

**SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD**  
**DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD**  
**SUBDIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA**

**ESTUDIO PARA MEJORAR LA MOVILIDAD DE CIUDADANOS/AS CON MOVILIDAD  
REDUCIDA EN EL MARCO DEL PEMP CENTRO HISTÓRICO.**

**BOGOTÁ, D.C. DICIEMBRE 2025**

## Tabla de contenido

1. INTRODUCCIÓN.	4
2. OBJETIVOS	4
3. ALCANCE DEL ESTUDIO	4
4. MARCO NORMATIVO	4
5. DIAGNÓSTICO.	4
5.1. Información secundaria.	4
5.1.1. Caracterización del entorno urbano: usos del suelo e identificación de centros atractores.	4
5.1.2. Análisis de la siniestralidad caracterizado por actor vial.	4
5.1.3. Malla vial	4
5.1.4. Red Peatonal	4
5.1.5. Red de Cicloinfraestructura	4
5.1.6. Red de Transporte Público (Paraderos y accesibilidad)	4
5.1.7. Caracterización de las condiciones actuales de la señalización y dispositivos de control de tránsito.	4
5.1.8. Red semafórica	4
5.1.10. Comportamiento de los vehículos motorizados - parqueo en vía (Comparendos)	4
5.1.11. Verificación de información suministrada por los fondos locales	4
5.2. Información primaria – Visitas de campo	5
5.2.1. Identificación de variables y metodología de diagnóstico en campo	5
5.2.2. Definición de polígonos	5
5.2.3. Información del levantamiento de campo por tramos.	5
6. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN	5
6.1. Hallazgos	5
6.1.1. Generales	5
6.1.2. Específicos.	5
6.2. Identificación de tramos críticos (mapa)	5

## 1. INTRODUCCIÓN

La Resolución 0088 del 6 de abril de 2021 del Ministerio de Cultura aprueba el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá - PEMP CHB, declarado como bien de interés cultural del ámbito Nacional; esta resolución fue modificada por la Resolución 092 del 24 de febrero de 2023.

El Centro Histórico de Bogotá fue declarado Monumento Nacional como Sector Antiguo a través del Decreto Nacional 264 de 1963, entendiéndose por sector antiguo las calles, plazas, plazoletas y demás inmuebles originarios de los siglos XVI, XVII, XVIII y principios del XIX. Hoy Bien de Interés Cultural del ámbito nacional.

De acuerdo con el artículo 2.4.1.1.1 del Decreto Nacional 1080 de 2015, el PEMP es un instrumento de gestión de los Bienes de Interés Cultural - BIC mediante el cual se establecen acciones necesarias para garantizar la protección, la conservación y la sostenibilidad de los BIC o de los bienes que pretendan declararse como tales.

El PEMP establece las estrategias de implementación; delimitación de su área afectada y zona de influencia, los niveles permitidos de intervención, las condiciones de manejo que encierran los aspectos físico-técnicos, administrativos, socioculturales, financieros y el Plan de Divulgación que asegurará el respaldo comunitario a la conservación de estos bienes.

Dentro de los aspectos físico-técnicos contienen las determinantes, los programas, los proyectos, los lineamientos y las reglamentaciones relacionados con criterios de intervención; acciones urbanas o proyectos de intervención, normativa urbanística, instrumentos de gestión del suelo y acciones de protección para el patrimonio cultural asociado de naturaleza mueble e inmaterial.

El PEMP CHB se formuló como un instrumento de gestión del Patrimonio Cultural de la Nación, mediante el cual se establecen las acciones necesarias para el efecto, además permite reconocer diversas realidades desde la noción de patrimonios integrados, se configura como una forma de pensar orientada a su cuidado, donde, a partir del reconocimiento de los valores del pasado, se resignifica el presente, ayuda a conservar la memoria y propicia el arraigo, la identidad y la diversidad cultural, concretando los objetivos de tejer y equilibrar el territorio, teniendo como premisa que son las personas, su cuidado y capacidad de resiliencia, su activo más importante. Todo esto orientado por la riqueza conceptual y la variedad de enfoques presentes en la Ley General de Cultura.

## 2. OBJETIVOS

La Resolución 0088 del 6 de abril de 2021 del Ministerio de Cultura, modificada por la Resolución 092 del 24 de febrero de 2023, respecto al Modelo territorial de Manejo y Protección señala que el Centro Histórico, entre otros, debe promover la proximidad, la diversidad de las actividades, el encuentro en el espacio público y las condiciones para la movilidad alternativa.

El artículo 28 de la resolución antes mencionada establece que el programa “Accesibilidad y movilidad”, está dirigido a desarrollar e implementar un estudio de movilidad que reconozca los valores del Centro Histórico de Bogotá integrándolos a través de una estructura de movilidad sostenible, ordenada y eficiente, acorde con la capacidad de la infraestructura física, el trazado urbano y la priorización del usuario de a pie, dando prioridad al peatón y al uso de la bicicleta, reconociendo la escala barrial y desincentivando el ingreso al Área Afectada de los vehículos particulares.

Este programa comprende dentro de sus objetivos específicos, proyectos y acciones, lo siguiente:

Figura 1. Objetivos, proyectos y acciones accesibilidad y movilidad

Objetivos específicos	Código	Proyecto	No.	Acciones
2.- Dar prioridad al peatón y al uso de la bicicleta en la estructura de movilidad del Centro, proponer circuitos que permitan reconocer la escala barrial del CHB	AMOV-02	Movilidad para ciudadanos/as con movilidad reducida o limitaciones para ver.	1	Estudio para mejorar la movilidad de ciudadanos/as con movilidad reducida.
			2	Diseñar e implementar estrategias para la movilidad de ciudadanos/as con movilidad reducida.

Fuente: Resolución 0088 de 2021 - Ministerio de Cultura.

Conforme a lo anterior se tiene que el proyecto denominado “*Movilidad para ciudadanos/as con movilidad reducida o limitaciones para ver*” contempla la acción denominada “*Estudio para mejorar la movilidad de ciudadanos/as con movilidad reducida*”.

Esta acción se encuentra a cargo del Distrito Capital, a través del Sector de Movilidad, liderado por la Secretaría Distrital de Movilidad-SDM.

Por tanto, el Estudio para mejorar la movilidad de ciudadanos/as con movilidad reducida tiene como objetivos:

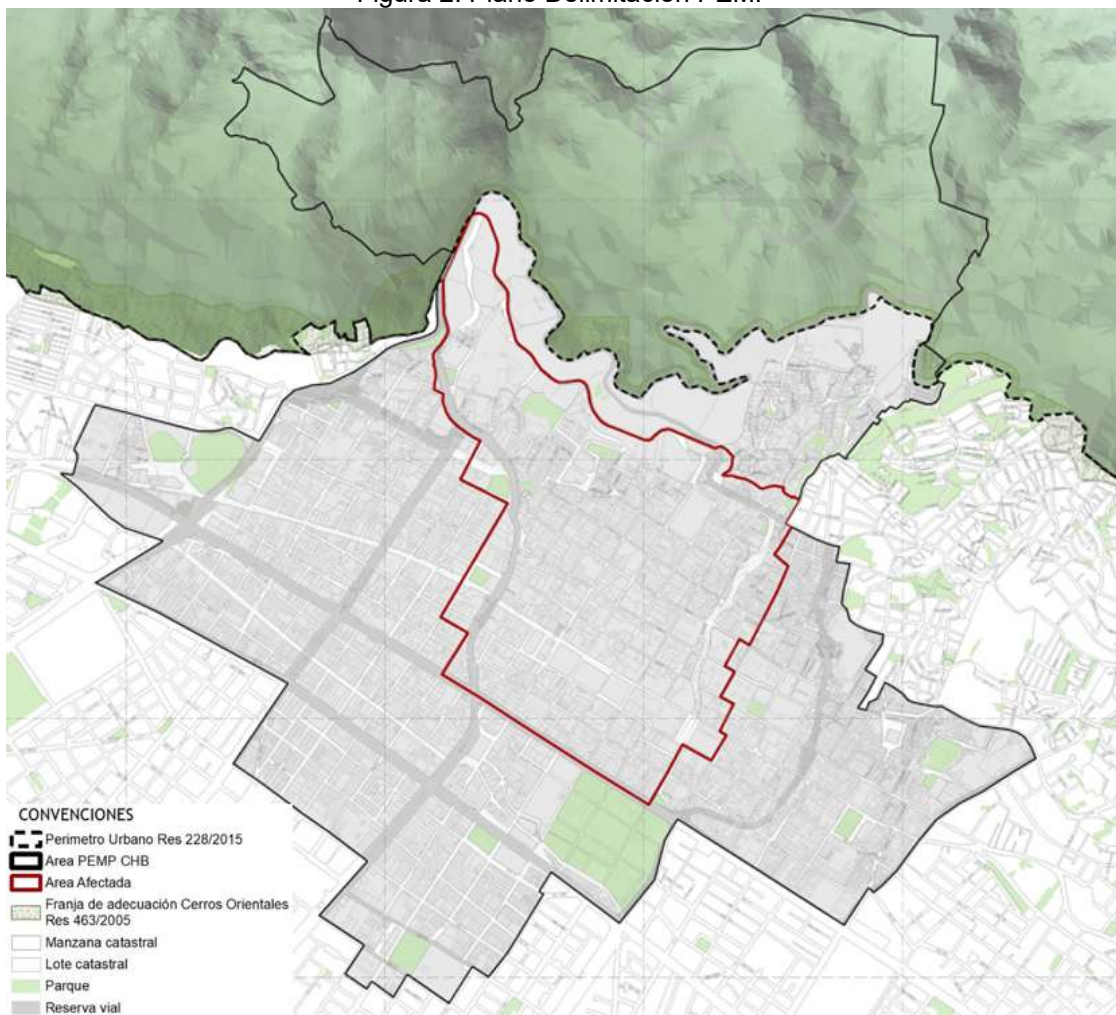
- Identificar las principales barreras físicas y urbanísticas que limitan la movilidad de este grupo poblacional.
- Levantar información del estado físico de los andenes existentes que están localizados en el área afectada definida en el PEMP del Centro Histórico de Bogotá
- Diagnosticar el estado de accesibilidad y transitabilidad de los andenes existentes.

### 3. ALCANCE DEL ESTUDIO

El Estudio para mejorar la movilidad de ciudadanos/as con movilidad reducida contemplado en el PEMP del Centro Histórico de Bogotá abarca la zona denominada como área afectada en el Plano Delimitación del Área Afectada PEMP-CH. Esta área se encuentra delimitada por un polígono irregular cerrado con un área de 162 Ha circunscrita en los siguientes sectores catastrales: La Catedral, La Concordia, Egipto, Centro Administrativo, Las Aguas; y parcialmente Belén, Veracruz, Santa Bárbara y San Francisco Rural.

A continuación se presenta el Plano de la delimitación del PEMP, en donde se visualizan la zona de influencia y el área afectada:

Figura 2. Plano Delimitación PEMP



Fuente: Planos Individuales, Resolución 092 de 2023 - Ministerio de Cultura.

#### 4. MARCO NORMATIVO

El PEMP CHB es un instrumento de planeación, gestión y financiación que garantiza la protección, conservación y sostenibilidad del patrimonio cultural; además permite reconocer diversas realidades desde la noción de patrimonios integrados y se configura como una forma de pensar orientada a su cuidado. Este reconocimiento y su respectiva configuración tienen como objetivos, tejer y equilibrar el territorio, teniendo como premisa que son las personas, su cuidado y capacidad de resiliencia, su activo más importante. Todo esto orientado por la riqueza conceptual y la variedad de enfoques que en presente interpretan el manejo del patrimonio cultural en la Ley 1185 de 2008.

El objetivo de tejer y equilibrar el territorio del Centro Histórico mediante la implementación de una gestión integral del patrimonio cultural, y destacando que son los valores del habitar histórico, su reconocimiento y cuidado, los activos más significativos que caracterizan la vida en la ciudad mediante la formulación del PEMP CHB para garantizar su protección, conservación y sostenibilidad a través de la formulación de programas, proyectos y acciones que permiten cualificar la calidad de vida de sus residentes, usuarios(as) y visitantes, de forma que se consoliden como Patrimonios Integrados, como un lugar de memoria, identidad y diversidad en el que se congregan, habitan y dialogan distintos sectores sociales, culturales, económicos e institucionales.

El Modelo territorial de Manejo y Protección del Centro Histórico es multifuncional, híbrido y diverso, y debe responder al cuidado de los patrimonios mediante acciones que se tejen en el encuentro social y la diversidad cultural, que se activan y tienden al equilibrio en términos del aprovechamiento del suelo y las dinámicas económicas. En lo colectivo, debe promover la proximidad, la diversidad de las actividades, el encuentro en el espacio público y las condiciones para la movilidad alternativa. Incorpora nuevas tecnologías para promover y gestionar los patrimonios como fuente de conocimiento, información y una emotividad que permite imaginar un futuro en el que se encuentren los legados del Centro Histórico de Bogotá.

El componente programático del PEMP CHB propone una articulación lógica del enfoque del modelo que se concreta en los patrimonios integrados desarrollándose a partir de cinco componentes que se desarrollan a través de programas, proyectos y acciones puntuales, los cuales contienen la propuesta de entidades responsables e indicadores de seguimiento asociados a metas puntuales.

Figura 3. Estructura del componente programático

Enfoque	Componente	Programas	Proyectos	Acciones	
Patrimonios Integrados	Territorios Cuidados	Patrimonio cultural	Inmueble	11 proyectos	38 acciones
			Mueble		
			Arqueológico		
			Inmaterial		
		Patrimonio geológico y paleontológico	1 proyecto	1 acción	
		Patrimonio natural	3 proyectos	7 acciones	
	Territorios Tejidos	Actividad residencial	5 proyectos	7 acciones	
		Vida productiva	5 proyectos	8 acciones	
	Territorios Equilibrados	Accesibilidad y movilidad	6 proyectos	10 acciones	
		Espacio público	6 proyectos	11 acciones	
		Infraestructura	7 proyectos	10 acciones	
	Territorios Vitales	Centros de encuentro	7 proyectos	7 acciones	
		Ejes vitales	3 proyectos	3 acciones	
		Pedagogía e Investigación Participativa para los patrimonios	Investigación participativa y pedagogías para el conocimiento, el dominio del territorio, la vida cotidiana y los sistemas de creencias.	9 proyectos	18 acciones

Fuente: Resolución 0088 de 2021 - Ministerio de Cultura.

El enfoque de patrimonios integrados se desarrolla a partir de los siguientes componentes:

- **Territorios cuidados:** Orientado a recuperar la vitalidad de los diversos patrimonios: cultural (inmueble, mueble, arqueológico e inmaterial), geológico, paleontológico y natural, desde una perspectiva integral que propicia la activación de las diversas construcciones culturales que interpretan y le dan sentido al territorio del Centro Histórico.
- **Territorios tejidos:** Orientado a reconocer y fortalecer la presencia de actores tradicionales, el vínculo social y cotidiano que caracterizan la vida de barrio y los entornos vecinales, así como las actividades y oficios tradicionales, productivos, creativos e innovadores en función de la diversidad cultural, fortaleciendo las actividades económicas

que contribuyen a la sostenibilidad del patrimonio cultural y promoviendo emprendimientos que consolidan la actividad productiva del CHB.

