 2020

Respetado ciudadano:

Cordial saludo, La Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Dirección de Planeación de la Movilidad, se permite dar respuesta al documento relacionado en el asunto, solicitado a través de la plataforma SDQS, procedemos a dar respuesta a los numerales 2, 3, 8, 9 y 10, las cuáles contienen archivos anexos a la respuesta en un documento Excel con varias hojas en las que se indica como nombre de la hoja, el número de la pregunta a la cual se le está dando respuesta, de la siguiente manera:

**"2. ¿CUÁL ES EL NÚMERO DE COLEGIOS CON PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR Y CUÁL ES EL NÚMERO DE COLEGIOS CON UNA VISITA DE SEGUIMIENTO? ¿CUALES COLEGIOS SON?, DURANTE EL PERIODO 2016-2020, DISCRIMINADO CIFRAS POR CADA AÑO.**

El número de colegios que tienen plan de Movilidad Escolar durante el periodo comprendido entre el año 2016 y 2020, se presenta en archivo Excel anexo, en la hoja denominada "Punto 2", se precisa que no se han realizado visitas de seguimiento al PME por parte de Secretaría Distrital de Movilidad en el periodo mencionado anteriormente.

**"3. ¿CUÁL ES NÚMERO DE EMPRESAS CON PESV AVALADO? Y ¿CUÁL ES EL NÚMERO DE EMPRESAS CON PESV AVALADO CON UNA VISITA DE SEGUIMIENTO, DURANTE EL PERIODO 2016-2020?, DISCRIMINADO CIFRAS POR CADA AÑO.**

El número de empresas con PESV avalado, y número de empresas con PESV avalado y una visita de seguimiento durante el periodo 2016 – 2020 se presenta en archivo Excel anexo en la hoja denominada "Punto 3".

**"8. LA SECRETARIA DE MOVILIDAD HA REALIZADO ALGÚN ESTUDIO, PARA CONOCER EL NÚMERO DE EMPRESAS QUE HAY EN BOGOTÁ SUSCEPTIBLES DE**



***PRESENTAR EL PESV, ¿EN QUÉ FECHAS? DURANTE EL PERIODO 2016-2020, DISCRIMINADO CIFRAS POR CADA AÑO***

La Secretaría Distrital de Movilidad no ha realizado ningún estudio para conocer el número de empresas que hay en Bogotá susceptibles de presentar el PESV.

***"9. LA SECRETARIA DE MOVILIDAD HA REALIZADO ALGUN ESTUDIO, PARA CONOCER EL NUMERO DE COLEGIOS PUBLICOS Y PRIVADOS, EN BOGOTA SUSCEPTIBLES DE PRESENTAR EL PESV, LOS CUALES DEBEN PRESENTAR EL PME, ¿EN QUE FECHAS? DURANTE EL PERIODO 2016-2020, DISCRIMINADO CIFRAS POR CADA AÑO Y RESULTADOS DEL MISMO.***

La SDM no ha realizado ningún estudio para conocer el número de colegios públicos y privados en Bogotá susceptibles de presentar el PESV.

***"10. ¿CUÁNTAS VISITAS DE SEGUIMIENTO DE LOS PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL HA EJECUTADO LA SDM, DURANTE EL PERIODO 2016-2020?, DISCRIMINADO CIFRAS POR CADA AÑO.***

La cantidad de visitas de seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial ejecutadas por la Secretaría Distrital de Movilidad en el periodo 2016-2020 se presenta en archivo Excel anexo en la hoja denominada "Punto 10".

A continuación, se presentan imágenes del archivo de la plataforma Orfeo en donde se dió respuesta a su solicitud con el anexo, es de aclarar que usted debe descargar el anexo que viene en la respuesta del SDQS, allí encontrará toda la información solicitada que fue remitida por la Dirección de Planeación de la Movilidad.

### **Anexo 3: Encuesta Acciones Realizadas Por La Secretaría De Educación, Respecto A Seguridad Vial**

Objetivo: Conocer y evaluar las acciones realizadas por la Administración, respecto a Seguridad Vial, en la Ciudad de Bogotá, considerando la normatividad aplicable a la Ciudad, durante la vigencia 2016-2020.

Instructivo:

La siguiente encuesta se compone de 22 preguntas abiertas, por favor respuesta de acuerdo a las acciones realizadas por la Entidad.

1. ¿Cuántos Colegios Distritales hay en Bogotá?
2. ¿Cuántos Colegios Privados hay en Bogotá?
3. ¿Cuántos Colegios Distritales hay por Localidad?
4. ¿Cuántos Colegios Privados hay por Localidad?
5. Cuántos Colegios por Localidad han presentado el PESV, cuáles?. Durante la vigencia 2016-2020, discriminado cifras por cada año.
6. Por Localidad, en cuántos y en cuáles Colegios Distritales, los Docentes han sido capacitados en Seguridad Vial y en qué fechas Durante la vigencia 2016-2020, discriminado cifras por cada año.
7. Por Localidad, en cuántos y en cuáles Colegios Privados, los Docentes han sido capacitados en Seguridad Vial y en qué fechas?. Durante la vigencia 2016-2020, discriminado cifras por cada año.
8. Por Localidad, en cuántos y en cuáles Colegios Distritales, los Padres de Familia han sido capacitados en Seguridad Vial y en qué fechas?. Durante la vigencia 2016-2020, discriminado cifras por cada año.

9. Por Localidad, en cuántos y en cuáles Colegios Privados, los Padres de Familia han sido capacitados en Seguridad Vial y en qué fechas?. Durante la vigencia 2016-2020, discriminado cifras por cada año.

10. Por Localidad, en cuántos y en cuáles colegios Distritales se ha realizado un diagnóstico en lo referido al derecho a la movilidad libre y segura?. Durante la vigencia 2016-2020, discriminado cifras por cada año.

11. Por Localidad, en cuántos y en cuáles colegios privados se ha realizado un diagnóstico en lo referido al derecho a la movilidad libre y segura?. Durante la vigencia 2016-2020, discriminado cifras por cada año.

12. Por Localidad, en cuántos y en cuáles Colegios Distritales se ha realizado el plan anual de incorporación de la educación vial en los Proyectos Pedagógicos de los establecimientos educativos y en los procesos de actualización de formación Docente?. Durante la vigencia 2016-2020, discriminado cifras por cada año.

13. Por Localidad, en cuántos y en cuáles Colegios Privados se ha realizado el plan anual de incorporación de la educación vial en los Proyectos Pedagógicos de los establecimientos educativos y en los procesos de actualización de formación Docente?. Durante la vigencia 2016-2020, discriminado cifras por cada año.

14. Por Localidad, en cuántos y en cuáles Colegios Distritales se establece en el PEI la promoción de las competencias básicas y ciudadanas para contribuir a la educación vial?. Durante la vigencia 2016-2020, discriminado cifras por cada año.

15. Por Localidad, en cuántos y en cuales Colegios Privados se establece en el PEI la promoción de las competencias básicas y ciudadanas para contribuir a la educación vial? Durante la vigencia 2016-2020, discriminado cifras por cada año.

16. Por Localidad, qué tipo de evaluación y seguimiento están realizando los Colegios, respecto al desarrollo del eje de educación vial, en cuántos y en cuáles Colegios y en qué fechas?. Durante la vigencia 2016-2020, discriminado cifras por cada año.

17. Por Localidad, en cuántos y en cuáles colegios Distritales, han presentado informe respecto a la manera cómo incorporan el eje de educación vial en los proyectos pedagógicos y en qué fechas?. Durante la vigencia 2016-2020, discriminado cifras por cada año.

18. Por Localidad, en cuántos y en cuáles Privados, han presentado informe respecto a la manera cómo incorporan el eje de educación vial en los proyectos pedagógicos y en qué fechas?. Durante la vigencia 2016-2020, discriminado cifras por cada año.

19. Por Localidad, en cuántos y en cuáles colegios Privados y Distritales, han presentado el Plan de Movilidad Escolar y en qué fechas?. Durante la vigencia 2016-2020, discriminado cifras por cada año.

20. Por Localidad, en cuántos y en cuales colegios privados y Distritales, se ha incorporado la enseñanza de seguridad vial como una opción en el proyecto pedagógico que permite a los estudiantes que cursan los dos (2) años correspondientes a la educación media realizar el servicio social obligatorio. ¿Y cuántos estudiantes han realizado esta opción? Durante la vigencia 2016-2020, discriminado cifras por cada año.

21. ¿Qué acciones ha realizado la entidad para dar cumplimiento al Acuerdo 650 DE 2016 del Concejo de Bogotá, en cuántos y cuáles Colegios? Durante la vigencia 2016-2020, discriminado cifras por cada año.

22. ¿Qué acciones ha realizado la Secretaría de Educación, respecto a seguridad vial? Durante la vigencia 2016-2020, discriminado cifras por cada año.