- **Territorio equilibrado:** Orientado a generar condiciones de soporte del entorno patrimonial para garantizar un Centro Histórico funcional, articulado, accesible y equilibrado para el óptimo funcionamiento de las actividades residenciales y productivas. Se propone un Centro que priorice al peatón y los modos de transporte sostenible y alternativos en línea con las apuestas de cuidado del patrimonio.
- **Territorios vitales:** Busca reconocer, valorar y activar corredores verdes, ejes fundacionales, ejes barriales y centros de encuentro en lugares densos patrimonialmente para contribuir a la sostenibilidad, la gestión de conocimiento, la apropiación territorial y patrimonial, fortaleciendo los vínculos entre organizaciones y comunidades, fomentando la integración mediante oferta de bienes y servicios que promuevan la dimensión cultural, la creatividad y la diversidad.
- **Pedagogía e investigación participativa:** Orientado a generar conocimiento y conciencia en torno a lo que hace del Centro de Bogotá un lugar único y singular. Se considera que la divulgación y apropiación social del patrimonio puede contribuir de manera significativa a reconocer y conservar sus valores, mejorar la cultura ciudadana y convivencia, generar sinergias entre actores y generaciones, favorecer la permanencia de agentes y usos tradicionales y, en general, fortalecer la cohesión social y la construcción de ciudadanía activa.

Los proyectos para desarrollar por componentes serán ejecutados por las entidades de la administración distrital según su competencia, bajo la coordinación del ente gestor del PEMP CHB, a través de los instrumentos de gestión y financiación establecidos en la resolución del PEMP.

Cabe señalar que el Territorio equilibrado es el componente establecido con el fin de mejorar, complementar y potenciar los soportes físicos necesarios para la aproximación y el relacionamiento social de todos los actores que habitan, disfrutan, transitan y visitan el territorio; y para el óptimo funcionamiento de las múltiples actividades residenciales, dotacionales, institucionales comerciales y de servicios que existen y que se quieren incentivar y fortalecer en el sector.

La accesibilidad y movilidad es el programa dirigido a desarrollar e implementar un estudio de movilidad que reconozca los valores del CHB integrándolos a través de una estructura de movilidad sostenible, ordenada y eficiente, acorde con la capacidad de la infraestructura física, el trazado urbano y la priorización del usuario de a pie, dando prioridad al peatón y al uso de la bicicleta, reconociendo la escala barrial y desincentivando el ingreso al Área Afectada de los vehículos particulares.

A continuación, en la figura 4, se muestran los objetivos, proyectos y acciones indicados en el artículo 28 “*Accesibilidad y movilidad*” de la Resolución 0088 de 2021. Haciendo la claridad que el presente estudio se enfoca únicamente en el proyecto 2: “*Movilidad para ciudadanos/as con movilidad reducida o limitaciones para ver*”.

Figura 4. Objetivos, proyectos y acciones

Objetivos específicos	Código	Proyecto	No.	Acciones
<b>1.- Elaborar Estudio de Movilidad, en articulación interinstitucional, para el dimensionamiento de las intervenciones pertinentes en el territorio e implementar las estrategias que determine.</b>	AMOV-01	Estudio de Movilidad en el CHB.	1	Desarrollar e implementar estudio de movilidad incluyendo parámetros para el manejo de cargue y descargue.
<b>2.- Dar prioridad al peatón y al uso de la bicicleta en la estructura de movilidad del Centro, proponer circuitos que permitan reconocer la escala barrial del CHB y mitigar los impactos generados por el transporte público y privado en el Área Afectada del Centro Histórico.</b>	AMOV-02	Movilidad para ciudadanos/as con movilidad reducida o limitaciones para ver.	1	Estudio para mejorar la movilidad de ciudadanos/as con movilidad reducida.
			2	Diseñar e implementar estrategias para la movilidad de ciudadanos/as con movilidad reducida.
	AMOV-03	Movilidad alternativa.	1	Intervenir ejes de prioridad peatonal.
			2	Realizar e implementar estudios y diseños para la construcción de ciclorrutas e instalación de bici parqueaderos.
<b>3.- Proponer circuito externo de movilidad que evite el paso por el CHB cuando no se requiera su ingreso, complementado</b>	AMOV-04	Gestión institucional para la operación y reorganización del transporte integrado.	1	Precisar modos alternativos de transporte integrado para el CHB.
			2	Gestionar alternativas de movilidad que articulen las

por la consolidación de una red de estacionamientos disuasorios en las periferias del área PEMP – CHB que desincentive el ingreso de vehículos particulares al Centro Histórico.				dinámicas del Centro y su periferia.
	AMOV-05	Construcción, rehabilitación y mantenimiento de la malla vial.	1	Rehabilitar la malla vial.
			2	Generar nuevas conexiones viales.
AMOV-06	Diseño y construcción de estacionamientos disuasorios.	1	Construir estacionamientos disuasorios.	

Fuente: Resolución 0088 de 2021 - Ministerio de Cultura.

## 5. DIAGNÓSTICO

En el presente estudio se trabaja el proyecto 2: “Movilidad para ciudadanos/as con movilidad reducida o limitaciones para ver” indicado en el artículo 28 “Accesibilidad y movilidad” de la Resolución 0088 de 2021 “Por la cual se aprueba el Plan Especial de Manejo y Protección PEMP del Centro Histórico de Bogotá, declarado como bien de interés cultural del ámbito Nacional”, en donde su enfoque es realizar un diagnóstico de accesibilidad para en cada uno de los andenes encontrados en el área afectada del PEMP CH, como insumo para una posterior priorización de proyectos enfocados a mejorar los desplazamientos de todos los peatones especialmente aquellos en condiciones más vulnerables.

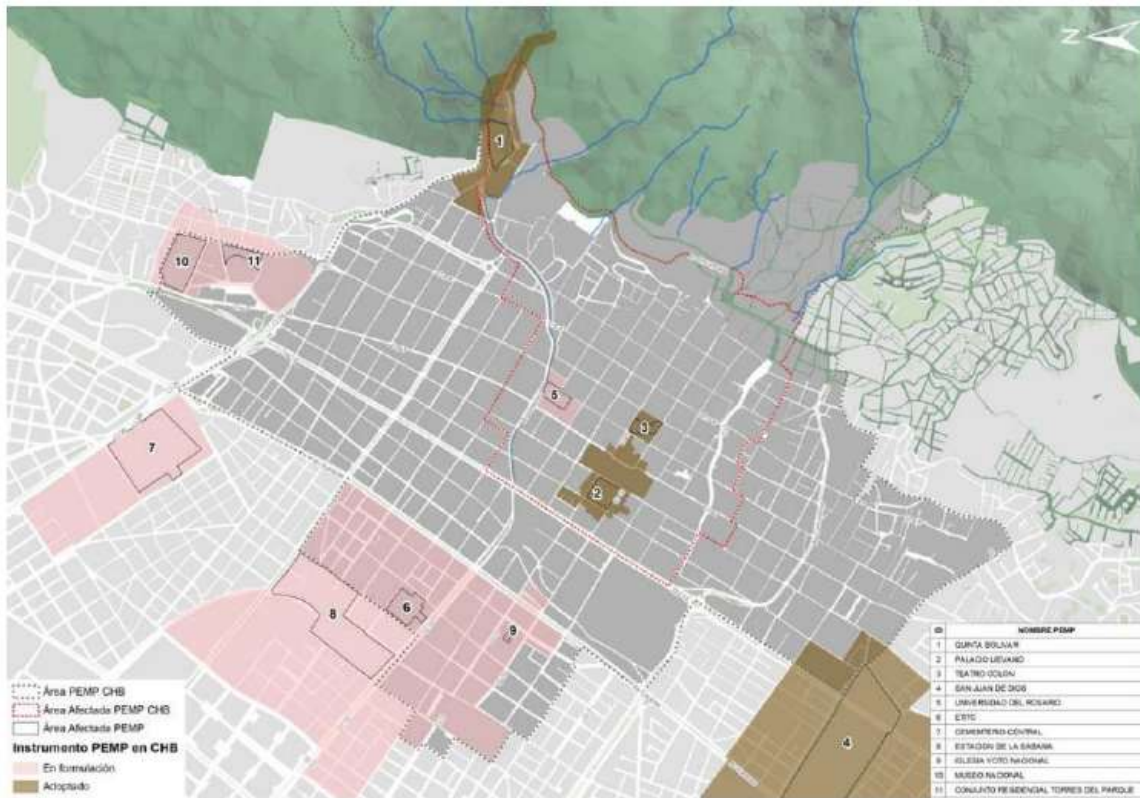
### 5.1. Información secundaria.

#### 5.1.1. Caracterización del entorno urbano: usos del suelo e identificación de centros atractores.

A continuación se presentan los mapas de la asignación de la norma urbana general y específica, en donde se utilizan las determinantes normativas que establecen los instrumentos vigentes adoptados y/o en formulación de carácter nacional y distrital, así como los proyectos estratégicos de carácter público o privado que son determinantes para asignar el tratamiento.

En el orden nacional, al interior del ámbito de estudio del PEMP CHB se encuentran 11 monumentos nacionales que tienen el instrumento PEMP aprobado o en fase de formulación. Estos son:

Figura 5. Instrumento PEMP en CHB

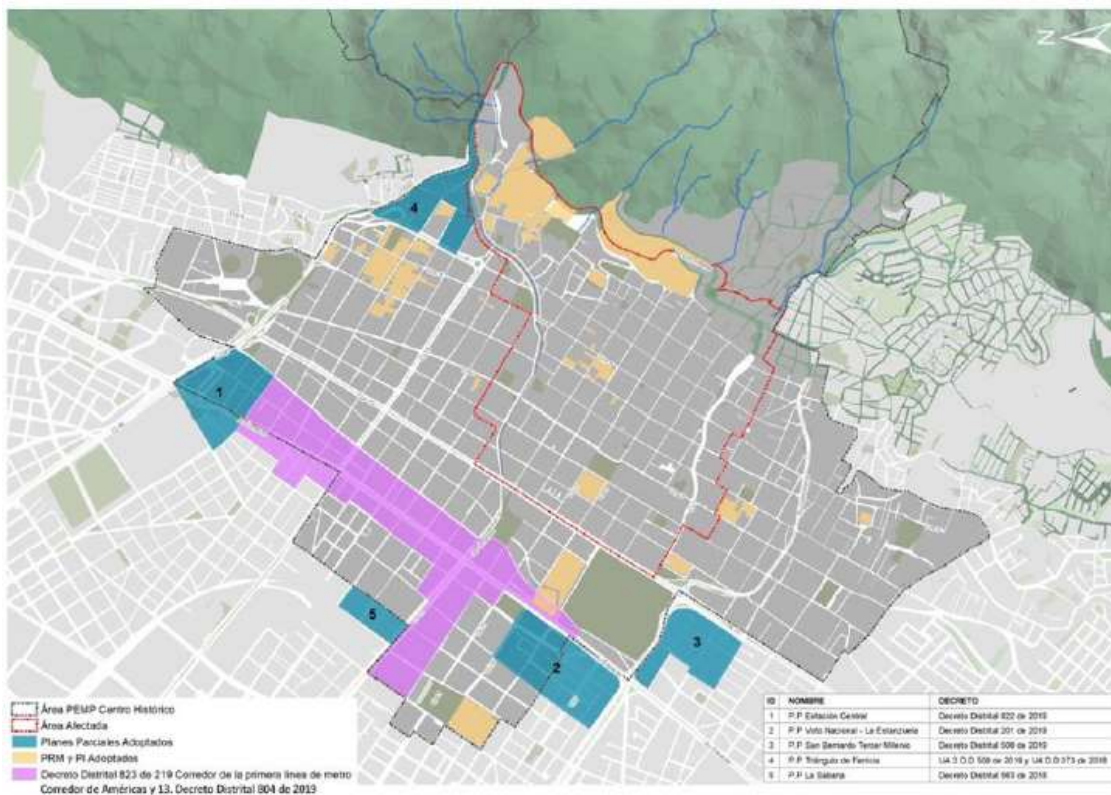


Fuente: Mapa de Determinantes normativas a nivel Nacional. DTS del PEMP CHB

En el siguiente mapa se presenta una serie de proyectos estratégicos a nivel de ciudad que tienen un impacto directo al interior del ámbito del PEMP CHB, como es el caso de la Primera Línea de Metro de Bogotá – PLMB o de los Planes Parciales adoptados los cuales buscan suplir el déficit de vivienda y espacio público en el sector. También existen catorce (14) Planes de Implantación

y/o Planes de Regularización y Manejo adoptados asociados a equipamientos o a establecimientos de comercio de más de 2000 m<sup>2</sup> los cuales plantean normas diferenciadas al interior del ámbito.

Figura 6. Proyectos Estratégicos a nivel ciudad en Área PEMP CHB



Fuente: Mapa de Determinantes normativas a nivel Distrital. DTS del PEMP CHB

En el área de estudio se localizan trescientos cuarenta y nueve (349) equipamientos, divididos así:

- Doscientos cincuenta y cinco (255) son equipamientos colectivos de diversas escalas representando el 73% (noventa y siete (97) ubicados en el Sector Antiguo y ciento cincuenta y

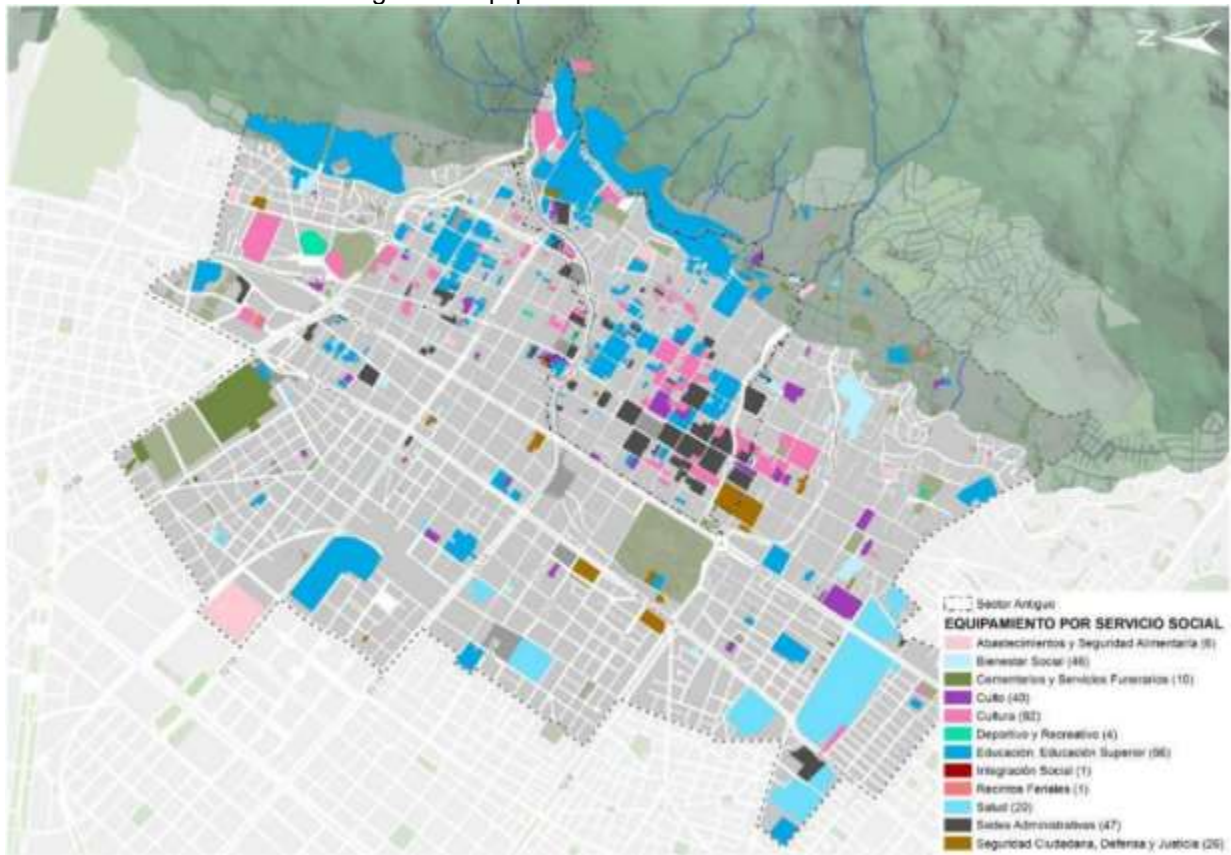
ocho (158) en el resto del área de estudio), agrupados en cincuenta y seis (56) equipamientos de Educación, noventa y dos (92) de Cultura, veinte (20) de Salud, cuarenta y seis (46) de Bienestar Social, uno (1) de Integración social y cuarenta (40) de Culto.

- Solamente hay cuatro (4) equipamientos deportivos y recreativos, que representan el 1,15%. Se localizan fuera del Sector Antiguo.

- Noventa (90) son equipamientos de servicios urbanos básicos de diversas escalas, representando el 25,8% del total. Treinta y cuatro (34) se localizan en el Sector Antiguo y cincuenta y seis (56) en el resto del área de estudio. Se encontraron veintiséis (26) equipamientos de Seguridad Ciudadana, seis (6) de Abastecimiento, uno (1) Recinto Ferial, diez (10) entre Cementerios y Servicios Funerarios y cuarenta y siete (47) de Administración Pública.

- En cuanto a su carácter o propiedad, de los trescientos cuarenta y nueve (349) equipamientos identificados, ciento noventa y dos (192) son de propiedad pública (55%) y ciento cincuenta y siete (157) de propiedad privada (45%).

Figura 7. Equipamientos en Área PEMP CHB



Fuente: Mapa del Sistema de Equipamientos en el área de estudios. DTS del PEMP CHB

En cuanto a la cobertura de los equipamientos según su escala, se identificaron ochenta y siete (87) de escala metropolitana (treinta y seis (36) en el Sector Antiguo), veintidós (22) de escala

urbana (seis (6) en el Sector Antiguo), ciento sesenta y cuatro (164) de escala zonal (setenta y dos (72) en el Sector Antiguo), cincuenta y siete (57) de escala vecinal (nueve (9) en el Sector Antiguo) y diecinueve (19) sobre los que no se tiene información.

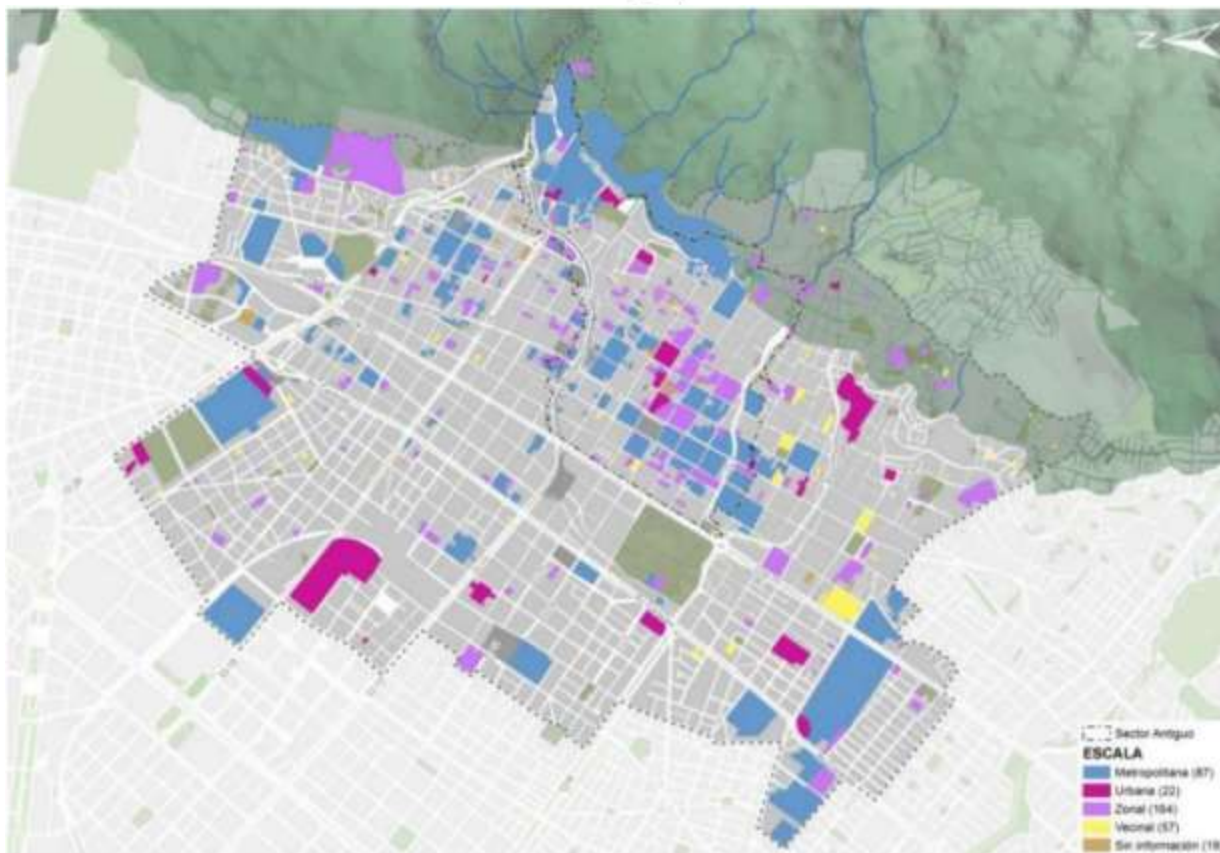
De acuerdo con su propiedad, de los ciento noventa y dos (192) públicos, sesenta y uno (61) son de escala metropolitana, once (11) de escala urbana, noventa (90) de escala zonal y veintiuno (21) de escala vecinal, nueve (9) no se tiene información. Respecto a los ciento cincuenta y siete (157) de propiedad privada, veintiséis (26) son de escala metropolitana, once (11) de escala urbana, setenta y cuatro (74) de escala zonal y treinta y seis (36) de escala vecinal, diez (10) no se tiene información.

En lo relativo a las áreas que ocupan los equipamientos, los trescientos cuarenta y nueve (349) se pueden agrupar de acuerdo con los siguientes rangos

- Área entre 0 -1.000 m<sup>2</sup> 153
- Área entre 1.001 -10.000 m<sup>2</sup> 157
- Área entre 10.001 -20.000 m<sup>2</sup> 21
- Área entre 20.001 -100.000 m<sup>2</sup> 17
- Área mayor a 100.000 m<sup>2</sup> 1

Esta clasificación, revela que el 89% de los equipamientos tiene un área inferior a los 10.000 m<sup>2</sup> (44% menor a 1.000 m<sup>2</sup> y 45% entre 1.001 y 10.000 m<sup>2</sup>) y que tan solo el 11% tiene áreas superiores.

Figura 8. Porcentajes de Equipamientos en Área PEMP CHB



Fuente: Mapa del Sistema de Equipamientos en el área de estudios. DTS del PEMP CHB

### 5.1.2. Análisis de la siniestralidad caracterizado por actor vial.

La siniestralidad vial constituye un fenómeno multicausal que emerge de la interacción compleja entre factores humanos, vehiculares, ambientales y de infraestructura. Este fenómeno impacta de manera diferenciada a los diversos actores viales, con una mayor incidencia en los peatones, ciclistas y motociclistas —usuarios que, por su elevada vulnerabilidad física, presentan tasas de fatalidad y de lesiones graves superiores a otros grupos. Estos patrones reflejan tanto las condiciones de diseño y operación de la red vial, como conductas de riesgo y dinámicas de movilidad que incrementan la probabilidad de ocurrencia de eventos de tránsito adversos.

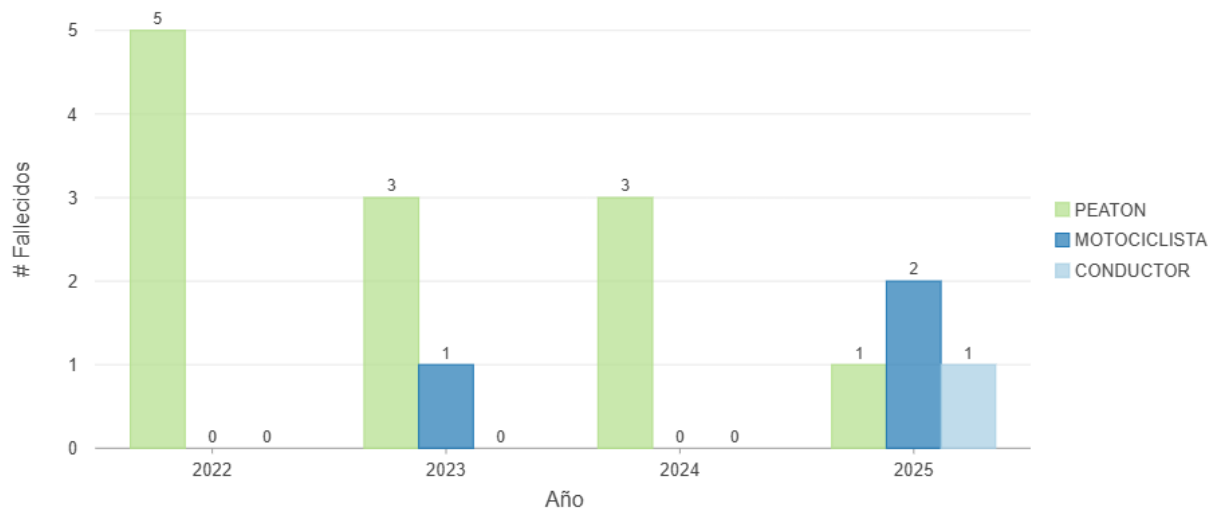
El análisis de siniestralidad desde una perspectiva integral reconoce que los siniestros viales no son eventos aislados ni imputables a una sola causa, sino el resultado de la convergencia de múltiples determinantes: exceso de velocidad, conductas de riesgo, deficiencias en la infraestructura y factores contextuales como la morfología urbana y las condiciones ambientales. Esta aproximación es coherente con el enfoque de Sistema Seguro (*Safe System Approach*), el cual parte de la premisa de que los seres humanos cometen errores y son físicamente

vulnerables, por lo que los sistemas de movilidad deben diseñarse de manera que estos errores no resulten en consecuencias fatales o de alta gravedad. Un sistema seguro considera la interacción entre infraestructura, gestión de velocidades, comportamiento de los usuarios y normativa, para distribuir de forma corresponsable la seguridad entre diseñadores, operadores y usuarios del sistema vial.

En este marco, Bogotá ha adoptado de manera explícita la Visión Cero como política orientadora de su gestión de seguridad vial. La Visión Cero parte del principio fundamental de que *ninguna muerte o lesión grave por siniestros viales es aceptable y que todas las fatalidades son, en gran medida, prevenibles*. Este enfoque ha sido incorporado en el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, adoptado mediante el Decreto 494 de 2023, en el que se articula el enfoque de Visión Cero con los pilares del Sistema Seguro para transformar la gestión de la movilidad, priorizar la vida de los usuarios vulnerables y orientar decisiones de planificación, diseño y operación vial hacia la reducción sostenida de víctimas fatales y lesionados graves.

Dicho lo anterior, a continuación se presenta el análisis del número de víctimas fallecidas por siniestros viales en el área de intervención del PEMP del Centro Histórico de Bogotá. Con base en una consulta realizada en el Sistema de Información Geográfica de Accidentes de Tránsito (SIGAT) el día 13 de enero de 2026, se identificó que, para el período comprendido entre 2022 y 2025, se registraron un total de 16 víctimas fatales por siniestros viales en el área de estudio. De este total, la mayoría de las víctimas corresponden a peatones, quienes representan el 75% de los casos (12 de 16), lo cual evidencia la alta vulnerabilidad de este actor vial en el contexto del Centro Histórico, tal como se muestra en la gráfica correspondiente.

Figura 9. Víctimas fallecidas por siniestros viales en área de estudio (2022 - 2025).



Fuente: OSV con información de SIGAT, 2026.

Además del elevado número de víctimas peatones —cuyo análisis por tipo de actor asociado se detalla más adelante—, resulta relevante el incremento de víctimas motociclistas registrado en los últimos años, con un caso en 2023 y dos casos en 2025, consolidándose este actor como el segundo con mayor número de fallecimientos en el área de estudio. En conjunto, estos dos actores viales vulnerables —peatones y motociclistas— concentran el 93,75% de las muertes por siniestros viales en el área de intervención del PEMP del Centro Histórico (15 de 16 casos), lo que evidencia la necesidad de priorizar medidas orientadas a su protección en el marco de las estrategias de movilidad y seguridad vial.

En términos de interacciones entre actores viales, la tipología más frecuente corresponde a eventos que involucran peatones y buses de transporte de pasajeros. Tanto el elevado número de víctimas peatones como la recurrencia de esta interacción pueden explicarse, en parte, por las características urbanas y funcionales del Centro Histórico, el cual concentra altos volúmenes de circulación peatonal, una marcada población flotante asociada a actividades administrativas, comerciales, turísticas y culturales, y una intensa operación de transporte público. Esta combinación de factores incrementa la exposición al riesgo y la probabilidad de conflicto entre modos, especialmente en corredores y entornos con alta mezcla de usos y limitada segregación espacial, lo que refuerza la necesidad de priorizar intervenciones orientadas a la protección del peatón y a la gestión segura de la operación del transporte público en el área de estudio.

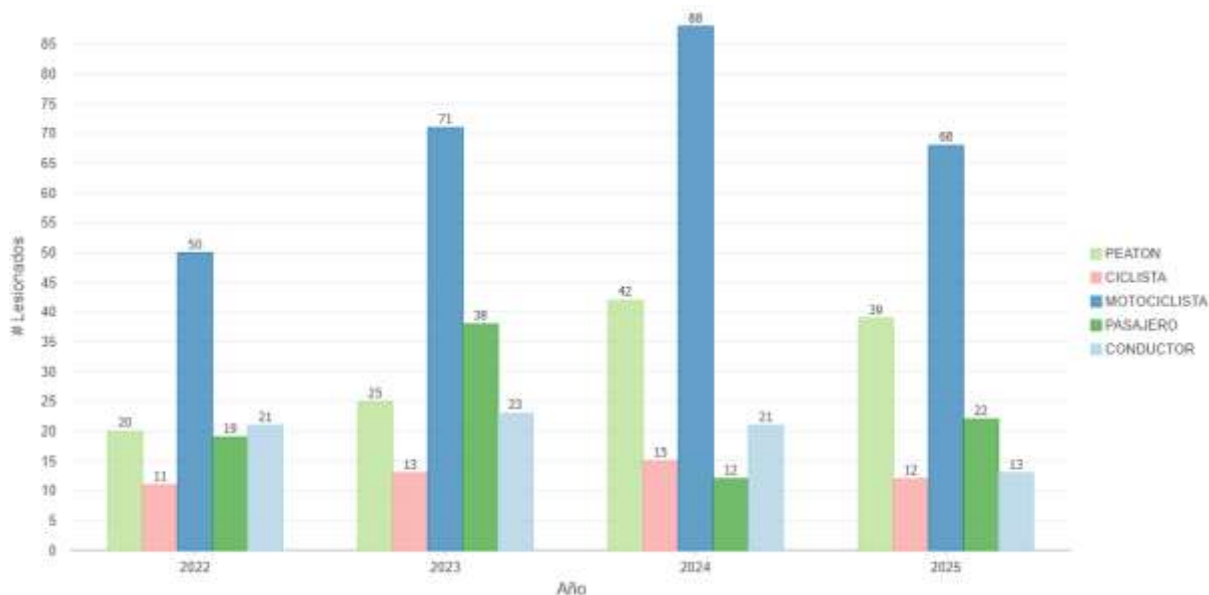
Figura 10. Matriz de interacción de siniestros con fallecidos en área de estudio (2022 - 2025).