## Anexo 4: Respuestas Encuesta Acciones Realizadas Por La Secretaría de Educación, Respecto A Seguridad Vial.

Bogotá, D.C., marzo 2021

Señor (a)

Peticionario (a) Anónimo (a)

Correo electrónico: [Pensandoentodosconelcorazon@gmail.com](mailto:Pensandoentodosconelcorazon@gmail.com)

**ASUNTO:** Respuesta SDQS 407382021 de 2021

No. Radicación

S-2021-75682

Fecha

05/03/2021

No. Referencia

SDQS 407382021 de 2021

Respetado (a) peticionario (a):

En atención a la petición del asunto, nos permitimos dar respuesta a su solicitud en los siguientes términos:

**Numerales 1. ¿Cuántos colegios distritales hay en Bogotá?, 2. ¿Cuántos colegios privados hay en Bogotá?, 3. ¿Cuántos colegios distritales hay por localidad?, 4. ¿Cuántos colegios privados hay por localidad?.**

**Respuesta.** Se da respuesta a los numerales 1, 2, 3 y 4 de manera unificada al estar correlacionados de conformidad con la información allegada por la Oficina Asesora de Planeación de la SED, quien remitió el siguiente cuadro en el que se suministra la información del directorio de colegios de Bogotá con corte al 30 de septiembre de 2020, conforme a lo requerido en las primeras 4 preguntas:

Localidades	Distrital	Distrital con Administración del Servicio	Oficial Con Régimen Especial	Privado	Privado con Matrícula Contratada	Privado con Régimen Especial	Total
1-Usaquén	11	1		108		2	122
2-Chapinero	3			20			23
3-Santafé	8	1		15			24
4-San Cristóbal	33	2		78			113
5-Usme	45	6		44			95
6-Tunjuelito	12			47		2	61
7-Bosa	29	10		85	3		127
8-Kennedy	42	4		204	3		253
9-Fontibón	11			89			100
10-Engativá	33	2		226	2	2	265
11-Suba	27	2	1	322	9	1	362
12-Barrios Unidos	9		1	53			63
13-Teusaquillo	2			74		1	77
14-Los Mártires	8		1	29			38
15-Antonio Nariño	5			39			44
16-Puente Aranda	15			84			99
17-La Candelaria	2			15			17
18-Rafael Uribe	27	1		80	2	1	111
19-Ciudad Bolívar	40	6		72	4		122
20-Sumapaz	2						2
<b>TOTALES</b>	<b>364</b>	<b>35</b>	<b>3</b>	<b>1.684</b>	<b>23</b>	<b>9</b>	<b>2.118</b>

Fuente Oficiales: Anexo 6A de la Res. 166 de 2003, corte: 24-09-2020

Fuente Privadas: Anexo 5A de la Res. 166 de 2003, corte: 24-09-2020

Nota: No incluye: 1).- Jardines distritales dependientes de SDIS. 2) Jardines privados dependientes de SDIS. 3).- Jardines ICBF. 4).- Instituciones de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano. 5).- Instituciones inactivas o en deuda estadística.

Fuente: Oficina Asesora de Planeación – OAP, Secretaría de Educación del Distrito.

**Respuesta.** Se informa que en el marco de las competencias de la Dirección de Bienestar Estudiantil DBE, se fomenta la formación en seguridad vial de los estudiantes de matrícula oficial, mediante la realización de cartografías sociales, el reconocimiento de su entorno y los diagnósticos de movilidad (cómo llego al colegio), con el fin de desarrollar en ellos capacidades ciudadanas para apropiarse adecuadamente del entorno público y lograr que sus desplazamientos en esos entornos se conviertan en formas diversas de aprender de la ciudad.

Ahora bien en el caso específico de la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial -PESV, se precisa que su desarrollo se encuentra incluido como parte de las obligaciones contractuales de los contratistas de transporte especial escolar que operan en el marco del Programa de Movilidad Escolar en la modalidad de Ruta Escolar en la cual se benefician a estudiantes de la matrícula oficial del distrito. Lo anterior se ha desarrollado de manera progresiva a partir de la expedición de la Ley 1503 de 2011 *"Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones"*.

No obstante lo anterior, se informa que el seguimiento, registro y consolidación de cifras de los colegios desagregados por localidad que han presentado los PESV, es adelantado por la Secretaría Distrital de Movilidad, razón por la cual se da traslado al presente numeral a dicha entidad para que en el marco de sus competencias de respuesta directamente a su petición.

Teniendo en cuenta la estructura organizacional de la SED, los colegios o Instituciones Educativas Distritales hacen parte de esta, para la cual existe un PESV aprobado por la Secretaría Distrital de Movilidad en el año 2017.

Se aclara al solicitante que las Instituciones Educativas del Distrito, no están obligadas a diseñar o implementar PESV, atendiendo el contenido de la Ley 1503 de 2011, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones, reglamentada por el Decreto 2851 de 2013, que prevé en su artículo 12: Artículo 12. (reglamentado por el art. 1º del Decreto. 2851 de 2013 *"Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo –SGSST. En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación."* (subrayado fuera de texto).

Lo anterior se fundamenta en que las IED no cuentan con flotas de vehículos automotores, ni contratan o administran personal de conductores.

**Numeral 6. Por localidad, en cuantos y en cuales colegios distritales, los docentes han sido capacitados en seguridad vial y en que fechas? durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año. 8. Por localidad, en cuantos y en cuales colegios distritales, los padres de familia han sido capacitados en seguridad vial y en que fechas?. durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año.**

**Respuesta.** Se da respuesta a los numerales 6 y 8 de manera unificada al estar correlacionados por lo que se precisa que las acciones institucionales asociadas con el PESV, se implementaron de manera progresiva a partir de la vigencia 2018, de conformidad con la Resolución 1649 de 2018 *"Por la cual se adopta la política de seguridad vial y la demás políticas de regulación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Secretaría de educación del Distrito"*.

Vale señalar que en cada vigencia se ha focalizado la capacitación o sensibilización en seguridad vial de manera diferenciada en el estamento docente, estudiantil y directivo. Es así como para el año 2018, a través del memorando de entendimiento entre la Secretaría de Educación del Distrito y la Universidad de los Andes se desarrolló el Bienestar Estudiantil para todos por medio de la promoción de la línea de Movilidad Escolar, a través del proyecto de EDDU-DATTOS, mediante el cual se tuvo como objetivo el mejoramiento de la seguridad de las rutas de transporte para que los estudiantes potenciaran sus habilidades personales y competencias para viajar a sus colegios con seguridad. Durante dicho proceso se intervino a manera de pilotaje la siguiente IED:

Código DANE	NIT	Localidad	Número de beneficiarios	Personal docente			Acudientes, padres, madres	Total general
			Estudiantes	Directivos	Docentes	Total	Total	
			Básica Secundaria					
111001041459	8002431827	LOS MARTIRES	7	1	2	3	9	19

Para la vigencia 2019, se suscribió el Convenio de Colaboración con la fundación Mapfre, con el objeto de aunar esfuerzos, voluntades y acciones interinstitucionales de diversa índole, entre las entidades firmantes, con el fin de desarrollar el proyecto "La práctica de la Educación Vial - Educación Preescolar y primaria", dirigida a docentes de preescolar y primaria, incluyendo material para estudiantes y material y talleres para docentes. Realizando la intervención en los siguientes colegios:

COLEGIO	LOCALIDAD	No. beneficiarios
COLEGIO ESCUELA NORMAL SUPERIOR DISTRITAL MARIA MONTESSORI (IED)	ANTONIO NARIÑO	138
COLEGIO PABLO DE TARSO (IED)	BOSA	195
COLEGIO VILLAS DEL PROGRESO (IED)	BOSA	190
COLEGIO CAMPESTRE MONTE VERDE (IED)	CHAPINERO	60
COLEGIO ARBORIZADORA BAJA (IED)	CIUDAD BOLIVAR	75
COLEGIO TOM ADAMS (IED)	KENNEDY	130
COLEGIO LAS AMERICAS (IED)	KENNEDY	235
COLEGIO ALQUERIA DE LA FRAGUA (IED)	KENNEDY	85
COLEGIO HERNANDO DURAN DUSSAN (IED)	KENNEDY	135
COLEGIO RICAURTE (CONCEJO) (IED)	LOS MARTIRES	115
COLEGIO REPUBLICA EE.UU. DE AMERICA (IED)	RAFAEL URIBE URIBE	70
COLEGIO VEINTE DE JULIO (IED)	SAN CRISTOBAL	166
COLEGIO JOSE JOAQUIN CASTRO MARTINEZ (IED)	SAN CRISTOBAL	129
COLEGIO FRANCISCO JAVIER MATIZ (IED)	SAN CRISTOBAL	188
COLEGIO POLICARPA SALAVARRIETA (IED)	SANTAFE	85
COLEGIO DELIA ZAPATA OLIVELLA (IED)	SUBA	120
COLEGIO RUFINO JOSE CUERVO (IED)	TUNJUELITO	376
COLEGIO BERNARDO JARAMILLO (IED)	TUNJUELITO	158
COLEGIO SAN CARLOS (IED)	TUNJUELITO	285
COLEGIO ATABANZHA (IED)	USME	229
COLEGIO CHUNIZA (IED)	USME	155
COLEGIO RURAL OLARTE (CED)	USME	163
COLEGIO EL UVAL (IED)	USME	94
	TOTAL	3.576

**Numeral 7.** *Por localidad, en cuantos y en cuales colegios privados, los docentes han sido capacitados en seguridad vial y en que fechas?. durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año. 9. por localidad, en cuantos y en cuales colegios privados, los padres de familia han sido capacitados en seguridad vial y en que fechas?. durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año.*

**Respuesta.** Se informa que el seguimiento y capacitación de los colegios privados en seguridad vial es adelantado por la Secretaría Distrital de Movilidad, razón por la cual se da traslado de los numerales 7 y 9 a dicha entidad para que en el marco de sus competencias de respuesta directamente a su petición.

**Numeral 10.** *Por localidad, en cuantos y en cuales colegios distritales se ha realizado un diagnóstico en lo referido al derecho a la movilidad libre y segura?. durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año. 11. Por localidad, en cuantos y en cuales colegios privados se ha realizado un diagnóstico en lo referido al derecho a la movilidad libre y segura?. durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año.*

**Respuesta.** Se da respuesta a los numerales 10 y 11 de manera unificada al estar correlacionados por lo que se precisa que el Programa de Movilidad Escolar de la DBE tiene como objetivo la promoción de la asistencia a clases de las niñas, los niños y jóvenes de las instituciones educativas del Distrito, a través de un apoyo efectivo en su proceso de desplazamiento al colegio, y de esta manera contrarrestar la deserción escolar. De acuerdo con lo anterior se señala que para el último cuatrienio el Programa ha focalizado sus esfuerzos en cubrir la demanda operativa de acuerdo con su objetivo misional.