Asociado \ víctima	Bicicletas	Buses de transporte de pasajeros	Motocicletas	Taxis	Transporte de carga	Vehículos livianos	Volcamiento, objeto fijo o caída de ocupante	#N/D	Total general
CONDUCTOR								1	1
MOTOCICLISTA	1						2		3
PEATÓN		5	2	1	2	2			12
Total general	1	5	2	1	2	2	2	1	16

Fuente: OSV con información de SIGAT, 2026

Con el fin de complementar el análisis de severidad de los siniestros viales, a continuación se presenta la distribución de las víctimas lesionadas según actor vial en el área de estudio. En este caso, el actor que concentra el mayor número de eventos corresponde a los motociclistas, quienes representan el 44,4% del total de víctimas lesionadas. No obstante, se observa una disminución en el número de casos registrados entre 2024 y 2025, pasando de 88 a 68 víctimas, lo que equivale a una reducción aproximada del 22,7%. Por su parte, el peatón se constituye como el segundo actor vial más afectado, lo que reafirma la condición de vulnerabilidad de estos usuarios en el contexto del Centro Histórico.

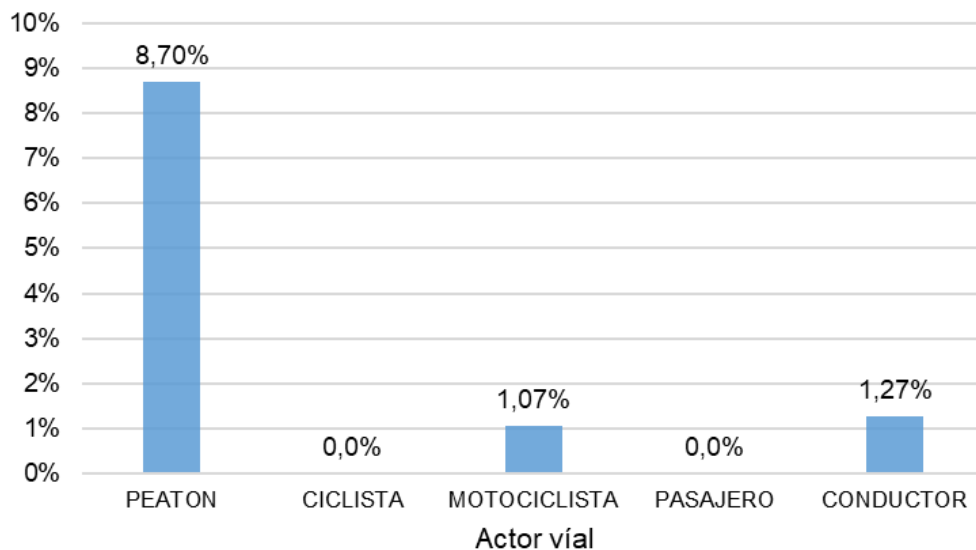
Figura 11. Víctimas lesionadas por siniestros viales en área de estudio (2022 - 2025).



Fuente: OSV con información de SIGAT, 2026.

Con base en la relación entre víctimas fallecidas y el total de víctimas (fallecidos y lesionados) por actor vial, se evidencian diferencias significativas en la severidad de los siniestros según el tipo de usuario involucrado. Tal como se observa en la gráfica, los peatones presentan la mayor proporción de fallecimientos, con un 8,7% del total de víctimas, lo que confirma la alta letalidad de los eventos que los involucran en el área de estudio. En contraste, los motociclistas y conductores registran proporciones considerablemente menores, con valores de 1,07% y 1,27%, respectivamente, mientras que para ciclistas y pasajeros no se registran víctimas fatales en el período analizado. Este comportamiento pone de manifiesto que, aunque algunos actores concentran un mayor número de eventos, la severidad de los siniestros es sustancialmente más alta en aquellos que involucran peatones, reforzando la necesidad de priorizar intervenciones orientadas a su protección bajo los principios del Sistema Seguro y la Visión Cero.

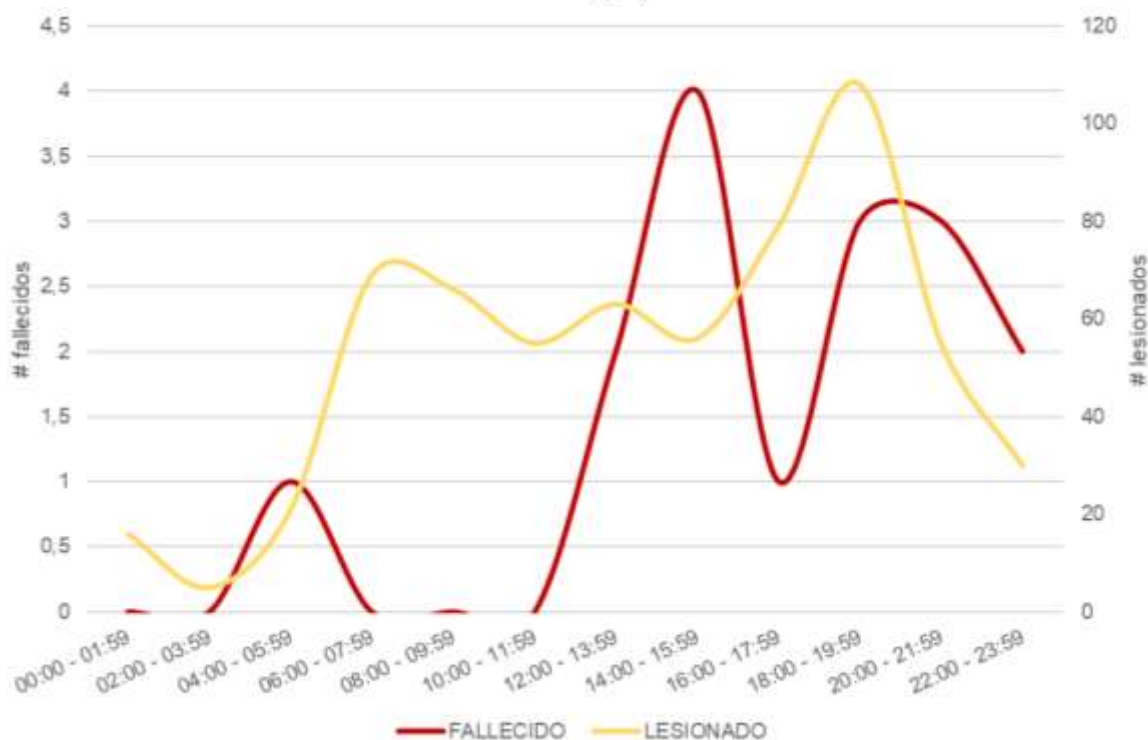
Figura 12. Relación de fallecidos por total de víctimas (fallecidos + lesionados) según actor vial.



Fuente: OSV con información de SIGAT, 2026.

Desde una perspectiva temporal, el análisis de la distribución horaria de las víctimas evidencia que los periodos de mayor ocurrencia de siniestros con víctimas fallecidas no coinciden necesariamente con aquellos en los que se concentran los siniestros con víctimas lesionadas. En particular, el principal pico de víctimas fatales se registra en la franja comprendida entre las 14:00 y las 15:59, lo que sugiere la presencia de condiciones de mayor severidad durante las horas de la tarde. En contraste, el mayor número de víctimas lesionadas se concentra en la franja de la tarde-noche, especialmente entre las 18:00 y las 19:59, asociada a periodos de mayor intensidad de desplazamientos. Adicionalmente, los lesionados presentan una distribución más homogénea a lo largo del día, manteniéndose en niveles relativamente constantes entre las 06:00 y las 15:59, lo que indicaría una exposición sostenida al riesgo durante la jornada diurna, a diferencia de los fallecidos, cuya ocurrencia se concentra en franjas horarias específicas.

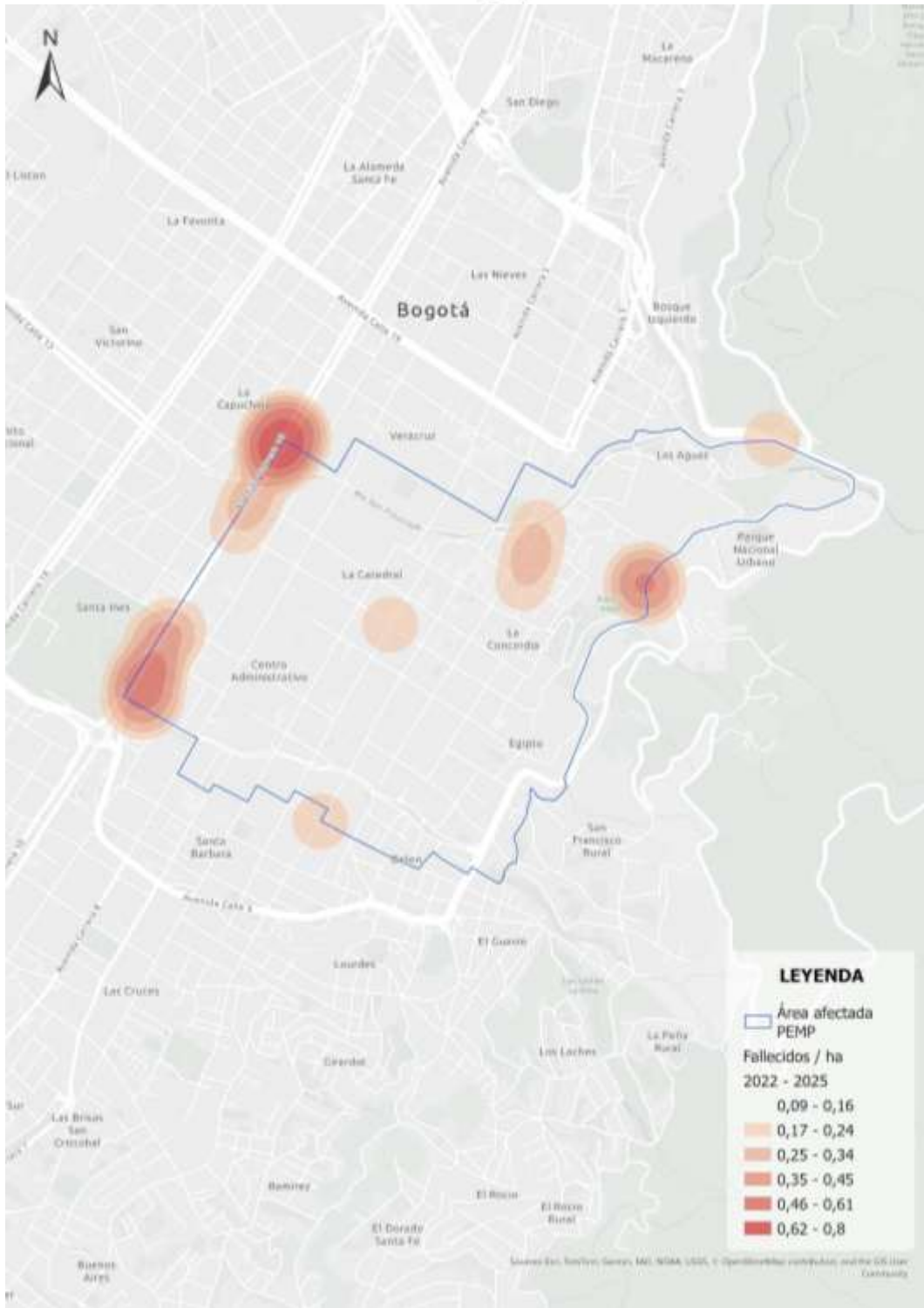
Figura 13. Rangos horarios de víctimas fallecidas y lesionadas por siniestros viales en el área de estudio.



Fuente: OSV con información de SIGAT, 2026.

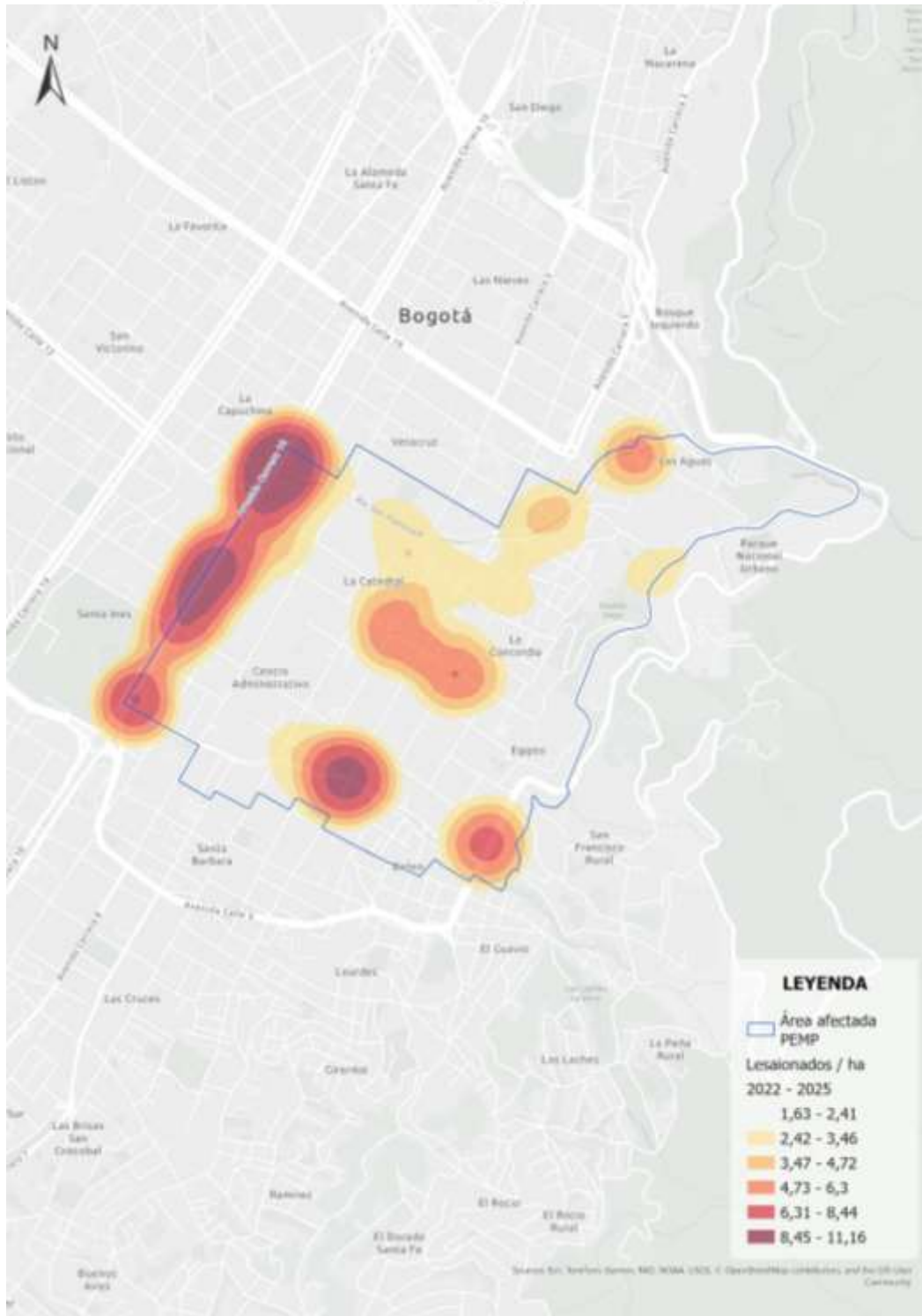
Con el fin de profundizar en la dimensión espacial de la siniestralidad vial en el área de intervención del PEMP del Centro Histórico, se realizó un análisis de concentración de eventos mediante la elaboración de mapas de calor, diferenciando entre víctimas fallecidas y víctimas lesionadas. Inicialmente se generaron mapas de calor independientes para las víctimas fallecidas y para las víctimas lesionadas, con el propósito de reconocer similitudes y diferencias en su distribución espacial. Si bien se identifican diferencias en la distribución espacial de los siniestros con consecuencias fatales frente a aquellos con víctimas lesionadas —siendo los primeros más concentrados y los segundos más dispersos—, se evidencian ubicaciones coincidentes de alta recurrencia para ambos tipos de eventos, particularmente sobre la Avenida Carrera 10, en el tramo comprendido entre la Calle 7 y la Calle 8, así como en la intersección con la Calle 15, lo que sugiere la presencia de factores estructurales persistentes de riesgo que requieren una atención prioritaria.

Figura 14. Mapa de calor de víctimas fallecidas por siniestros viales en área de estudio.



Fuente: OSV con información de SIGAT, 2026.

Figura 15. Mapa de calor de víctimas fallecidas por siniestros viales en área de estudio.

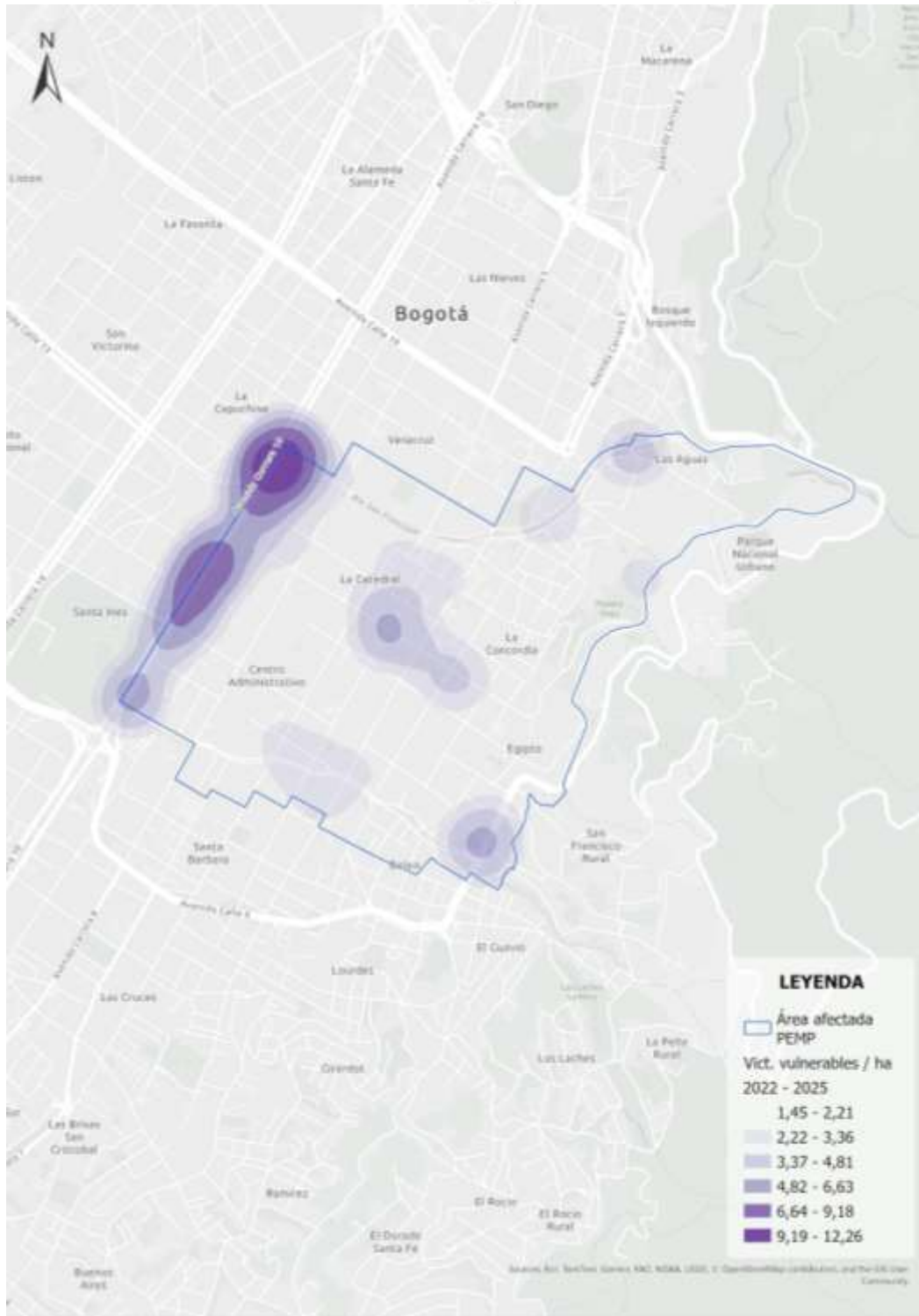


Fuente: OSV con información de SIGAT, 2026.

Posteriormente, y en coherencia con la metodología establecida en el lineamiento PE03-L02 para la identificación de ubicaciones críticas, se construyó un mapa integrado que combina la totalidad de las víctimas fallecidas con las víctimas lesionadas correspondientes a actores viales vulnerables —peatones, ciclistas y motociclistas—. La superposición de estos eventos permite priorizar aquellas ubicaciones en las que confluyen altos niveles de concentración de siniestros, mayor severidad de sus consecuencias y un impacto desproporcionado sobre los usuarios más vulnerables del sistema vial. Estas ubicaciones críticas constituyen insumos clave para la formulación de medidas de gestión, diseño y reorganización del espacio vial en el marco del PEMP, bajo los principios del Sistema Seguro y la Visión Cero.

Del análisis espacial se destacan las altas densidades de siniestralidad asociadas a la Avenida Carrera 10, consolidándose este corredor como el eje con mayor concentración de eventos en el área de estudio, particularmente hacia su costado norte. Asimismo, se identifica como ubicación crítica la intersección de la Carrera 5 con la Calle 12, donde la recurrencia de siniestros evidencia condiciones de riesgo que ameritan una intervención prioritaria en el marco del PEMP.

Figura 16. Mapa de calor de víctimas fallecidas por siniestros viales en área de estudio.



Fuente: OSV con información de SIGAT, 2026.

El análisis de la siniestralidad vial en el área de intervención del PEMP del Centro Histórico de Bogotá evidencia que los siniestros de tránsito constituyen un fenómeno complejo y multicausal, con impactos desproporcionados sobre los actores viales más vulnerables. Los resultados muestran una alta concentración de víctimas peatones y motociclistas, una mayor letalidad en los eventos que involucran peatones, así como diferencias relevantes en los patrones temporales y espaciales entre víctimas fallecidas y lesionadas. Estas dinámicas reflejan condiciones estructurales de riesgo asociadas a la configuración del espacio vial, la intensidad de la actividad urbana y la convivencia modal característica del Centro Histórico.

Desde una perspectiva de planificación, la identificación de ubicaciones críticas mediante análisis espaciales y la aplicación de la metodología del lineamiento PE03-L02 constituyen insumos fundamentales para la toma de decisiones en el marco del PEMP. La priorización de corredores e intersecciones con alta severidad y concentración de siniestros refuerza la necesidad de implementar intervenciones integrales orientadas a la gestión de velocidades, la protección de usuarios vulnerables y la reorganización del espacio vial, en coherencia con los principios del Sistema Seguro y la Visión Cero, con el objetivo de reducir de manera sostenida la ocurrencia y la gravedad de los siniestros viales.

### 5.1.3. Malla vial

La infraestructura de malla vial de la zona según la información disponible en SIGIDU, se observa que se tiene una longitud de 31.93 km-calzada dentro del polígono del proyecto, compuestos por 390 segmentos viales, los cuales se encuentran distribuidos en malla vial arterial, la cual incluye vías arteriales y troncales, con una longitud de 9.5 km-calzada (29.75%), malla vial intermedia, con una longitud de 15.70 km-calzada (49.16%) y malla vial local con 6.73 km-calzada (21.09%)

Figura 17. Malla vial arterial polígono de estudio



Fuente: Mapas Bogotá

Figura 18. Malla vial Intermedia polígono de estudio



Fuente: Mapas Bogotá

Figura 19. Malla vial Local polígono de estudio



Fuente: Mapas Bogotá

Cabe aclarar que el cálculo de las cifras de extensión efectuado por el IDU se realizó acorde con la clasificación vial establecida por el Decreto Distrital 190 de 2004. No obstante, esta clasificación es homologable o similar a la que se presenta en el Decreto Distrital 555 de 2021.

Dentro del polígono del proyecto PEMP se tienen varios proyectos a nivel de movilidad importantes de articular. En primer lugar se tienen los proyectos del plan de Regularización y Manejo de la Universidad Gran Colombia – Sedes La Candelaria, los cuales se encuentran en distintos puntos del polígono. Junto con el proyecto de la Universidad Gran Colombia, se tiene otro proyecto importante a tener en cuenta el cual corresponde al Cable aéreo de las localidades Santa Fe y Candelaria, el cual busca generar una conexión con la zona de Monserrate.

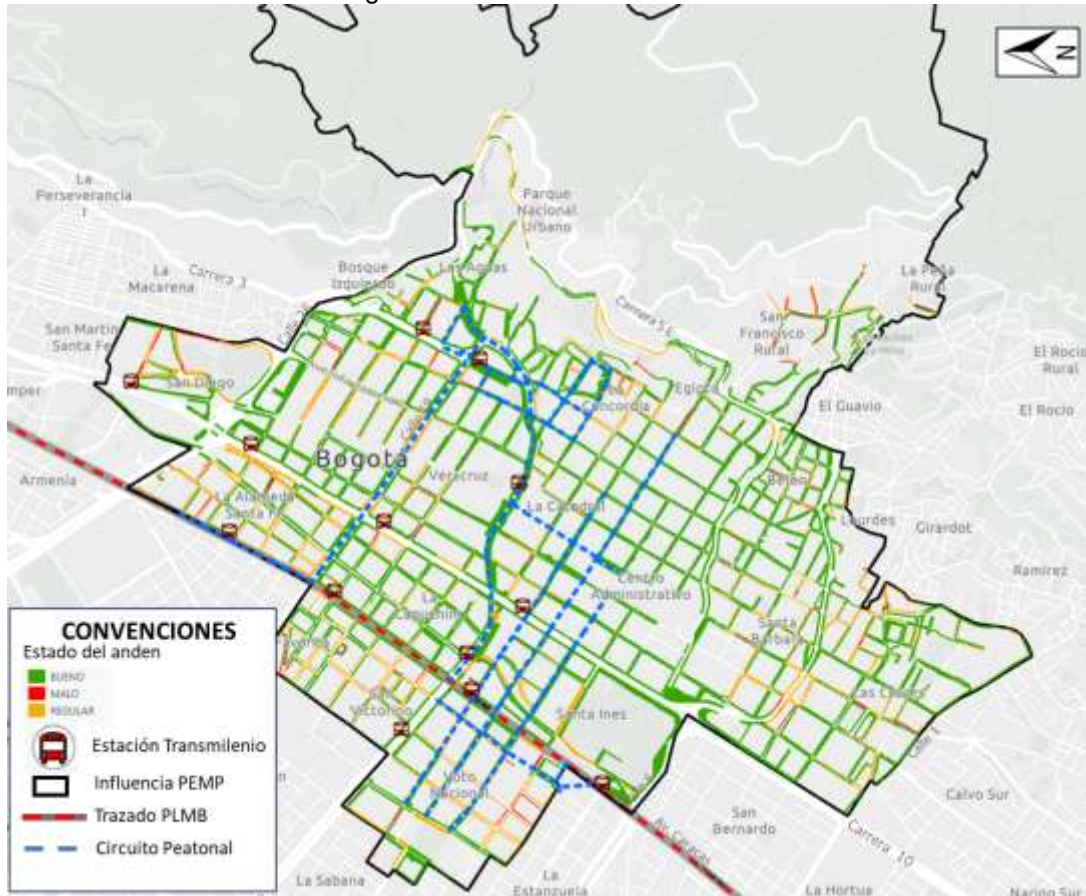
#### **5.1.4. Red Peatonal**

La infraestructura peatonal de la zona, según el diagnóstico del IDU con corte a diciembre de 2023, presenta un ancho promedio de andén de 3,3 metros. Este valor resulta de la variación en las dimensiones, que van desde los 0,5 metros hasta amplios 32,3 metros en zonas específicas como alamedas y plazoletas.

En cuanto al estado de los andenes, de un total de 1963, el 69% (1363) se encuentra en buen estado. Los 540 restantes están calificados como regulares (461) o malos (79), y 60 andenes aún no tienen diagnóstico.

Debido a la presencia de 13 estaciones de TransMilenio, esta área se considera de alta afluencia peatonal, con un constante flujo de personas que se desplazan hacia los servicios de transporte público y los equipamientos de la zona.

Figura 20. Infraestructura Peatonal



Fuente: SDM con insumos IDU-ESRI

Para el caso de los proyectos peatonales su definición se basa en el objetivo de garantizar la conectividad, accesibilidad, seguridad y comodidad para los ciudadanos. Estos proyectos se rigen por un marco normativo y de planeación que incluye:

- **Plan de Ordenamiento Territorial (Decreto Distrital 555 de 2021):** que plantea el modelo de proximidad para peatones.
- **Programas integrales de proximidad:** creados por las Unidades de Planeamiento Local para mejorar la conectividad a servicios del Sistema del Cuidado y al transporte público.
- **Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Bogotá 2023 - 2035 (Decreto Distrital 497 de 2023):** define las estrategias de movilidad.
- **Actuaciones Estratégicas (AE):** intervenciones urbanas para consolidar el modelo de ocupación territorial.
- **Plan de Desarrollo Distrital Bogotá Camina Segura 2024-2027 (Acuerdo Distrital 927 de 2024):** que establece las directrices de desarrollo.
- **Política Pública del Peatón:** que orienta la gestión hacia una movilidad peatonal segura y accesible.

- **Planes de Intervención para el Mejoramiento Integral (PIMI):** que establecen los procedimientos de priorización de territorios.

De acuerdo a lo anterior, sobre el el área de influencia del PEMP Centro Histórico, se lleva a cabo la formulación e implementación del Circuito peatonal zona Centro, sobre el cual se espera atender los requerimientos peatonales del proyecto Primera Línea de Metro de Bogotá.

### 5.1.5. Red de Cicloinfraestructura

La extensión de la red de cicloinfraestructura a corte de diciembre de 2024 por parte del Instituto Desarrollo Urbano en la zona de estudio es de 20.8 km, lo que representa aproximadamente el 3% de la red total que maneja la ciudad, esta se encuentra clasificada de acuerdo a la guía de cicloinfraestructura colombiana de la siguiente manera:

Figura 21. Clasificación de la red de cicloinfraestructura en el área de influencia del centro histórico.

Subtipo/Ciclorred	Vía ciclista	Vía ciclo-adaptada	Total general
<b>Banda ciclo preferente</b>	0	1.26	1.26
<b>Calle o zona peatonal</b>	0	3.27	3.27
<b>Carril ciclo preferente</b>	0	5.82	5.82
<b>Ciclobanda</b>	7.15	0	7.15
<b>Ciclorruta</b>	3.32	0	3.32
<b>Total general</b>	<b>10.47</b>	<b>10.35</b>	<b>20.82</b>

Fuente: SDM con insumos IDU

De la tabla anterior se puede apreciar que la mitad de la red de cicloinfraestructura del sector es compartida con otros actores viales (Peatón y vehículos motorizados).