Es así como, a la fecha la aproximación a estudios o diagnósticos en materia de movilidad libre y segura, se desarrolló en la vigencia desde el año 2017 al 2019 a través la estrategia de intervención integral de mejoramiento de los entornos escolares de los colegios de la matrícula oficial, focalizada en la incidencia positiva sobre el clima escolar y de aula, la convivencia y el desarrollo de competencias de los estudiantes, particularmente las socioemocionales y ciudadanas, así como contribuir a la consolidación de espacios físicos, sociales y virtuales seguros con miras a proteger los derechos humanos, sexuales y reproductivos (DHSR) de los niños, niñas, adolescentes y jóvenes de la ciudad, y demás miembros de la comunidad educativa. Dicha estrategia fue liderada por la Subsecretaria de Integración Interinstitucional en el marco del proyecto de inversión Proyecto 1058: "Participación ciudadana para el reencuentro, la reconciliación y la paz".

De acuerdo con lo anterior no es dable aportar la información solicitada con el nivel de desagregación solicitado dado que la DBE no ha adelantado diagnósticos relacionados con la movilidad libre y segura, dado que dicha actividad no hace parte de los deberes funcionales de esta dirección.

**Numeral 12.** *por localidad, en cuantos y en cuales colegios distritales se ha realizado el plan anual de incorporación de la educación vial en los proyectos pedagógicos de los establecimientos educativos y en los procesos de actualización de formación docente?. durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año.*

**Respuesta.** Se informa que durante el cuatrienio 2016 a 2020, 150 IED cuentan con el Plan Institucional de Bienestar Estudiantil y realizaron su respectivo Plan de Movilidad Escolar y esto conllevó a incorporar dentro de sus actividades la implementación (según necesidad institucional) de las 34 secuencias didácticas en el tema de movilidad escolar (32 para docentes y 2 para familias) en donde el tema de educación vial es fundamental. Así mismo estas 150 IED tienen constituido su comité de movilidad escolar, ente encargado de dinamizar los procesos con la comunidad educativa y para los docentes. A continuación se suministra el listado de instituciones educativas intervenidas desagregadas por localidad:

ITEM	IED	LOCALIDAD	AÑO
1	COLEGIO GUILLERMO LEON VALENCIA (IED)	ANTONIO NARIÑO	2017
2	COLEGIO ATANASIO GIRARDOT (IED)	ANTONIO NARIÑO	2017
	COLEGIO ESCUELA NORMAL SUPERIOR DISTRITAL MARÍA	ANTONIO NARIÑO	2016



**Respuesta.** Se trasladan los numerales 13, 14, 15 y 18 a la Oficina de Inspección y Vigilancia para que en el marco de sus competencias remita respuesta directamente al peticionario (a) anónimo (a).

**Numerales 16.** *Por localidad, que tipo de evaluación y seguimiento están realizando los colegios, respecto al desarrollo del eje de educación vial, en cuantos y en cuales colegios y en que fechas?. durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año.*  
**17.** *por localidad, en cuantos y en cuales colegios distritales han presentado informe respecto a la manera como incorporan el eje de educación vial en los proyectos pedagógicos y en que fechas?. durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año.*

**Respuesta.** Se da traslado de los numerales 16 y 17 a la Secretaria Distrital de Movilidad para en el marco de sus competencias y con base a los PESV presentados a dicha Entidad por las instituciones educativas de la matrícula oficial y privadas se proporcione respuesta directamente a su petición.

**Numeral 19.** *Por localidad, en cuantos y en cuales colegios privados y distritales, han presentado el plan de movilidad escolar y en que fechas?. durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año.*

**Respuesta.** Como se indicó en la respuesta al numeral 12 de la presente comunicación se informa que durante el cuatrienio 2016 a 2020, 150 IED cuentan con el Plan Institucional de Bienestar Estudiantil y realizaron su respectivo Plan de Movilidad Escolar y esto conlleva a incorporar dentro de sus actividades la implementación (según necesidad institucional) de las 34 secuencias didácticas en el tema de movilidad escolar (32 para docentes y 2 para familias) en donde el tema de educación vial es fundamental. Así mismo estas 150 IED tienen constituido su comité de movilidad escolar. Se precisa que la relación de colegios de la matrícula oficial que cuentan con Planes de Movilidad Escolar se incorporó en el numeral 12.

Atentamente,

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke extending to the right.

**IVÁN OSEJO VILLAMIL**

Dirección de Bienestar Estudiantil.

Revisó: Juan Ramón Baracaldo, Abogado Contratista DBE, Angelica Rodriguez V. Coordinadora PME

Proyectó: Liliana Fernanda Rodríguez Parra, Estrategia Bienestar Escolar, Wendy G. Trujillo, Contratista DBE, Yuli Margarita Hernández, Auxiliar Administrativo DBE.

Bogotá, D.C., 10 de febrero de 2021

Señores

**Petición Anónima**

Correo [Pensandoentodosconelcorazon@gmail.com](mailto:Pensandoentodosconelcorazon@gmail.com)

**ASUNTO: SDQS 407382021**

Respetados señores:

En atención a la petición del asunto, nos permitimos brindar respuesta a las preguntas relacionadas con el directorio de establecimientos educativos de Bogotá y que son competencia de la Oficina Asesora de Planeación, así:

1. ¿Cuántos colegios distritales hay en Bogotá?
2. ¿Cuántos colegios privados hay en Bogotá?
3. ¿Cuántos colegios distritales hay por localidad?
4. ¿Cuántos colegios privados hay por localidad?

Por unidad de materia, a través del siguiente cuadro se suministra la información del directorio de colegios de Bogotá con corte al 30 de septiembre de 2020, conforme a lo requerido en las primeras 4 preguntas:

Localidades	Distrital	Distrital con Administración del Servicio	Oficial Con Régimen Especial	Privado	Privado con Matrícula Contratada	Privado con Régimen Especial	Total
1-Usaquén	11	1		108		2	122
2-Chapinero	3			20			23
3-Santafé	8	1		15			24
4-San Cristóbal	33	2		78			113
5-Usme	45	6		44			95
6-Tunjuelito	12			47		2	61
7-Bosa	29	10		85	3		127
8-Kennedy	42	4		204	3		253
9-Fontibón	11			89			100
10-Engativá	33	2		226	2	2	265
11-Suba	27	2	1	322	9	1	362
12-Barrios Unidos	9		1	53			63
13-Teusaquillo	2			74		1	77
14-Los Mártires	8		1	29			38
15-Antonio Nariño	5			39			44
16-Puente Aranda	15			84			99
17-La Candelaria	2			15			17
18-Rafael Uribe	27	1		80	2	1	111
19-Ciudad Bolívar	40	6		72	4		122
20-Sumapaz	2						2
<b>TOTALES</b>	<b>364</b>	<b>35</b>	<b>3</b>	<b>1.684</b>	<b>23</b>	<b>9</b>	<b>2.118</b>

Fuente Oficiales: Anexo 6A de la Res. 166 de 2003, corte: 24-09-2020

Fuente Privadas: Anexo 5A de la Res. 166 de 2003, corte: 24-09-2020



Bogotá D.C., marzo de 2021

Señores

Correo electrónico: [pensandoentodosconelcorazon@gmail.com](mailto:pensandoentodosconelcorazon@gmail.com)

RADICACION CORRESPONDENCIA DE SALIDA	
No. Radicación	S-2020-93515
Fecha	
No. Referencia	SDQS 407392021

Asunto: Respuesta radicado SDQS 407392021

En atención a las solicitudes formuladas desde la dirección de correo electrónico indicada, esta Dirección se permite manifestar lo siguiente:

*"1. Por localidad, en cuántos y cuáles colegios privados y distritales se ha incorporado la enseñanza de seguridad vial como una opción en el proyecto pedagógico que permite a los estudiantes que cursan los dos (2) años correspondientes a la educación media realizar el servicio social obligatorio y cuántos estudiantes han realizado esta opción, durante el último cuatrienio, discriminando cifras por cada año."*

Al respecto, le informamos que cada institución educativa privada y distrital, es autónoma en la determinación de las actividades a desarrollar para la implementación del Servicio Social Estudiantil Obligatorio (SSEO)<sup>1</sup>, atendiendo los lineamientos de la Dirección de Educación Media de esta Secretaría.

Para el efecto, desde la Dirección de Bienestar Estudiantil se promueve la implementación de la línea pedagógica de movilidad escolar segura, en los cinco ciclos educativos en los que se agrupan los grados de 1º a 11º, y se brinda orientación técnica para la construcción e implementación del Plan de Movilidad Escolar.

*"2. Qué acciones ha realizado la entidad para dar cumplimiento al Acuerdo 650 de 2016 del Consejo de Bogotá, en cuántos y cuáles colegios, durante el último cuatrienio, discriminado por cifras por cada año."*

En relación con el *Concurso de Innovadores Escolares en Seguridad Vial* a que se refiere el Acuerdo 650 de 2016, esta Entidad ha adelantado las siguientes acciones:

**2019: Ganadores por cada categoría:**

**1RA CATEGORÍA: ESTUDIANTES DE 6TO A 8VO**

Proyecto	Asistentes	Descripción
Proyecto Bicicleta para invidentes - Rodrigo de Triana IED	Docente German Acosta Estudiantes Rivera Bareño Yarit Yurley Zarate Acosta Santiago Ruiz Piñeros Emmanuel	Es una propuesta que permite a las personas invidentes poder integrarse a la cicloruta mediante sensores de proximidad con seguidor de línea. Allí se busca abrir un espacio para incluir las personas con discapacidad visual en la ciclo ruta mediante el uso de una bicicleta adaptada para ello.
Proyecto ITCVial - Escuela Tecnológica Instituto Técnico Central La Salle	Docente Leonard Gonzalo Castellanos Londoño	Educar a los estudiantes del Instituto Técnico Central en Competencias Viales para que a través de la lúdica del video

<sup>1</sup> Al respecto, ver Ley 115 de 1994, Decreto 1471 de 1994, Resolución 4210 de 1996 del Ministerio de Educación Nacional, y el Decreto 1075 de 2015.