De otra parte, la definición de nuevos trazados de cicloinfraestructura se rigen bajo el propósito de garantizar la conectividad con la red de cicloinfraestructura existente, seguridad, comodidad y usabilidad para el ciclista en distintas localidades de la ciudad, utilizando como información base lo dispuesto en los siguientes instrumentos de planeación:

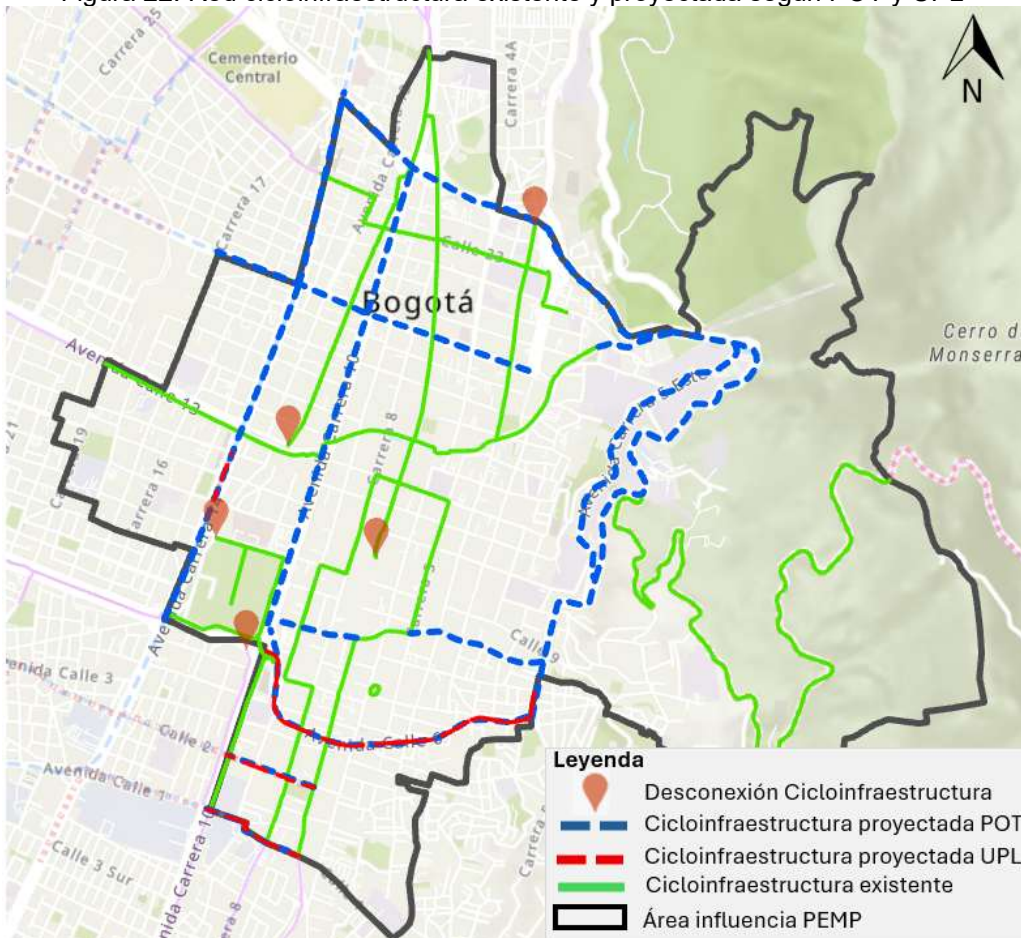
- Plan de Ordenamiento Territorial adoptado por el Decreto Distrital 555 de 2021, donde se presenta a nivel indicativo los trazados proyectados para implementación de nuevas ciclorrutas en la ciudad.
- Programas integrales de proximidad creados por la Unidades de Planeamiento Local, donde presentan a nivel indicativo la red de ciclorruta proyectada a nivel zonal.
- Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Bogotá 2023 - 2035, adoptado mediante el Decreto Distrital 497 de 2023.

- Actuaciones Estratégicas (AE) o intervenciones urbanas integrales en ámbitos espaciales determinados donde confluyen proyectos o estrategias de intervención, para concretar el modelo de ocupación territorial.
- Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá Camina Segura” 2024-2027, compilado en el Acuerdo Distrital 927 de 2024.

De acuerdo con lo anterior el Plan de Ordenamiento Territorial decreto 555 de 2021 proyecta en la zona de estudio 15.8 km de nueva cicloinfraestructura, mientras que el decreto de UPL centro histórico proyecta 2.7 km, los cuales tiene una vigencia de implementación en un tiempo de mediano y largo plazo.

La distribución espacial de lo anteriormente mencionado puede verse reflejado en la imagen de la figura 22.

Figura 22. Red cicloinfraestructura existente y proyectada según POT y UPL



Fuente: SDM con insumos IDU-ESRI

Es importante precisar que si bien la mitad del red de cicloinfraestructura presentan exclusividad para circulación en bicicleta, la cicloinfraestructura desarrollada a nivel de andén presenta alta

afluencia de peatones lo que favorece a un mayor conflicto entre estos actores de la movilidad (peatón ciclista).

### 5.1.6. Red de Transporte Público (Paraderos y accesibilidad)

Para el Centro Histórico, comprendido entre Av. Circunvalar y Cra 19A, y entre Cl 29 Bis y Cl 1, se tienen 104 rutas del SITP (Sistema Integrado de Transporte Público), las cuales se caracterizan de la siguiente manera:

Figura 23. Caracterización de rutas SITP

Cantidad	Tipo de ruta
100	Zonales
3	Complementarias
1	Especial

Fuente: Análisis STPu

Cabe precisar que en el SITP (Sistema Integrado de Transporte Público) de Bogotá, las rutas complementarias y especiales son tipos de servicios que facilitan la movilidad de los usuarios, cada uno con características y propósitos distintos. Las rutas complementarias, de una parte, sirven para conectar zonas cercanas a las estaciones del componente troncal de TransMilenio, mientras que las rutas especiales se enfocan en zonas periféricas de la ciudad donde el transporte público tradicional no llega.

Ahora bien, si el desarrollo del proyecto conlleva afectaciones en la operación del SITP se recomiendan las siguientes consideraciones:

Informar sobre la implementación de esta a los concesionarios de los servicios del componente zonal del SITP:

Establecer los dispositivos de control, así como de señalización horizontal y vertical a los que haya lugar, con el fin de orientar adecuadamente a los conductores del componente zonal del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).

En caso de afectar o trasladar paraderos de las rutas SITP, es indispensable garantizar la señalización y los lineamientos establecidos en la Resolución 313780 de 2023 “Por medio de la cual se adoptan lineamientos para adecuar o construir paraderos con condiciones de accesibilidad”.

En el caso de requerir la modificación de los trazados actuales de las rutas del componente zonal del SITP, se deberán adelantar las mesas técnicas correspondientes con el ente gestor

Transmilenio S.A. y en caso de requerir la autorización de nuevos corredores de movilidad local, se deberá cumplir con los lineamientos expuestos en la Resolución 483 de 2019 “Por medio de la cual se establece una metodología para establecer corredores de transporte público y se dictan otras disposiciones”.

Se deben garantizar condiciones adecuadas para las maniobras de giros derechos e izquierdos de los servicios del SITP identificados, tanto en materia de seguridad vial como de diseño geométrico, especialmente en aquellos donde no se dispone de intersecciones semaforizadas. Es importante tener en cuenta que actualmente se vienen realizando adecuaciones en algunos paraderos del sistema de transporte zonal, mediante el Contrato de Concesión 186 de 2020, celebrado entre el DADEP y la empresa Equipamientos Urbanos Nacionales de Colombia — EUCOL S.A.S.

A partir de la identificación de los 148 paraderos relacionados en el polígono PEMP-CH, se evidenció que veinticuatro (24) se encuentran dentro de la priorización del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público-DADEP y pueden llegar a tener intervenciones en los próximos meses.

Dentro de esta zona, se han realizado intervenciones en once (11) paraderos del SITP por parte del DADEP, por lo que se debe tener en cuenta que estos tienen unas pólizas vigentes, en la siguiente tabla se muestran los paraderos implementados:

Figura 24 . Paraderos intervenidos por el DADEP

Cenefa	Nombre	Vía	Dirección	Implementación
239C00	Pq. Central Bavaria	AK 13	AK 13 - CL 29	DADEP - 2 Trimestre 2024
507A00	Br. Las Aguas	CL 22	CL 22 - KR 1 Este	DADEP - 3 Trimestre 2024
510A00	Teleféricos de Monserate	AC 20	AC 20 - AK 1	DADEP - 2 Semestre 2023
717A00	IED Antonio José Uribe	CL 6	AC 6 - KR 9	DADEP - 2 Trimestre 2024
788A00	Br. La Capuchina	AK 10	AK 10 - CL 15	DADEP - 2 Semestre 2023
790A00	Br. Santa Inés	AK 10	AK 10 - CL 9	DADEP - 2 Semestre 2023
809A00	Estación Las Nieves	AK 10	AK 10 - CL 18	DADEP - 2 Semestre 2023
812A00	Estación Las Nieves	AK 10	AK 10 - CL 17	DADEP - 2 Trimestre 2024
785A00	Br. Centro Administrativo	AK 10	AK 10 - CL 9	DADEP - 1 Trimestre 2025
243A00	Br. Veracruz	AC 19	AC 19 - KR 8	DADEP - 4 Trimestre 2024
243B00	Br. Veracruz	AC 19	AC 19 - KR 8	DADEP - 4 Trimestre 2024

Fuente: Análisis propio SDM-STPU

De igual manera, es importante que se tenga en cuenta que mediante los convenios IDU-TM CTO -1540-17 e IDU-TM CTO -1611-19, se implementaron siete (7) paraderos, los cuales se muestran a continuación:

Figura 25. Paraderos intervenidos por el IDU

Cenefa	Nombre	Vía	Dirección	Implementación
096A00	Br. La Alameda	AK 13	AK 13 - CL 20	Convenio IDU-TM CTO - 1611-19
241A00	Br. La Capuchina	AC 19	AC 19 - KR 12	Convenio IDU-TM CTO - 1611-19
249A00	Br. La Alameda	AC 19	AC 19 - AK 13	Convenio IDU-TM CTO - 1611-19
249B00	Br. La Alameda	AC 19	AC 19 - KR 12	Convenio IDU-TM CTO - 1611-19
283A13	Colegio La Giralda	KR 3	KR 3 - AC 1	Convenio IDU-TM CTO - 1540-17
329A13	Br. Las Cruces	KR 3	KR 3 - CL 1C	Convenio IDU-TM CTO - 1540-17
505A00	Universidades	CL 22	CL 22 - KR 2	Convenio IDU-TM CTO - 1540-17

Fuente: Análisis propio SDM-STPU

Finalmente, si el proyecto tiene dentro de sus alcances la intervención de andenes donde se encuentren ubicados paraderos del SITP o se proyecte el traslado o reubicación de los mismos se debe consultar previamente al DADEP, a la Dirección Técnica de Infraestructura de Transmilenio S.A y a la SDM, a fin de coordinar acciones para que los paraderos a intervenir cumplan con lo establecido en la resolución 313780 de 2023 “ Por medio de la cual se adoptan lineamientos para adecuar o construir paraderos con condiciones de accesibilidad”.

#### **5.1.7. Caracterización de las condiciones actuales de la señalización y dispositivos de control de tránsito.**

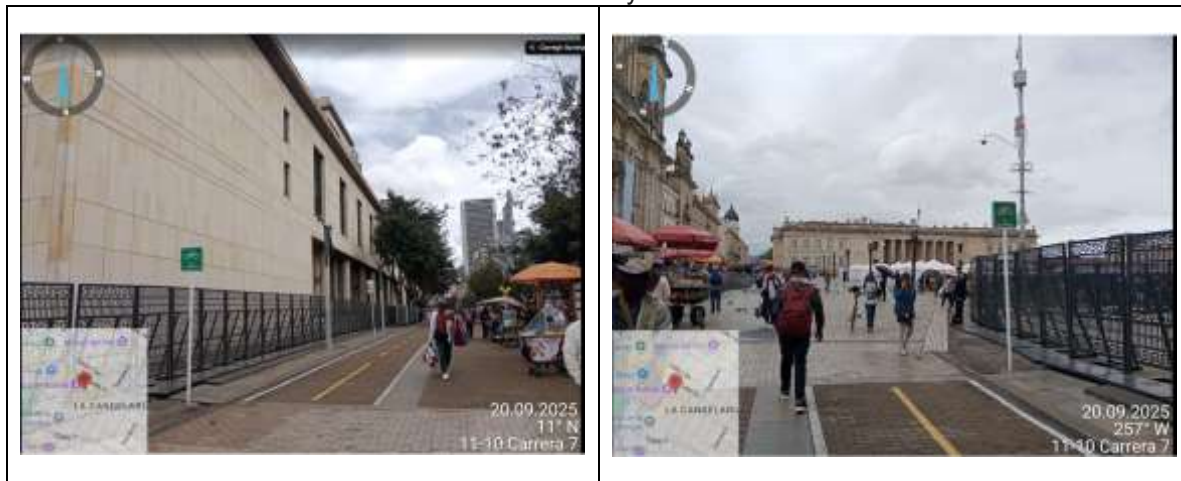
Desde la Subdirección de Señalización de la SDM, se cuenta con 3 proyectos en el centro histórico de Bogotá, ubicados en la Av. KR 7 entre la CL 11 y la CL 24, donde se contempla la restauración de la señalización de ciclorruta bajo el diseño CPS\_676\_MV\_01\_04, con señalización vertical tipo SIC-05 “Inicio de ciclorruta”, SIC-04 “Fin de ciclorruta”, SRC-05/Plaqueta “Circulación compartida/PRIORIDAD PEATÓN”, SRC-01/SR-23 “Conserve la derecha/Prohibida

circulación de motocicletas”, SIC-02 “Dirección inmediata a la ciclo-infraestructura”, SRC-06/SPC-01 “Ciclo-infraestructura/Vehículos en la ciclo-infraestructura”, SR-01 “Pare”, SRC-03 “Circulación no compartida”, SRC-02/Plaqueta “Obligatorio descender de la bicicleta/Sistema Bicicletas compartidas”, SRC-05/Plaqueta “circulación compartida/Zona de peatones” y SIC-01 “Nombre o código de la cicloinfraestructura/Carrera 7”

En cuanto a la demarcación de la ciclo-infraestructura, se cuenta con línea de borde de carril, línea eje central segmentada, flecha de frente, pictograma de “PARE”, línea transversal en cruce controlado por PARE.

La SDM realizó una visita técnica al sitio indicado en la solicitud el 20 de septiembre de 2025. A continuación, se presenta el registro fotográfico de la visita relacionada, donde se identifica la señalización dispuesta en el lugar objeto del análisis.

Figura 26. Registro fotográfico visita técnica. Panorámicas de la ciclo-infraestructura de la KR 7 entre la CL 11 y CL 24









Fuente: SDM-Subdirección de Señalización

En cuanto a los Proyectos corredor cultural CL 11 entre la KR 5 y KR 7 y corredor cultural de la CL 12A entre KR 7 y KR 8, se implementará el diseño EX\_17\_033\_1881\_12 con el fin de mejorar el espacio público mediante urbanismo táctico<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> El urbanismo táctico es una corriente del urbanismo moderno que ha venido tomando fuerza desde hace un par de años alrededor del mundo. Su filosofía se basa en el concepto de realizar transformaciones urbanas a través del uso de elementos temporales (Adriá, 2015). Es una fórmula colaborativa de transformación de los espacios públicos basada en principios de innovación, creatividad, adaptabilidad y resiliencia mediante actuaciones locales, reversibles, asequibles y rápidas que buscan generar un impacto positivo y sostenido en el tiempo en las comunidades a las cuales va dirigido, para abrir paso a soluciones de carácter permanente en el mediano y largo plazo. (DADEP, 2022)

### 5.1.8. Red semaforica

En la zona de influencia del proyecto PEMP se encuentran instaladas 142 intersecciones semaforizadas, de las cuales 139 cuentan con módulos para peatones. En la siguiente tabla se relacionan las intersecciones, y el número de grupos peatonales con las que cuenta cada una.