## **Anexo 5 : Encuesta Acciones Realizadas Por La Secretaría Distrital De Salud, Respecto A Seguridad Vial.**

Objetivo: Conocer y evaluar las acciones realizadas por la Administración, respecto a Seguridad Vial, en la Ciudad de Bogotá, considerando la normatividad aplicable a la Ciudad, durante la vigencia 2016-2020.

Instructivo:

La siguiente encuesta se compone de 4 preguntas abiertas, por favor respuesta de acuerdo a las acciones realizadas por la Entidad.

1. ¿Cuántos Planes Estratégicos de Consumo Responsable de Alcohol han sido presentados por Localidad, por cuáles establecimientos y en qué fechas? Durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año.

2. ¿Por Localidad, cuántas visitas de validación de los Planes Estratégicos de Consumo Responsable de Alcohol ha realizado la Secretaria de Salud, a cuáles establecimientos y en qué fechas?. Durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año.

3. ¿Por Localidad cuántas campañas de difusión de la normatividad, respecto a los Planes Estratégicos de Consumo Responsable, ha realizado la Secretaria de Salud y en qué fechas? Durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año.

4. ¿La Secretaría de Salud ha realizado algún estudio, para conocer el número de establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas que devenguen el cuarenta por ciento (40%) o más de sus ingresos por la venta de bebidas alcohólicas, en qué fechas? Durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año.



## Anexo 6: Respuesta Encuesta Acciones Realizadas Por La Secretaría Distrital De Salud, Respecto A Seguridad Vial.



SECRETARIA DISTRITAL DE SALUD 05-03-2021 05:14:03  
 Al Contestar Cito Este No: 2021EE27707 O 1 Folio Anex.0 Rec. J  
**ORIGEN:** 011100.SUBDIRECCION DE DETERMINANTES EN SAL  
**DESTINO:** PERSONA PARTICULAR/ANONIMO  
**TRAMITE:** OFICIOS-RESPUESTA  
**ASUNTO:** RESPUESTA EDOS PETICION 40741202 INFORMACI

011100  
 Bogotá D.C.

Señores  
 ANÓNIMOS  
 Bogotá D.C.

Asunto: Respuesta Petición 40741202. Información Consumo de Alcohol

Respetados Señores,

En atención a la petición del asunto, me permito dar respuesta en los siguientes términos según competencia de la Secretaría Distrital de Salud:

1. ¿Cuántos planes estratégicos de consumo responsable de alcohol han sido presentados por localidad, por cuales establecimientos y en qué fechas? durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año.

**Respuesta:** A la Secretaría Distrital de Salud las localidades no le presentan planes estratégicos de consumo responsable de alcohol.

2. ¿Por localidad, cuántas visitas de validación de los planes estratégicos de consumo responsable de alcohol ha realizado la Secretaría Distrital de Salud, ¿a cuáles establecimientos y en qué fechas? durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año.

**Respuesta:** La Secretaría Distrital de Salud no realiza vistas de validación de los planes estratégicos de consumo responsable de alcohol a establecimientos.

3. ¿Por localidad cuántas campañas de difusión de la normatividad, respecto a los planes estratégicos de consumo responsable, ¿ha realizado la Secretaría Distrital de Salud y en qué fechas? durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año.



**Respuesta:** La Secretaría Distrital de Salud, no realiza campañas de difusión de la normatividad respecto a los planes estratégicos de consumo responsable.

4. La Secretaría Distrital de Salud ha realizado algún estudio, para conocer el número de establecimientos de expendio o consumo de bebidas alcohólicas que devenguen el cuarenta por ciento (40%) o más de sus ingresos por la venta de bebidas alcohólicas, ¿en qué fechas? durante el último cuatrienio, discriminado cifras por cada año. gracias por la atención prestada.

**Respuesta:** La Secretaría Distrital de Salud, no ha realizado ningún estudio para conocer el número de establecimientos de expendio o consumo de bebidas alcohólicas que devenguen el cuarenta por ciento (40%) o más de sus ingresos por la venta de bebidas alcohólicas.

Cordialmente,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "A. Sierra".

ADRIANA MERCEDES ARDILA SIERRA  
Subdirectora de Determinantes en Salud

Proyectó: Yaneth M / Referente de Consumo de ALA / Marcela H / María Cristina P. / Referentes alimentos sanos y seguros  
Subdirección de Vigilancia en Salud Pública   
Revisó: Alexei Ferrer

**Anexo 7: Encuesta Percepción Ciudadana, Respecto A Seguridad Vial.**

La presente encuesta se realiza con fines investigativos académicos y su objetivo es: conocer la percepción ciudadana respecto a la seguridad vial. Por favor, responda de acuerdo a su percepción y conocimientos.

1. ¿Cuál es su género?
2. ¿Cuál es su rango de edad?
3. ¿Qué actor vial es más frecuentemente?
4. ¿Usted o un familiar han sido objeto de un siniestro vial (accidente de tránsito)?
5. ¿Ha conducido en exceso de velocidad?
6. ¿Cuál es su género?
7. ¿Qué velocidad Considera es ir en exceso de velocidad?
8. Justifique su respuesta anterior
9. ¿Ha conducido en exceso de velocidad?
10. ¿Considera que conducir a alta velocidad aumenta el riesgo de estar involucrado en un siniestro vial (accidente de tránsito)?
11. ¿Considera que la probabilidad de tener un siniestro vial (accidente de tránsito) aumenta si ha tomado alcohol?
12. ¿En algún momento usted, un familiar o un amigo han conducido en estado de embriaguez?
13. ¿Cuál considera es la causa más probable por la cual sucede un siniestro vial (accidente de tránsito)?
14. ¿Cuál considera es el actor vial más imprudente?

15. ¿Considera que si se conduce cuidadosamente, no es necesario llevar cinturón de seguridad/ casco?

16. ¿Considera que si se conduce un trayecto corto, no es necesario llevar cinturón de seguridad/ casco?

17. ¿Considera que en algunas ocasiones no se pone el cinturón de seguridad/ casco porque le incomoda?

18. ¿Considera que no es necesario que los ocupantes que van en la parte de atrás del vehículo usen el cinturón de seguridad/ casco?

19. ¿Por qué considera que se debe utilizar el cinturón de seguridad/ casco?

20. ¿Para qué utiliza el cinturón de seguridad/ casco?

21. ¿Usted ha transitado entre vehículos (zigzaguar), cuando es motociclista o a observado realizar esta acción?

22. ¿Se ha cruzado un semáforo en rojo y/o observado a alguien realizar esa acción?

23. ¿Conoce qué significan las señales de tránsito?

24. ¿Sabe qué es y cuáles son las señales horizontales?

25. ¿Sabe qué es y cuáles son las señales verticales?

26. ¿En cuántas categorías se dividen las señales verticales?

27. De acuerdo a la respuesta anterior, mencione cuáles son las categorías de las señales verticales

28. ¿Conoce cuál es la prelación de las señales de tránsito?

29. ¿Conoce cuál es la ley del Código Nacional de Tránsito- CNTT?

30. Mencione cuál es la ley del CNTT

31. ¿Ha tenido una capacitación de seguridad vial?
32. ¿Conoce cuál es la ley que establece las sanciones a la conducta de conducir bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas?
33. ¿Utiliza el celular cuando va caminando por la calle o conduciendo un vehículo?
34. ¿Cuándo es peatón, ha cruzado las calles por sitios diferentes a los cruces peatonales y/o a visto a alguien hacerlo?
35. ¿Considera que consumir un poco de alcohol afecta los reflejos del conductor?
36. ¿Cuál considera ha sido el rol de la Administración Distrital respecto a la seguridad vial?
37. ¿Considera qué es importante conocer el CNTT?

Gracias por su participación

## Anexo 8: Lista De Cotejo Criterios Normativos Por Parte De Peatones, Respecto A Seguridad Vial.

Objetivo: identificar cumplimiento de criterios normativos por parte de Peatones.

OBSERVACIÓN PEATONES			
Lugar:		Hora:	
MOMENTOS DE OBSERVACION		CUMPLE	
FACTOR		SI	NO
		OBSERVACIONES	
1	Cruza el semáforo peatonal cuando el mismo está en verde		
2	Hace uso del puente peatonal		
3	El Ciudadano mira hacia ambos costados de la vía, antes de cruzar		
4	El ciudadano cruza por la cebra y no por un lugar distinto		

## Anexo 9: Lista De Cotejo Criterios Normativos Por Parte De Ciclistas, Respecto A Seguridad Vial.

Objetivo: identificar cumplimiento de criterios normativos por parte de Ciclistas (Biusuarios).

OBSERVACIÓN BICIUSUARIOS				
Lugar:			Hora:	
MOMENTOS DE OBSERVACION		CUMPLE		
FACTOR		SI	NO	OBSERVACIONES
1	El BiciUsuario viste chaleco o chaqueta reflectiva de identificación (cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente)			
2	Lleva dispositivos luminosos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleja luz roja			

**Anexo 10: Lista De Cotejo Criterios Normativos Por Parte De Motociclistas,  
Respecto A Seguridad Vial.**

Objetivo: identificar cumplimiento de criterios normativos por parte de Motociclistas

OBSERVACIÓN MOTOCICLISTAS				
Lugar:			Hora:	
MOMENTOS DE OBSERVACION		CUMPLE		OBSERVACIONES
FACTOR		SI	NO	
1	Realiza maniobras peligrosas (Motociclista)			
2	El conductor porta siempre chaleco reflectivo identificado con el número de la placa del vehículo en que se transite			
3	El Motociclista viste chaleco o chaqueta reflectiva de identificación (cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente)			



## Anexo 11 : Evidencia Material Bibliográfico- Herramienta Zotero

5/5/2021

Informe de Zotero

### Acuerdo 173 de 2005 Concejo de Bogotá D.C.

**Tipo** Documento  
**Autor** Concejo de Bogotá  
**Fecha** septiembre 23 de 2005  
**URL** <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=17654>  
**Fecha de adición** 9/3/2021 22:41:10  
**Modificado** 9/3/2021 22:42:03

#### Notas:

Cita 1. pag. 1

"El cual estará integrado por el conjunto de orientaciones, normas, actividades, recursos, programas e instituciones que permiten la puesta en marcha de los principios generales de seguridad orientados al sector escolar público y privado contenidos en el presente Acuerdo"

### Acuerdo 650 de 2016 Concejo de Bogotá D.C.

**Tipo** Documento  
**Autor** Concejo de Bogotá  
**Fecha** septiembre 22 de 2016  
**URL** [https://educacionbogota.edu.co/portal\\_institucional/sites/default/files/2019-03/Acuerdo%20Distrital%20650%20de%202016.pdf](https://educacionbogota.edu.co/portal_institucional/sites/default/files/2019-03/Acuerdo%20Distrital%20650%20de%202016.pdf)  
**Fecha de adición** 9/3/2021 23:02:40  
**Modificado** 9/3/2021 23:03:33

#### Notas:

Cita 1. pag. 1

"Generar espacios pedagógicos para desarrollar conocimientos, habilidades y destrezas, utilizando herramientas tecnológicas en seguridad vial sobre normas de comportamiento en el tránsito y transporte, y de convivencia, que permitan a la comunidad educativa una movilidad libre y segura ejerciendo liderazgo sobre la conducción de automóviles, motocicletas y medios alternativos de transporte en la ciudad"

### Anuario de Siniestralidad Vial de Bogota 2017

**Tipo** Documento  
**Autor** Secretaría Distrital de Movilidad  
**Fecha** 2017  
**URL** [https://www.simur.gov.co/portal-simur/wp-content/uploads/2019/files/datos-abiertos/documentos/anuario/Anuario\\_Siniestralidad\\_2017-min.pdf](https://www.simur.gov.co/portal-simur/wp-content/uploads/2019/files/datos-abiertos/documentos/anuario/Anuario_Siniestralidad_2017-min.pdf)  
**Fecha de adición** 11/3/2021 21:01:32  
**Modificado** 11/3/2021 21:06:03

### Anuario de Siniestralidad Vial de Bogota 2018

**Tipo** Documento  
**Autor** Secretaría Distrital de Movilidad  
**Fecha** 2018  
**URL** [https://www.simur.gov.co/portal-simur/wp-content/uploads/2019/files/datos-abiertos/documentos/anuario/Anuario\\_de\\_Siniestralidad\\_Vial\\_de\\_Bogota\\_2018.pdf](https://www.simur.gov.co/portal-simur/wp-content/uploads/2019/files/datos-abiertos/documentos/anuario/Anuario_de_Siniestralidad_Vial_de_Bogota_2018.pdf)  
**Fecha de adición** 11/3/2021 20:59:40  
**Modificado** 11/3/2021 21:06:09

### Anuario de Siniestralidad Vial de Bogota 2019

**Tipo** Documento  
**Autor** Secretaría Distrital de Movilidad

5/5/2021

Informe de Zotero

**Fecha** 2019  
**URL** [https://www.simur.gov.co/portal-simur/wp-content/uploads/2019/files/datos-abiertos/documentos/anuario/Anuario\\_2019.pdf](https://www.simur.gov.co/portal-simur/wp-content/uploads/2019/files/datos-abiertos/documentos/anuario/Anuario_2019.pdf)  
**Fecha de adición** 11/3/2021 21:00:53  
**Modificado** 11/3/2021 21:16:23

**Notas:**

Cita 1 Pag. 15

"Adoptó la Visión Cero como política distrital. Este enfoque aborda la seguridad vial desde una óptica ética diferente y establece entre sus principios, que las fatalidades y lesiones graves son prevenibles. Así mismo, entre los principios por los cuales se estructuró este Plan Distrital, se encuentra la gestión de datos, con la cual se busca contar con datos de calidad que permitan tomar decisiones al sector público y que sean accesibles a la ciudadanía"

Cita 2 Pag. 245

según datos de la Secretaría Distrital de Movilidad, y encuesta realizada por la Entidad, el 84%, de los ciudadanos nunca ha tenido una capacitación en Seguridad Vial, el 79% de los encuestados indican que no saben qué significan algunas señales de tránsito, de igual forma el 40% se pasa los semáforos en rojo en algunos lugares.

Nota 1 pag. 15

La siniestralidad vial es un problema de salud pública mundial, por lo cual es considerada una epidemia, generando la muerte de alrededor de 1.3 millones de personas en el mundo, así mismo, se cataloga como una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios y se convierte en la primera causa en personas entre los 15 y 29.

## Código Nacional de Tránsito Terrestre Ley 769 del 2002

**Tipo** Documento  
**Autor** Congreso de la República  
**Fecha** 2002  
**URL** [https://leyes.co/codigo\\_nacional\\_de\\_transito\\_terrestre/55.htm](https://leyes.co/codigo_nacional_de_transito_terrestre/55.htm)  
**Fecha de adición** 5/3/2021 19:55:24  
**Modificado** 6/3/2021 20:09:42

**Notas:**

Cita 1 Pag. 3

"Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito"

Cita 2 pag 2

Accidente de tránsito: "Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la circulación normal de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho"

## Cómo hacer un trabajo de Investigación en Ciencia Política

**Tipo** Presentación  
**Presentador** Aldahir Monroy  
**Fecha** 2019  
**URL** [https://drive.google.com/file/d/1Xtve4\\_pMMfvZTyFZ0ufmhpWk8o7ttWXKF/view](https://drive.google.com/file/d/1Xtve4_pMMfvZTyFZ0ufmhpWk8o7ttWXKF/view)  
**Lugar** Lima, Perú  
**Fecha de adición** 22/2/2021 20:35:31  
**Modificado** 22/2/2021 20:37:47

**Notas:**

5/5/2021

Informe de Zotero

Cita 1 Pag. 6

"la Ciencia Política hoy entendida no abarca solo la necesidad de contrastación empírica, sino que guarda un sesgo filosófico, es decir, abarca "un corpus de conocimientos [...] que desde los días de la Grecia y la Roma clásicas, ha modelado la experiencia práctica y las concepciones políticas de las sociedades occidentales"

Cita 2 pag. 14

Elegir el tema de investigación

"No hay recetas ni estándares para la elección, aunque se tiende a escoger temas con un interés intersubjetivo, es decir, un tema que atañe a nuestras motivaciones políticas, por lo que se corre el riesgo que nuestra ideología cale en los argumentos expuestos en la investigación"

---

## CONPES 3764

**Tipo** Documento  
**Autor** Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público  
**Fecha** 2013, 30 de Agosto  
**URL** <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3764.pdf>  
**Fecha de adición** 5/3/2021 20:03:20  
**Modificado** 6/3/2021 20:10:47

**Notas:**

Cita 1 Pag. 13

"que el 10% de todos los lesionados por traumas en la vía pierden totalmente su forma de vida habitual, en consecuencia se comportan como si hubieran fallecido; el 20% sufren una pérdida del 30% de su vida y el 70% del total de lesionados pierden el equivalente a un mes de vida"

---

## Constitución Política de Colombia

**Tipo** Documento  
**Autor** Asamblea nacional Constituyente  
**Fecha** 1991  
**URL** <https://www.constitucioncolombia.com/titulo-2/capitulo-1/articulo-24>  
**Fecha de adición** 5/3/2021 19:49:18  
**Modificado** 6/3/2021 18:16:28

**Notas:**

Cita 1: pag. 1

"Todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público"

---

## Decreto 185 del 2012

**Tipo** Documento  
**Autor** Alcaldía Mayor de Bogotá  
**URL** <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=73425>  
**Accedido** 4/3/2021 19:00:00  
**Fecha de adición** 5/3/2021 17:01:14  
**Modificado** 5/3/2021 17:01:53

**Notas:**

5/5/2021

Informe de Zotero

Cita 1 Pag. 1

"La Comisión Intersectorial de Seguridad Vial es una instancia que hace parte del Sistema de Coordinación de la Administración Distrital, encargada de articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o programas contemplados en el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital y efectuar el seguimiento a la ejecución del mismo"

## Decreto 190 de 2004

**Tipo** Documento  
**Autor** Alcaldía Mayor de Bogotá  
**Fecha** Junio 22 de 2004  
**URL** <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=13935>  
**Fecha de adición** 9/3/2021 22:01:13  
**Modificado** 9/3/2021 22:08:20

**Notas:**

Cita 1. pag. 1

"Incrementar la seguridad vial y disminuir los índices de accidentalidad mediante una señalización correcta y una norma técnica de diseño de cruces entre ciclorutas, la red peatonal y la vehicular".

## Decreto 197 de 2014

**Tipo** Documento  
**Autor** Alcaldía Mayor de Bogotá  
**Fecha** 22 de mayo 2014  
**URL** <https://secretariageneral.gov.co/transparencia/planeacion/participaci%C3%B3n-la-formulaci%C3%B3n-pol%C3%ADtica-p%C3%BAblica-distrital-servicio>  
**Fecha de adición** 5/5/2021 16:14:41  
**Modificado** 5/5/2021 16:18:21

**Notas:**

Nota 1

"De tal modo, el goce pleno de los derechos solo es posible cuando la ciudadanía se apropia de sus derechos y de la defensa y cuidado de lo público como un valor común y de todos, lo cual lo hace corresponsable en la construcción de ciudad y ciudadanía, generando mayores posibilidades de acceso a servicios y de la administración pública a responder a las demandas y necesidades desde el Sistema Distrital de Servicio a la Ciudadanía"

Nota 2

el decreto 197 del 2004: ARTÍCULO 5º.-Sobre la Corresponsabilidad Ciudadana. La corresponsabilidad ciudadana es un requisito indispensable para la construcción de una participación responsable, activa y una demanda razonable; Carta Iberoamericana de Calidad de la Gestión Pública.