Figura 27. Intersecciones Semaforizadas

ID	EXTERNO	DIRECCIÓN	LOCALIDAD	GRUPOS PEATONALES
1	2706	AC 6 X ENTRADA PATIO TRANSMILENIO	LOS MÁRTIRES	38B
2	2102	KR 8 X AC 19	SANTA FE	34,213
3	2771	AK 19 X CL 23	LOS MÁRTIRES	32,294,394 (Reg)
4	2708	AK 18 X CL 11	LOS MÁRTIRES	28,211
5	2707	KR 19 X CL 11	LOS MÁRTIRES	27,212,316
6	2089	CL 22 X FUNICULAR	CANDELARIA	25,34,213
7	2025	KR 7 X CL 17	SANTA FE	24,34,212,312
8	2028	KR 7 X CL 12B	CANDELARIA	24,34,212,312
9	2112	KR 9 X CL 13	CANDELARIA	24,32
10	2043	AK 10 X CL 22	SANTA FE	24,22A,21,31,32A,34
11	2114	KR 16 X AC 13	LOS MÁRTIRES	24,213 (Exc)
12	2001	KR 7 X CL 7	CANDELARIA	24,212
13	2300	KR 17 X CL 23	LOS MÁRTIRES	24,211

ID	EXTERNO	DIRECCIÓN	LOCALIDAD	GRUPOS PEATONALES
14	3037	KR 18 X CL 3	LOS MÁRTIRES	24,211
15	2089	KR 1 ESTE X CL 22	CANDELARIA	23A,214
16	2064	KR 13 X CL 23	SANTA FE	23A,211
17	2109	KR 4 X CL 16	CANDELARIA	23A
18	2707	KR 19 X CL 12	LOS MÁRTIRES	232,112
19	2124	KR 9 X CL 23	SANTA FE	23,33,212
20	2113	KR 8 X CL 12	CANDELARIA	23,33,211,311
21	2109	KR 4 X CL 13	CANDELARIA	23,31
22	2070	KR 12 X AV JIMÉNEZ (CL 13)	SANTA FE	23,24 (Exc)
23	2956	KR 21 X AC 13	LOS MÁRTIRES	23,24 (Exc)
24	3098	TV 17 X AC 1	ANTONIO NARINO	23, 21A, 2114
25	2706	AC 6 X SALIDA PATIO TRANSMILENIO	LOS MÁRTIRES	22B
26	2301	KR 16 X CL 22	LOS MÁRTIRES	22A,24
27	2114	KR 17 X AC 13	LOS MÁRTIRES	22,33,214
28	2102	KR 9 X AC 19	SANTA FE	22,32,33,214
29	3262	KR 7 X CL 2	SANTA FE	22,32,213,313

ID	EXTERNO	DIRECCIÓN	LOCALIDAD	GRUPOS PEATONALES
30	2025	KR 7 X CL 16	SANTA FE	22,32 (Exc)
31	2084	AK 14 X CL 24	SANTA FE	22,31
32	2707	KR 19 X CL 10	LOS MÁRTIRES	22,27A
33	2007	KR 5 X CL 7	CANDELARIA	22,24,34,213
34	2708	AK 17 X CL 11	LOS MÁRTIRES	22,24,32,34
35	2939	KR 7 X CL 22	SANTA FE	22,24,32,34
36	2119	KR 19 X AC 13	LOS MÁRTIRES	22,24,32,33
37	2124	KR 9 X CL 22	SANTA FE	22,24,32
38	3043	KR 7 X CL 1	SANTA FE	22,24,32
39	3038	KR 6 X CL 6	SANTA FE	22,24,313
40	3039	KR 7 X CL 6	SANTA FE	22,24,313
41	2091	AK 14 X CL 15	SANTA FE	22,24,31,34
42	3689	AK 14 X CL 4	SANTA FE	22,24,31
43	2129	KR 7 X CL 26B	SANTA FE	22,24
44	2010	KR 3 ESTE X CL 7	CANDELARIA	22,23,3911
45	2771	AK 19 X DG 23 BIS	LOS MÁRTIRES	22,23,33 (Reg)
46	2940	KR 7 X CL 24	SANTA FE	22,23,33 (Exc)
47	2044	KR 12 X AC 19	SANTA FE	22,23,32,34

ID	EXTERNO	DIRECCIÓN	LOCALIDAD	GRUPOS PEATONALES
48	2023	KR 7 X CL 23	SANTA FE	22,23,32,33
49	2028	AK 7 X CL 12	CANDELARIA	22,23,32,33
50	2198	KR 7 X CL 18	SANTA FE	22,23,32,33
51	2828	AK 19 X CL 24	LOS MÁRTIRES	22,23,32,33
52	2123	KR 9 X CL 24	SANTA FE	22,23,32
53	3041	AK 10 X CL 2	SANTA FE	22,23,31
54	2024	KR 7 X AC 19	SANTA FE	22,23,24,32,33,34
55	2027	KR 7 X CL 13	CANDELARIA	22,23,24,32
56	2092	AK 14 XAC 13	SANTA FE	22,23,24,31,33,34
57	2772	KR 24 X CL 24	LOS MÁRTIRES	22,23,23A
58	2020	AK 10 Y KR 7 X CL 27	SANTA FE	22,22A (Exc)
59	2043	KR 12 X CL 22	SANTA FE	22,214,32,314
60	2006	KR 9 X CL 17	SANTA FE	22,214
61	2037	AK 10 X CL 10	CANDELARIA	22,211 (Exc)
62	3098	AK 14 X DG 1BIS S	ANTONIO NARINO	22,21
63	2001	KR 7 X CL 6C	CANDELARIA	22 (Exc)
64	2008	KR 9 X CL 16	SANTA FE	22 (Exc)
65	2128	KR 5 ESTE X CL 12	CANDELARIA	22 (Exc)

ID	EXTERNO	DIRECCIÓN	LOCALIDAD	GRUPOS PEATONALES
66	2107	KR 3 X CL 26C	SANTA FE	22
67	3098	KR 13 X AC 1	ANTONIO NARINO	21B, 2113
68	2020	AK 7 X CL 28	SANTA FE	212,294
69	2020	AK 7 X CL 29	SANTA FE	2112 (Exc)
70	2909	KR 13 X CL 26A	SANTA FE	2111 (Exc)
71	2708	AK 18 X CL 10	LOS MÁRTIRES	2111
72	2909	KR 13 X CL 28	SANTA FE	211,293
73	2121	KR 5 X CL 23	SANTA FE	211,23A,311
74	2031	KR 5 X CL 26C	SANTA FE	211
75	2065	KR 13 X CL 20	SANTA FE	211
76	2300	KR 17 X CL 24	LOS MÁRTIRES	21,33
77	2942	AK 10 X CI 9	SANTA FE	21,32,291,292,293
78	3690	AK 14 X CL 2 S	ANTONIO NARINO	21,32
79	2065	KR 13 X CL 22	SANTA FE	21,24A,31
80	3037	AK 18 X DG 4A	LOS MÁRTIRES	21,24A
81	2004	KR 4 X CL 7	CANDELARIA	21,24,33
82	2034	AK 10 X CL 17	SANTA FE	21,24,32,34

ID	EXTERNO	DIRECCIÓN	LOCALIDAD	GRUPOS PEATONALES
83	2086	AK 14 X CL 22	SANTA FE	21,24,32,34
84	2010	KR 3 ESTE X CL 9	CANDELARIA	21,24,312
85	2036	KR 6 X CL 12B	CANDELARIA	21,24,31,34
86	2047	KR 4 X CL 22	SANTA FE	21,24,31,34
87	2122	KR 5 X CL 22	SANTA FE	21,24,31,34
88	2113	KR 8 X CL 12B	CANDELARIA	21,24,31,34
89	2005	KR 5 X CL 17	SANTA FE	21,24
90	2006	KR 8 X CL 17	SANTA FE	21,24
91	2068	KR 13 X CL 17	SANTA FE	21,24
92	3035	KR 2 X CL 6	CANDELARIA	21,23,34,291
93	3036	KR 4 X CL 6	SANTA FE	21,23,34
94	3038	KR 5 X CL 6	SANTA FE	21,23,34
95	3285	AK 14 X CL 3 S	ANTONIO NARINO	21,23,32
96	3097	AK 14 X CL 2	SANTA FE	21,23,32
97	3039	KR 8 X CL 6	SANTA FE	21,23,314
98	2067	KR 13 X AC 19	SANTA FE	21,23,31,34
99	2115	AK 18 X AC 13	LOS MÁRTIRES	21,23,31,34
100	2101	KR 5 X AC 19	SANTA FE	21,23,31,34
101	2007	KR 6 X CL 7	CANDELARIA	21,23,31,33,214,314

ID	EXTERNO	DIRECCIÓN	LOCALIDAD	GRUPOS PEATONALES
102	3262	KR 8 X CL 2	SANTA FE	21,23,31,33
103	2064	KR 13 X CL 24	SANTA FE	21,23,31
104	2121	KR 5 X CL 24	SANTA FE	21,23,31
105	2111	KR 8 X CL 13	CANDELARIA	21,23,31
106	2088	AK 14 X AC 19	SANTA FE	21,23,24,32,33,34
107	2045	KR 9 X CL 7	CANDELARIA	21,23,24,31,33,34
108	2100	KR 4 X AC 19	SANTA FE	21,23,24,31,33,34
109	3098	AK 14 X CL 1	ANTONIO NARINO	21,23,212,2912,31,34,312, 214
110	2110	KR 5 X CL 13	CANDELARIA	21,23
111	2761	KR 19B X CL 24	LOS MÁRTIRES	21,23
112	2708	AK 18 X CL 12	LOS MÁRTIRES	21,23
113	2093	AK 14 X CL 11	SANTA FE	21,22,294
114	3045	AK 10 X CL 2 S	ANTONIO NARINO	21,22,27,31,32
115	2108	KR 3 X CL 22	SANTA FE	21,22,24,31,32,34,54
116	2105	KR 22 X AC 19	LOS MÁRTIRES	21,22,24,31,32,33
117	2949	KR 22 X AC 22	LOS MÁRTIRES	21,22,24,31 (Reg)

ID	EXTERNO	DIRECCIÓN	LOCALIDAD	GRUPOS PEATONALES
118	2954	KR 17 X CL 17	LOS MÁRTIRES	21,22,24
119	2907	KR 13A X CL 28	SANTA FE	21,22,23,34,53
120	2029	AK 10 X CL 24	SANTA FE	21,22,23,31,32,33
121	2104	KR 17 X AC 19	LOS MÁRTIRES	21,22,23,24,33,34 (Reg)
122	3034	KR 3 ESTE X CL 6	CANDELARIA	21,22,23,24,31,32,34, 293
123	2096	AK 14 X AC 6	SANTA FE	21,22,23,24,31,32,33, 34,293
124	2032	AK 10 X AC 19	SANTA FE	21,22,23,24,31,32,33, 34
125	3042	AK 10 X CL 1	SANTA FE	21,22,23,24,31,32,33, 34
126	2094	AK 14 X CL 10	SANTA FE	21,22,23,24,31,32
127	2035	AK 10 X CL 13	CANDELARIA	21,22,23,24,31,32
128	3274	AK 10 X CL 4 S	ANTONIO NARINO	21,22 (Exc)
129	2030	AK 10 X CL 23	SANTA FE	21,22
130	2743	AK 14 X CL 8	SANTA FE	21,22
131	2037	AK 10 X CL 11	CANDELARIA	21,212 (Exc)
132	3114	KR 18 Y TV 17A X DG 1G BIS	LOS MÁRTIRES	21, 23A,292

ID	EXTERNO	DIRECCIÓN	LOCALIDAD	GRUPOS PEATONALES
133	2183	KR 18 X CL 8	LOS MÁRTIRES	21, 23, 33
134	2744	AK 14 X AC 26	SANTA FE	21, 22
135	2008	KR 8 X CL 16	SANTA FE	21 (Exc)
136	2070	KR 13 X AV JIMÉNEZ (CL 13)	SANTA FE	21 (Exc)
137	2106	KR 5A Este X Instituto Roosevelt / U Distrital	SANTA FE	21 (Exc)
138	2909	KR 13 X CL 29	SANTA FE	21 (Exc)
139	2031	KR 5 X CL 27	SANTA FE	21

Fuente: SDM-Subdirección de Semaforización

Adicionalmente en el siguiente mapa se ubican las intersecciones listadas.

Figura 28. Intersecciones semaforizadas área de estudio



Fuente: SDM-Subdirección de Semaforización

### 5.1.9. Comportamiento de los vehículos motorizados - parqueo en vía (Comparendos)

En el área de influencia del PEMP se han realizado operativos de control al tránsito y al transporte en los cuales se han impuesto un total de 45.725 órdenes de comparendo entre enero de 2024 y octubre de 2025, en la tabla a continuación se presentan las 10 órdenes de comparendo más sancionadas en el perímetro referenciado.

Figura 29. Top 10 de órdenes de comparendo impuestas en el área de influencia del PEMP

INFRACCIÓN	DESCRIPCIÓN INFRACCIÓN	2024	2025	TOTAL
C02	Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.	6.324	4.132	10.456
C35	*No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aún cuando porte los certificados correspondientes. Además el vehículo será inmovilizado.	2.737	1.694	4.431

INFRACCIÓN	DESCRIPCIÓN INFRACCIÓN	2024	2025	TOTAL
C14	*Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.	1.893	1.793	3.686
D01	Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que éste sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.	1.741	1.199	2.940
C24	Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente Código.	1.549	1.248	2.797
D02	*Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.	1.613	829	2.442
C31	No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.	1.213	787	2.000
G02	Los peatones y ciclistas que no cumplan con las disposiciones de este código, serán amonestadas por la autoridad de tránsito competente y deberá asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito. La inasistencia al curso será sancionada con arresto de uno (1) a seis (6) días.	1.016	887	1.903
D03	Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.	992	869	1.861
H03	El conductor pasajero o peatón, que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumplan las normas y señales de tránsito que le sean aplicadas o no obedezca las indicaciones que les den las autoridades	954	741	1.695
OTRAS INFRACCIONES		6.297	5.217	11.514
TOTAL		26.329	19.396	45.725

Fuente: Base de datos QLIK (Dispositivos de apoyo en vía) periodo del 01 de enero de 2024 al 31 de octubre de 2025

Asimismo, se han realizado 8.446 inmovilizaciones a vehículos que incumplieron con la ley 769 de 2002 “Código Nacional de Tránsito” entre enero de 2024 y octubre de 2025, en la tabla a continuación se muestran la cantidad de vehículos inmovilizados por mes en el área de influencia del PEMP.