## Decreto 330 de 2008

**Tipo** Documento  
**Autor** Alcaldía Mayor de Bogotá  
**Fecha** 6 octubre del 2008  
**URL** <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=33029>  
**Fecha de adición** 21/3/2021 20:10:19  
**Modificado** 21/3/2021 20:11:00

**Notas:**

5/5/2021

Informe de Zotero

Cita 1. Pag1

"Ejercer la inspección, vigilancia, control y evaluación de la calidad y de prestación del servicio educativo en la ciudad"

## Decreto 463 de 1938

**Tipo** Documento  
**Autor** Ministerio de Educación  
**Fecha** marzo 11 de 1938  
**URL** <http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1101863>  
**Fecha de adición** 9/3/2021 22:18:40  
**Modificado** 9/3/2021 22:23:42

**Notas:**

Nota 1. Pag. 1

establece que tanto las Universidades como todos los Colegios oficiales y privados, deberán impartir las reglas de regulación y tránsito a sus alumnos

## Decreto 594 del 2015

**Tipo** Documento  
**Autor** Alcaldía Mayor de Bogotá  
**Fecha** 2015  
**URL** <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=64245&dt=S>  
**Fecha de adición** 6/3/2021 18:43:31  
**Modificado** 6/3/2021 18:44:06

**Notas:**

Cita 1. pag. 1

"mediante el Decreto 594 de 2015, se adopta el Plan de Movilidad Escolar, el cual estará orientado al adecuado desplazamiento de estudiantes en medios motorizados y no motorizados, con medidas de regulación o control del tránsito en vías adyacentes a instituciones educativa"

Cita 2 pag. 9

"La Secretaría de Educación Distrital, bajo la orientación de la Secretaría Distrital de Movilidad definirá los lineamientos de este Programa y orientará a los docentes para establecer pautas y lineamientos a seguir en la aplicación de la Ley 1503 de 2011"

## Decreto 1310 del 2016

**Tipo** Documento  
**Autor** Presidencia de la República  
**Fecha** 2016  
**URL** <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=75233>  
**Fecha de adición** 6/3/2021 17:59:04  
**Modificado** 6/3/2021 18:07:48

**Notas:**

Nota 1. pag 1.

Amplía el plazo para la presentación del PESV, hasta el último día hábil del año 2016.

## Decreto 2106 del 2019

**Tipo** Libro  
**Autor** Presidencia de la República  
**Fecha** 2019  
**URL** <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%202106%20DEL%2022%20DE%20NOVIEMBRE%20DE%202019.pdf>  
**Fecha de adición** 6/3/2021 17:45:40  
**Modificado** 6/3/2021 18:05:43

**Notas:**

Cita 1 pag. 39

El Decreto 1310 del 2019 imparte que no se requerirá en ningún aval, para la implementación del PESV.

Cita 2 pag. 35

"Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo -SGSST"

## Decreto 2851 del 2013

**Tipo** Libro  
**Autor** Ministerio de Transporte  
**Fecha** 06 Diciembre 2013  
**URL** <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=55853>  
**Fecha de adición** 5/3/2021 18:24:19  
**Modificado** 5/3/2021 18:25:44

**Notas:**

Cita 1 pag. 1

"Es el instrumento de planificación que consignado oficialmente en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito"

Cita 2. pag. 1

"Los planes estratégicos para el consumo responsable de alcohol de que trata el artículo 13 de la Ley 1503 de 2011 y su respectiva adopción y cumplimiento, serán objeto de vigilancia y control por parte de las Secretarías Distritales, Departamentales y Municipales de Salud, las cuales verificarán la ejecución de los mencionados planes a través de visitas que serán efectuadas a cada establecimiento por lo menos una vez al año y de lo cual dejarán constancia en un acta"

Nota 1. Pag. 1

A su vez, el decreto 2851 del 2013, por el cual se reglamentan algunos criterios establecidos en el la Ley 1503 del 2011 y se establecen plazos de presentación del PESV

## Decreto 3990 de 2007

**Tipo** Documento  
**Autor** Presidencia de la República  
**Fecha** 2007  
**URL** <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=27568>  
**Fecha de adición** 6/3/2021 18:49:38  
**Modificado** 6/3/2021 18:50:08

**Notas:**

5/5/2021

Informe de Zotero

Cita 1 pag. 1

"Se entiende por víctima, la persona que ha sufrido daño en su integridad física como consecuencia directa de un accidente de tránsito, un evento terrorista o una catástrofe natural "

#### del Decreto 164 del 2007

**Tipo** Documento  
**Autor** Alcaldía Mayor de Bogotá  
**Fecha** abril 26 de 2007  
**URL** [https://www.educacionbogota.edu.co/portal\\_institucional/sites/default/files/2019-03/Decreto%20Distrital%20164%20de%202007.pdf](https://www.educacionbogota.edu.co/portal_institucional/sites/default/files/2019-03/Decreto%20Distrital%20164%20de%202007.pdf)  
**Fecha de adición** 9/3/2021 22:45:08  
**Modificado** 9/3/2021 22:45:55

#### Notas:

Nota 1. pag. 1

a través del Decreto 164 del 2007, se establece a la formación en seguridad vial escolar como proyecto pedagógico transversal del currículo para todas las instituciones educativas públicas y privadas de Bogotá

#### Dinámica empresarial

**Tipo** Documento  
**Autor** Cámara de comercio de Bogotá  
**Fecha** 2021  
**URL** <https://www.ccb.org.co/observatorio/Economia/Economia-dinamica-incluyente-e-innovadora/Dinamica-empresarial>  
**Fecha de adición** 31/3/2021 20:25:49  
**Modificado** 31/3/2021 20:26:56

#### Notas:

Nota 1. Pag. 1

Número de empresas renovadas en Bogotá:

2016: 313.890

2017: 353.213

2018: 423.214

2019: 362.677

2020: 325.826

#### Directiva Ministerial número 13 de 2003

**Tipo** Documento  
**Autor** Ministerio de Educación Nacional  
**Fecha** agosto 14 de 2003  
**URL** [https://www.mineducacion.gov.co/normatividad/1753/articles-86189\\_archivo\\_pdf.pdf](https://www.mineducacion.gov.co/normatividad/1753/articles-86189_archivo_pdf.pdf)  
**Fecha de adición** 9/3/2021 22:35:56  
**Modificado** 9/3/2021 22:37:25

#### Notas:

5/5/2021

Informe de Zotero

Cita 1 Pag. 1

"La educación en tránsito y seguridad vial el desarrollo de conocimientos, habilidades y destrezas que permitan a los niños, niñas y jóvenes, ejercer su derecho a la movilidad libre y segura, así como conocer y respetar las normas de tránsito y los derechos al espacio público de los demás en los espacios públicos"

### Guía para la formulación e implementación de Las Políticas Públicas en el Distrito

**Tipo** Documento  
**Autor** Secretaría Distrital de Planeación  
**Fecha** 2017  
**URL** [http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/guia\\_para\\_la\\_formulacion\\_pp\\_wf\\_0.pdf](http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/guia_para_la_formulacion_pp_wf_0.pdf)  
**Fecha de adición** 5/3/2021 21:56:45  
**Modificado** 5/3/2021 21:57:31

**Notas:**

Cita 1. Pag. 3

"proceso de planeación que define una visión de largo plazo que sobrepasa los periodos de administración de los gobiernos y orienta el proceso de cambio frente a realidades sociales relevantes."

Cita 2 p.3

De tal manera, se puede observar que una política pública busca transformar una "realidad social", para lo cual se define una "visión de largo plazo" a través de un "proceso de planeación"

### Instancias de Coordinación

**Tipo** Documento  
**Autor** Secretaría Distrital de Movilidad  
**Fecha** 2021  
**URL** [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias\\_de\\_coordinacion](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion)  
**Fecha de adición** 31/3/2021 19:31:32  
**Modificado** 31/3/2021 21:18:36

**Notas:**

Nota 1 Pag. 1

Se evidencia, que las acciones realizadas por la Secretaría de Salud, hacen referencia a al eje de víctimas, específicamente a tiempo de atención y tiempos de llegada de la ambulancia

### La formación del Estado en Colombia y el origen histórico de su debilidad coercitiva. Algunas aproximaciones

**Tipo** Libro  
**Autor** J Berrio  
**Fecha** 2012  
**URL** [https://revistas.udem.edu.co/index.php/Ciencias\\_Sociales/article/download/804/744](https://revistas.udem.edu.co/index.php/Ciencias_Sociales/article/download/804/744)  
**Fecha de adición** 5/5/2021 16:25:42  
**Modificado** 5/5/2021 16:26:39

**Notas:**



5/5/2021

Informe de Zotero

Nota 1.

En este contexto, el proceso de transformación del Estado necesita promover y priorizar los reclamos sociales en un sentido necesariamente democrático, pues de no hacerlo, se pone en riesgo la reproducción ordenada de la dinámica social, y el funcionamiento adecuado de las instituciones públicas. En otras palabras se pone en riesgo la gobernabilidad democrática, condición indispensable para legitimar la reforma del Estado. .

## La Investigación Científica en la Administración Pública

**Tipo** Documento  
**Autor** Carlos Gomez  
**Fecha** Julio del 2012  
**Idioma** Español  
**URL** [http://www.spentamexico.org/v7-n2/7\(2\)159-173.pdf](http://www.spentamexico.org/v7-n2/7(2)159-173.pdf)  
**Accedido** 21/2/2021 19:00:00  
**Fecha de adición** 22/2/2021 20:25:40  
**Modificado** 22/2/2021 20:27:15

Notas:

Cita 1 Pag. 2.

"el proceso de investigación científica consiste en el desarrollo de una serie de pasos que llevados a cabo de forma rigurosa, coherente y lógica nos conducen a generar conocimiento científico"

Cita 2 Pag. 6

"Otro procedimiento básico para la recolección de información administrativa lo constituye la observación directa realizada sobre el campo de investigación"

Nota 1 Pag. 4

El método inductivo es el mas propicio para utilizar en el porceso investigativo de la SV, dado, que a través del mismo se va a analizar la situación actual de la SV en la Ciudad de Bogotá y posteriormente, se procedera a establecer la hipótesis del tema.

## La Objetividad

**Tipo** Libro  
**Autor** Humberto Maturana  
**Fecha** 1997  
**URL** [https://www.academia.edu/34693262/Humberto\\_Maturana\\_La\\_objetividad\\_un\\_argumento\\_para\\_obligar](https://www.academia.edu/34693262/Humberto_Maturana_La_objetividad_un_argumento_para_obligar)  
**Accedido** 21/2/2021 19:00:00  
**Lugar** Providencia, Santiago  
**Editorial** DOLMEN EDICIONES S.A  
**Serie** 1  
**Número de páginas** 149  
**Fecha de adición** 22/2/2021 20:07:40  
**Modificado** 22/2/2021 20:11:59

Notas:

Cita 1. Pag. 20

"Existen dos modos o maneras fundamentales que un observador puede adoptar para escuchar explicaciones, según si el o ellase hacen o no la preguntapor una explicación biológica de sus habilidades cognitivas"

Cita 2 Pag. 28

" Desde que cada dominio de explicaciones es definido por el criterio de validación usado por el observador para aceptar una reformulación dada la praxis del vivir como una explicación de ella, hay tantos dominios de explicaciones como criterios de aceptación para explicaciones que un observador puede usar en su escuchar"

## Ley 115 de 1994

**Tipo** Documento  
**Autor** Congreso de la República  
**Fecha** febrero 8 de 1994  
**URL** [https://www.mineducacion.gov.co/1621/articles-85906\\_archivo\\_pdf.pdf](https://www.mineducacion.gov.co/1621/articles-85906_archivo_pdf.pdf)

5/5/2021

Informe de Zotero

**Fecha de adición** 9/3/2021 22:27:57**Modificado** 9/3/2021 22:35:48**Notas:**

Nota 1. Pag. 1

se indica que la educación propende la formación integral de los colombianos, en la cual se incluye los temas referentes a orientaciones en Educación en Tránsito y Seguridad Vial

---

**LEY 1098 DE 2006****Tipo** Documento**Autor** Congreso de la República**Fecha** 08 de noviembre 2006**URL** [https://www.icbf.gov.co/cargues/avance/docs/ley\\_1098\\_2006.htm#200](https://www.icbf.gov.co/cargues/avance/docs/ley_1098_2006.htm#200)**Fecha de adición** 5/5/2021 16:21:28**Modificado** 5/5/2021 16:22:15**Notas:**

Nota 1

considerando: el artículo 202 de la Ley 1098 del 2006 estableció como objetivos de las políticas públicas las siguientes: orientar la acción y los recursos del Estado hacia el logro de condiciones sociales, económicas, políticas, culturales y ambientales, que hagan posible el desarrollo de las capacidades y las oportunidades de los niños, niñas y adolescentes como sujetos del ejercicio responsable de sus derechos; mantener actualizados los sistemas y las estrategias de información que permitan fundamentar la toma de decisiones adecuadas y oportunas sobre la materia; y fortalecer la articulación interinstitucional e intersectorial y garantizar la protección de los derechos fundamentales de todas las personas habitantes de la ciudad

---

**Ley 1503 del 2011****Tipo** Documento**Autor** Congreso de la República**Fecha** Diciembre 30 del 2011**URL** [https://www.educacionbogota.edu.co/portal\\_institucional/sites/default/files/inline-files/Ley\\_1503\\_de\\_2011.pdf](https://www.educacionbogota.edu.co/portal_institucional/sites/default/files/inline-files/Ley_1503_de_2011.pdf)**Fecha de adición** 5/3/2021 18:12:35**Modificado** 5/3/2021 18:13:33**Notas:**

5/5/2021

Informe de Zotero

Cita 1. Pag. 1

"definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública"

Cita 2 pag. 3

"La educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados"

cita 3. pag 1

"Los establecimientos educativos estatales y privados incorporarán la enseñanza de seguridad vial como una opción en el proyecto pedagógico que permite a los estudiantes que cursan los dos (2) años correspondientes a la educación media realizar el servicio social obligatorio"

Cita 4 Pag. 1

"Todos los establecimientos que devenguen el cuarenta por ciento (40%) o más de sus ingresos por la venta de bebidas alcohólicas contribuirán al objeto de la presente ley. Para tal efecto, se comprometerán a desarrollar acciones orientadas al consumo responsable de alcohol, contenidas en un plan estratégico"

---

## Ley 1702 del 2013

**Tipo** Documento  
**Autor** Congreso de la República  
**Fecha** Diciembre 27 del 2013  
**URL** <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=56286>  
**Fecha de adición** 5/3/2021 18:02:57  
**Modificado** 5/3/2021 18:05:28

**Notas:**

Cita 1. pag. 1

"La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional"

Cita 2 Pag. 1

"Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados"

---

## ley 2050 del 2020

**Tipo** Documento  
**Autor** Congreso de la República  
**Fecha** Agosto del 2020  
**URL** <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/30039702>  
**Fecha de adición** 6/3/2021 18:11:06  
**Modificado** 6/3/2021 18:11:42

**Notas:**

5/5/2021

Informe de Zotero

Nota 1 pag 1

Por medio de la cual se decreta la consolidación y difusión de los PESV.

### No hay ningún anuncio de fecha de inicio de piloto de bares

**Tipo** Documento  
**Autor** El Tiempo  
**Fecha** 2021  
**URL** <https://www.eltiempo.com/bogota/bares-en-bogota-abc-del-piloto-de-reapertura-572036>  
**Fecha de adición** 27/3/2021 20:18:38  
**Modificado** 27/3/2021 20:19:17

#### Notas:

Nota 1. Pag. 1

Es importante referir que según cifras de la Alcaldía Mayor de Bogotá, considerando cifras de la Cámara de Comercio, en la Ciudad para el año 2020, había alrededor de 36.000 establecimientos de este tipo.

### Plan Distrital De Seguridad Vial 2017-2021

**Tipo** Documento  
**Autor** Secretaría Distrital de Movilidad  
**Fecha** 2017  
**URL** <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/2019-06-05/PDSV%20BOG.pdf>  
**Accedido** 4/3/2021 19:00:00  
**Editorial** 1  
**Fecha de adición** 5/3/2021 16:28:58  
**Modificado** 5/3/2021 16:36:05

#### Notas:

Nota 1. Pag 1

en los Objetivos de Desarrollo Sostenible: Eje salud y Bienestar, Eje Ciudades y comunidades sostenibles y la Nueva agenda Urbana, se puede evidenciar, que en los mismos se establece, la necesidad de incorporar la seguridad vial en los procesos de planificación y gestión del desarrollo urbano, y de este modo reducir el número de muertos y heridos en siniestros viales, proporcionando sistemas de transporte seguros y sostenibles.

### Plan Nacional de Desarrollo dispone herramientas de seguridad vial para seguir salvando vidas

**Tipo** Documento  
**Autor** Ministerio de Transporte  
**Fecha** 2019  
**URL** <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/7442/plan-nacional-de-desarrollo-dispone-herramientas-de-seguridad-vial-para-seguir-salvando-vidas/>  
**Fecha de adición** 5/3/2021 19:40:17  
**Modificado** 5/3/2021 19:40:49

#### Notas:

Cita 1. pag. 1

"El Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022 "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad", establece que durante este Gobierno se trabajará en la elaboración de una nueva Política Transversal en materia de Seguridad Vial, la cual se construirá de manera articulada con los Ministerios de Transporte, Salud, y Educación, y la Policía Nacional, sin dejar al lado al sector privado, las organizaciones no gubernamentales (ONG), la academia y la sociedad civil. (Ministerio de Transporte, 2019"

### Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021

**Tipo** Documento

5/5/2021

Informe de Zotero

**Autor** Ministerio de Transporte  
**Fecha** 2014  
**URL** <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/3239/plan-nacional-de-seguridad-vial/>  
**Accedido** 4/3/2021 19:00:00  
**Editorial** 2  
**Fecha de adición** 5/3/2021 14:41:10  
**Modificado** 5/3/2021 16:34:46

**Notas:**

Cita 1 Pag. 21

"Las entidades territoriales y demás agentes responsables del tema, no han sido efectivas para disminuir la tendencia de este fenómeno. Las razones para esto son diversas; sin embargo, hay factores que indudablemente han contribuido de manera notoria: una baja formulación y/o ejecución de la política de seguridad vial nacional y municipal, poco análisis y diagnóstico de la población objetivo, insuficiente investigación sobre los factores de riesgo, un exiguo monitoreo y evaluación de indicadores y metas relacionados, así como un escaso recurso humano preparado y una débil capacidad presupuestal e institucional"

Nota 1 Pag. 1

De tal modo, como lo establece El Plan Nacional de Seguridad Vial- PNSV, debido al impacto de los siniestros viales y las consecuencias que estos pueden generar, es imprescindible la generación de políticas y acciones concretas, articuladas, integrales, medibles y controlables, considerando que los mismos involucran la salud pública, economía pública, la seguridad ciudadana y la Movilidad.

---

**Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2021**

**Tipo** Documento  
**Autor** Ministerio de Transporte  
**Fecha** 2013  
**URL** <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/3239/plan-nacional-de-seguridad-vial/>  
**Accedido** 4/3/2021 19:00:00  
**Editorial** 2  
**Fecha de adición** 5/3/2021 16:34:05  
**Modificado** 5/3/2021 16:34:22

**Notas:**

Cita 1. Pag.30

"Implementar acciones que permitan la disminución del número de víctimas fatales en un 25% por hechos de tránsito a nivel nacional para el año 2021, a través de un trabajo intersectorial e interinstitucional coordinado, con el fin de fomentar una movilidad que proteja la vida humana"

Cita 2 Pag. 3

"En Colombia según el Instituto De Medicina Legal y Ciencias Forenses, los Siniestros Viales son la segunda causa de muerte violenta (Fondo de prevención vial, 2010) y la primera causa de muerte de los jóvenes colombianos menores de 30 años"

---

**PROYECTO DE INVERSIÓN 1004 IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL**

**Tipo** Documento  
**Autor** Secretaría Distrital de Movilidad  
**Fecha** 2020  
**URL** [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/25-02-2020/ficha\\_formulacion\\_1004\\_trim\\_iv\\_2019.pdf](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/25-02-2020/ficha_formulacion_1004_trim_iv_2019.pdf)  
**Fecha de adición** 9/3/2021 21:58:13  
**Modificado** 9/3/2021 21:58:53

**Notas:**

5/5/2021

Informe de Zotero

Cita 1 Pag. 3

"Formular las estrategias, planes y programas en materia de seguridad vial en la ciudad de Bogotá, con el propósito de reducir la accidentalidad, la contaminación ambiental y promover el mejoramiento del tránsito"

---

Nota 1 Pag 3

En el Plan Maestro de Movilidad, en el artículo 66, se detienen los criterios para la formulación del Plan de Seguridad Vial

---

#### Respuesta Petición 40741202.

**Tipo** Documento  
**Autor** Secretaría De Salud  
**Fecha** marzo 5 de 2021  
**URL** Documento físico  
**Fecha de adición** 27/3/2021 19:08:58  
**Modificado** 27/3/2021 19:10:28

**Notas:**

Cita 1 pag. 1

"A la Secretaría Distrital de Salud las localidades no le presentan planes estratégicos de consumo responsable de alcohol."

---

#### SDQS 407312021.

**Tipo** Documento  
**Autor** Secretaría Distrital de Movilidad  
**Fecha** Febrero 16 2021  
**Fecha de adición** 31/3/2021 18:54:22  
**Modificado** 31/3/2021 21:18:30

**Notas:**

5/5/2021

Informe de Zotero

cita 3 pag. 3

Un siniestro que ocurra a exceso de velocidad es especialmente perjudicial para los usuarios vulnerables de la vía (peatones, ciclistas y motociclistas), quienes reciben la energía de un impacto directamente en sus cuerpos. Además, la velocidad en una vía incide de manera directa en la seguridad vial de la misma, presentando una relación inversamente proporcional y de carácter exponencial. Según algunos estudios, una reducción del 15% de la velocidad promedio en una vía, mejora las condiciones de seguridad vial reduciendo en 20% los siniestros con heridos y en 45% los siniestros con fatalidades

Cita 1 pag. 2

Programa de Gestión de Velocidad: Este programa incluye la evaluación de los límites de velocidad según la función, entorno, estado y características operativas de la vía, incluyendo la presencia y densidad de usuarios viales, para establecer límites de velocidad apropiados y coherentes, así como medidas para el cumplimiento que mejoren la seguridad vial y el entorno vial para todos sus ciudadanos

cita 2 pag. 2

El exceso de velocidad es un factor de riesgo clave en la siniestralidad vial ya que, a mayor velocidad, aumenta la probabilidad de colisión y la distancia necesaria para detener totalmente el vehículo se incrementa. Además, a mayor velocidad se aumenta la gravedad de las heridas en el cuerpo humano y consecuencias de una colisión, pues la fuerza del impacto es mayor

Cita 4 pag. 4

Se establece que para el período comprendido entre el 10 de mayo al 31 de diciembre de 2020, la reducción en el número de fallecidos por siniestros viales en la ciudad donde aplica la medida es de 25.2% equivalente a 88 vidas salvadas en comparación con el mismo periodo de 2019

cita 5 pag. 9

Articular soluciones de diseño para las necesidades de los diferentes actores viales, fomentando la seguridad vial y la movilidad de los peatones y demás actores vulnerables. Los Proyectos Integrales de Movilidad y Seguridad Vial Peatonal, propenden por la prevención de siniestros y conflictos viales en zonas de alta demanda peatonal, y la priorización de dicho actor en los procesos de diseño de señalización de la Entidad. Lo anterior, para promover una cultura institucional y ciudadana en torno a la importancia de estos actores, al igual que el valor de la vida en el proceso de construir ciudades sostenibles y seguras, pensadas para las personas

cita 5. pag. 2

La ciudad adopta la política de la Visión Cero a través de diferentes programas y acciones, reconociendo que la pérdida de vidas en el sistema vial es inaceptable, que el sistema de transporte debe proteger la vida de sus usuarios y que la accesibilidad que este proporciona no está determinada por la velocidad.

cita 6 pag. 4

"La Secretaría Distrital de Movilidad no ha realizado ningún estudio para conocer el número de empresas que hay en Bogotá susceptibles de presentar el PESV"

cita 7 Pag 10.

Las actividades pedagógicas a desarrollar se complementan con ejercicios de control e intervención de la infraestructura, con el objeto de llevar a cabo una intervención integral. En el 2020 se desarrollaron 1.325 acciones pedagógicas, con las cuales se sensibilizaron 10.921 niñas, niños y adolescentes y 79.511 adultos

cita 8 pag. 9

17.000 m2 intervenidos en vía para la circulación peatonal, 92.000 peatones diarios en promedio se beneficiaron con esta medida, 11 Barrios intervenidos ubicados en 8 localidades, hasta el momento, se ha logrado un 79 % de aprobación por parte de las comunidades beneficiadas por esas medidas, 86% de percepción de mejora en la seguridad vial

5/5/2021

Informe de Zotero

Nota 1 Pag. 1

Se evidencia, que las acciones realizadas por la Secretaría de Salud, hacen referencia a al eje de víctimas, específicamente a tiempo de atención y tiempos de llegado de la ambulancia

Nota 2 pag. 4

De tal modo, en el año 2020, define la implementación del límite máximo de velocidad a 50 km/hora para la circulación de todos los vehículos, en la Ciudad de Bogotá

Nota 3. pag 5

De igual forma, la Entidad refiere, El Distrito cuenta con el Plan Distrital de Seguridad Vial del Motociclista 2017-2026, el cual orienta las acciones integrales para reducir muertes y lesiones de motociclistas

Nota 4. pag. 5

Así mismo, hace mención a la Seguridad vial en el Sistema Integrado de Transporte Público, dentro del cual se cuenta inmerso mesas de trabajo y comités de seguridad vial, en aras, de validar acciones preventivas y correctivas, con el fin de disminuir los siniestros viales

---

## SEGUIMIENTO A METAS DEL SECTOR MOVILIDAD EN EL PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO "BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS" (2016-2020)

**Tipo** Documento**Autor** Veeduría Distrital**Fecha** 2020**URL** [http://veeduriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/Publicaciones%202018/Seguimiento%20a%20metas%20del%20sector%20movilidad%20en%20e2020\)%20VF%20\(30%20abr%2018\).pdf](http://veeduriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/Publicaciones%202018/Seguimiento%20a%20metas%20del%20sector%20movilidad%20en%20e2020)%20VF%20(30%20abr%2018).pdf)**Fecha de adición** 21/3/2021 17:41:46**Modificado** 21/3/2021 17:42:51**Notas:**

Cita 1 Pág. 12

"La Administración Distrital, en el Plan Distrital de Desarrollo, su objetivo es reducir en 15% las fatalidades en accidentes de tránsito con respecto al año 2015. Sin embargo, los esfuerzos no han sido suficientes porque la disminución de víctimas fatales en accidentes de tránsito cayó sólo en 1,3% (549 en 2017, frente a 556 de 2015), y en cuanto a la cifra de lesionados, decreció en un 11% "

---

## TEORÍA DE COMPENSACIÓN DEL RIESGO DE WILDE

**Tipo** Documento**Autor** OBSERVATORIO DE CRIMINOLOGIA VIAL ...**Fecha** 2013**URL** <http://www.criminologiavial.com/2013/09/teoria-de-compensacion-del-riesgo-de.html>**Fecha de adición** 10/4/2021 21:13:50**Modificado** 10/4/2021 21:15:09**Notas:**



5/5/2021

Informe de Zotero

Nota 1. Pag 1

Esta teoría planteada por el psicólogo canadiense Gerald Wilde en 1988 sostiene que todas las personas aceptan un cierto grado de riesgo a cambio de ciertos beneficios que estiman recibir por exponerse a tales riesgos.

Nota 2 pag. 1

Según Wilde el índice de eventos en el tránsito, no dependen tanto de los factores objetivos de peligro, sino del nivel de riesgo aceptado por las personas

---

## Teoría de la Organización y Administración Pública

**Tipo** Libro**Autor** Ramió Carles**URL** <https://tecnoadministracionpub.files.wordpress.com/2012/08/u1-carles-ramio-teoria-de-la-organizacion.pdf>**Fecha de adición** 5/5/2021 17:59:45**Modificado** 5/5/2021 18:08:45**Notas:**

cita 1. Pag 2

"ya que no es posible analizar sólo una parte de los elementos substantivos de las organizaciones e intentar comprender su lógica global de funcionamiento y su problemática"

Nota 1

De tal modo, considerando la teoría de las organizaciones y el salto que surgió en la misma, hacia la teoría general de los sistemas, a través de la cual se refiere que las organizaciones se deben analizar desde un contexto integral, sin dejar a un lado algunos factores, y es así que se debe efectuar y evaluar el proceso para la construcción de la política pública de seguridad vial, en la ciudad de Bogotá. (Ramíó, 2017).

Nota 2

Validando de esta forma: entorno, objetivos, estructura administrativa, recursos humanos, recursos tecnológicos, recursos financieros y procesos administrativos. (Ramíó, 2017).