Figura 30. Vehículos inmovilizados por mes en el área de influencia del PEMP

Mes	2024	2025
<i>Enero</i>	568	376
<i>Febrero</i>	531	425
<i>Marzo</i>	359	378
<i>Abril</i>	382	324
<i>Mayo</i>	323	243
<i>Junio</i>	385	313
<i>Julio</i>	375	383
<i>Agosto</i>	364	283
<i>Septiembre</i>	432	228
<i>Octubre</i>	346	248
<i>Noviembre</i>	431	-
<i>Diciembre</i>	749	-
<i>Total</i>	5.245	3.201

Fuente: Base de datos Programación SDM- SCTT. Periodo entre 01 de enero de 2024 al 31 de octubre de 2025

### 5.1.10. Verificación de información suministrada por los fondos locales (SI)

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) recibió de la Secretaría Distrital de Gobierno (SDG) en cabeza de los Fondos de Desarrollo Local (FDL) del Distrito, la información relacionada con los contratos en ejecución y las intervenciones realizadas durante la vigencia 2025 en la localidad de La Candelaria en donde se identificaron cuatro contratos de obra para la intervención del espacio público peatonal y uno para la intervención de la malla vial (contrato 371 de 2025), el cual actualmente se encuentra adjudicado. A continuación, se incluye la información remitida por la SDG sobre la ejecución contractual de los FDL:

Figura 31 - Contratos en ejecución Alcaldía de La Candelaria

### CONTRATOS EN EJECUCION ALCALDIA DE LA CANDELARIA

Localidad	Número Contrato	Vigencia	Tipo De Contrato	Fecha Terminación Contrato	Objeto Contrato	Valor Final Contrato	Porcentaje Avance Físico Contrato
CANDELARIA	242	2022	Obra	17/11/2025	"REALIZAR EL AJUSTE, COMPLEMENTACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS A PRECIO GLOBAL FIJO Y LA CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO A MONTO AGOTABLE, EN LA LOCALIDAD DE CANDELARIA, CON ACCIONES QUE FOMENTEN LA ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA"	\$ 3.085.656.562	65%
CANDELARIA	258	2022	Obra	29/1/2026	"REALIZAR EL AJUSTE Y COMPLEMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS A PRECIO GLOBAL FIJO Y LA CONSTRUCCIÓN Y DOTACIÓN DE UN PARQUE DE BOLSILLO EN LA LOCALIDAD DE LA CANDELARIA A MONTO AGOTABLE"	\$ 523.582.848	10%
CANDELARIA	274	2023	Obra	14/11/2025	"REALIZAR EL DIAGNOSTICO Y LAS OBRAS DE CONSERVACIÓN Y ACCIONES DE MOVILIDAD DEL ESPACIO PUBLICO PRIORIZADO POR EL FDLC A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE"	\$ 4.053.329.214	94%
CANDELARIA	412	2024	Obra	15/12/2025	"REALIZAR EL DIAGNOSTICO Y LAS OBRAS DE CONSERVACIÓN Y ACCIONES DE CICLO INFRAESTRUCTURA PRIORIZADA POR EL FDLC A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE"	\$ 200.000.000	5%

Fuente. SDG 2025

Figura 31. Intervenciones sobre espacio público Localidad La Candelaria

INTERVENCIONES EN LA LOCALIDAD DE LA CANDELARIA SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO PARA LA MOVILIDAD, EJECUTADAS DURANTE LA VIGENCIA 2025																
Localidad	Número Contrato	Vigencia	Tipo De Contrato	Valor Contrato	Objeto Contrato	Categoría Inversión	Tipo Intervención	Zona	Porcentaje Avance Intervención	Fecha Final de la Intervención	Civ	Pk Id	Eje Vial	Desde	Hasta	(m2) Metros Cuadrados

**INTERVENCIONES EN LA LOCALIDAD DE LA CANDELARIA SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO PARA LA MOVILIDAD, EJECUTADAS DURANTE LA VIGENCIA 2025**

CANDELARIA	274	20 23	Obr a	\$ 4.053.3 29.214	"REALIZAR EL DIAGNÓSTICO Y LAS OBRAS DE CONSERVACIÓN Y ACCIONES DE MOVILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO PRIORIZADO POR EL FDLC A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE"	Espacio Público	Mante nimien to	Urba no	100%	3/9/2 025	170 000 21	818 71	"carr era 8"	"call e 12c"	"av jime nez"	197,26
CANDELARIA	274	20 23	Obr a			Espacio Público	Mante nimien to	Urba no	100%	1/9/2 025	170 002 17	818 80	"carr era 9"	"call e 7"	"call e 8"	230,3
CANDELARIA	274	20 23	Obr a			Espacio Público	Mante nimien to	Urba no	100%	17/9/ 2025	170 001 49	818 83	"carr era 9"	"call e 9"	"call e 10"	217,16
CANDELARIA	274	20 23	Obr a			Espacio Público	Mante nimien to	Urba no	100%	1/9/2 025	170 001 22	818 85	"carr era 9"	"call e 10"	"call e 11"	258,94
CANDELARIA	274	20 23	Obr a			Espacio Público	Mante nimien to	Urba no	100%	24/9/ 2025	170 000 92	818 88	"carr era 9"	"call e 11"	"call e 12"	228,32
CANDELARIA	274	20 23	Obr a			Espacio Público	Mante nimien to	Urba no	100%	17/9/ 2025	170 001 19	817 51	"carr era 3"	"call e 12c"	"call e 12d"	155,06
CANDELARIA	407	20 24	Obr a	\$ 145.023 .094	"PROMOVER LA INCLUSIÓN Y BIENESTAR DE LOS VENDEDORES INFORMALES, VINCULÁNDOLOS A CÍRCULOS ECONÓMICOS PRODUCTIVOS, A TRAVÉS DEL MANTENIMIENTO Y EMBELLECIMIENT O DEL ESPACIO PÚBLICO DE LA CANDELARIA"	Espacio Público	Mante nimien to	Urba no	100%	1/9/2 025	170 001 82	816 76	"carr era 1"	"call e 12 b bis"	"call e 12b bis a"	183,4
CANDELARIA	407	20 24	Obr a			Espacio Público	Mante nimien to	Urba no	100%	1/9/2 025	170 001 68	816 78	"carr era 1"	"call e 12 b bis a"	"call e 12 b"	160,01

Fuente. SDG 2025

## 5.2. Información primaria – Visitas de campo

A continuación se encontrará a detalle la información relacionada con la metodología utilizada, la definición de los tramos para el levantamiento de información y lo encontrado en campo a partir de los datos recolectados en las visitas de campo para el polígono del PEMP-CHB.

### 5.2.1. Identificación de variables y metodología de diagnóstico en campo

La metodología empleada para el diagnóstico se basa en el proyecto de consultoría de asistencia técnica implementada entre 2022-2023 por la CAF-IDOM para la SDM, en donde su alcance es la medición de la accesibilidad universal de la red de infraestructura peatonal y sus elementos complementarios. La metodología formulada, incluye las variables por tipo de discapacidad, el propósito es contemplar todos los factores que pueden afectar a una persona con discapacidad (PCD), independientemente de su tipo y así cubrir toda la población, considerando su grupo etario, limitaciones de movilidad o cualquier tipo de discapacidad.

A continuación, se muestran las variables imprescindibles para medir y calificar la accesibilidad universal en la infraestructura peatonal armonizado con el estudio que generó la CAF-IDOM como se muestra a continuación:

Figura 32. Variables del diagnóstico de andenes



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura, modificado de la metodología CAF-IDOM.

Una vez obtenida las 20 variables, se creó la herramienta de medición para los andenes, en donde su calificación se basa en lo establecido por el Manual de Espacio Público (MEP) adoptado mediante Decreto 263 del 2023 y lo estipulado en las Normas Técnicas Colombianas (NTC), como se puede evidenciar en la siguiente tabla:

Figura 33. Calificaciones por atributo

No.	ATRIBUTO	CALIFICACIÓN			
		Si		No	
1	Presencia de andén	1		0	
2	Percepción física del andén	Bueno 1	Regular 0,5	Malo 0	No Aplica -
3	Terreno - Pendiente longitudinal del andén	Plano 1		Ladera 0,5	
4	Ancho Franja de Circulación Peatonal (FCP). Ancho efectivo (crítico).	> ó = 1,80 m 1	1,20 m a 1,79 m 0,5	< 1.20 m 0	No tiene 0
5	Material de la Franja de Circulación Peatonal - FCP	Adoquín 1	Concreto 1	Mixto 0,5	Otro 0
6	Obstáculos fijos (Cantidad)	0 1	1 o 2 0,66	mayor o igual a 3 0,33	
7	Obstáculos temporales (Cantidad)	0 1	1 o 2 0,66	mayor o igual a 3 0,33	
8	Pendiente transversal	Baja 1		Alta 0,5	
9	Cambios de nivel a lo largo del tramo	Sin cambio de nivel 1	Si con Rampa de pendiente baja 0,75	Si con Rampa de pendiente alta 0,25	Si de tipo Escalón/Escalera 0
10	Descanso en andén	Si 1		No 0,5	
11	Señalización podotáctil	Si presenta y es entendible 1	Si presenta pero es regular 0,5	No Presenta 0	No aplica -
12	Iluminación (Poste con luminaria)	Si 1		No 0,33	
13	(Para intersecciones semaforizadas) ¿cuenta con advertencias sonoras?	Si 1	No 0	No aplica -	
14	(Para paraderos) ¿cuenta con señales hápticas? (Sistema Braille)	Si 1	No 0	No aplica -	
15	Advertencias visuales (Señalización informativa o preventiva que advierte al peatón)	Si 1		No 0,5	

No.	ATRIBUTO	CALIFICACIÓN		
		5-6	1-4	0
16	Cruces en proximidad (Cantidad)	5-6	1-4	0
		1	0,8	0
17	Cruces seguros en proximidad (Pompeyano, semáforo, cebrá, puente peatonal, cruce con cebrá y dispositivos de reducción de velocidad) (Cantidad)	5-6	1-4	0
		1	0,8	0
18	¿ Existen herramientas de accesibilidad (vados, pompeyanos) en la esquina de inicio?	Si	No	Costado: N / S / E / W
		1	0	
18,1	En caso de que el cruce peatonal sea con vado ¿Como es la percepción de la pendiente de la rampa?	Baja	Alta	No aplica
		1	0	-
18,2	En caso de que el cruce peatonal sea con vado ¿Cual es el ancho de la rampa?	>= 1,20m	<1,20m	No aplica
		1	0	-
19	¿ Existen herramientas de accesibilidad (vados, pompeyanos) en la esquina final?	Si	No	Costado: N / S / E / W
		1	0	
19,1	En caso de que el cruce peatonal sea con vado ¿Como es la percepción de la pendiente de la rampa?	Baja	Alta	No aplica
		1	0	-
19,2	En caso de que el cruce peatonal sea con vado ¿Cuál es el ancho de la rampa?	>= 1,20m	<1,20m	No aplica
		1	0	-
20	Equipamientos en la zona (de salud: hospitales, de movilidad: paraderos/estaciones, de comercio: centro comercial, educativos: colegios, universidades, jardines infantiles)	Si		No
		0,33		1

Ahora bien, para definir la

ponderación de las diferentes variables y de acuerdo a lo establecido por la CAF IDOM, se identificaron discapacidades o condiciones temporales que se verían afectadas por la ausencia de alguna de las variables anteriormente mencionadas, que podrían ser una barrera. De esta manera, se caracterizaron 14 usuarios de acuerdo con las discapacidades y condiciones que se pueden presentar.

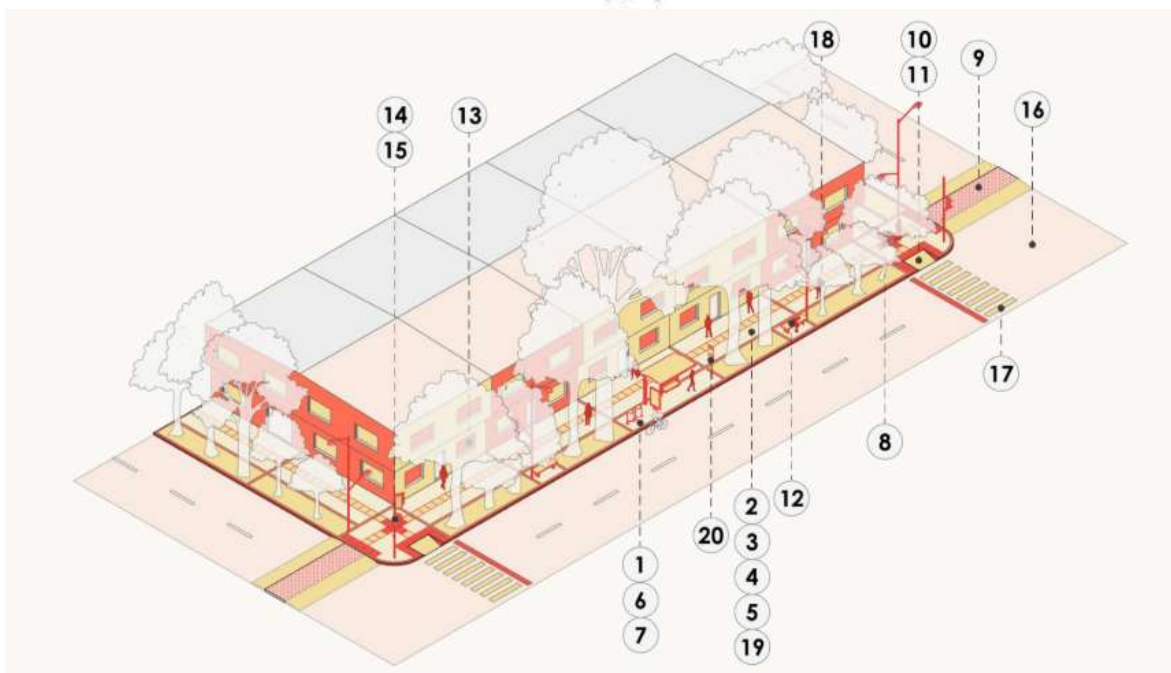
Figura 34. Tipos de discapacidades tenidas en cuenta en el diagnóstico de andenes



Fuente: Metodología CAF-IDOM.

De acuerdo con lo anterior, es posible concluir que, con el fin de que la infraestructura peatonal sea universalmente accesible y permita la transitabilidad de todos, sin excluir a ninguna persona sin importar si tiene una discapacidad permanente o condición temporal, debe cumplir con las condiciones óptimas de cada una de las 20 variables.

Figura 35. Variables usadas en diagnóstico de andenes ubicadas sobre la infraestructura



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura, modificado de la metodología CAF-IDOM.

Tomando en cuenta lo anterior, en donde se evidencia que cada uno de los usuarios presentados tiene sus propias necesidades y el entorno construido responde de manera particular a estas; es importante tener presente que no todas las variables tienen la misma incidencia en garantizar la transitabilidad de todos.

Es así como, entre más discapacidades o condiciones afecta una variable, mayor ponderación o relevancia se le otorgará. En este sentido, la ponderación se realiza en función de la incidencia de cada una de las variables en la transitabilidad de los usuarios descritos anteriormente. Así, se comprende de qué manera las variables pueden afectar la transitabilidad de más usuarios y, por ende, pueden incidir en la inclusividad de la infraestructura peatonal, comprendida como la exclusión de la menor cantidad posible de personas de acuerdo con sus necesidades particulares. Después de realizar este ejercicio para cada una de las variables nos da la siguiente matriz:

Figura 36. Matriz de ponderación de variables teniendo en cuenta los diferentes tipos de discapacidades

		VARIABLES																			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
DISCAPACIDAD	Auditiva																				
	Física																				
	Intelectual																				
	Visual																				
	Sordoceguera																				
	Psicosocial																				
	Múltiple																				
	Personas de talla baja																				
	Madres gestantes																				
	Adultos mayores																				
	Niños																				
	Usuarios con bebé en brazo																				
	Usuarios con coches																				
	Personas con yesos temporales																				
	Total	14	14	12	14	14	14	14	12	10	9	3	14	5	3	6	14	14	14	14	9
Ponderación	1	1	0,86	1	1	1	1	0,86	0,71	0,64	0,21	1	0,36	0,21	0,43	1	1	1	1	0,64	

Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura, modificado de la metodología CAF-IDOM.

Una vez obtenida la matriz y con el objetivo de definir los niveles de transitabilidad de la infraestructura en el andén, se toma la escala de tres colores mencionada en la metodología CAF: Rojo, Amarillo y Verde, en la que se agrupan los resultados de medición de accesibilidad universal para calificar la infraestructura.

A continuación, se presenta la definición de cada categoría y se explica el rango de resultados que agrupa:

- **Rojo: No transitable**

La infraestructura calificada con color rojo corresponderá a aquella que resulta excluyente para todos los tipos de discapacidad, de acuerdo con las variables críticas.

En este sentido, los resultados críticos agrupados en esta categoría cumplen con al menos una de las siguientes condiciones: no hay presencia de andén; el ancho de la franja de circulación peatonal es inferior a 1.2 metros; la percepción física del andén es calificada como mala; el material de la capa de rodadura es zona blanda o no se cuenta con herramientas de accesibilidad en las esquina inicial o final del PK\_ID Andén.

Para tal fin se tomó la sumatoria de la ponderación de acuerdo a la tabla matriz de las siguientes variables:

Figura 37. Variables asociadas a la categoría no transitable

Variable	Atributo	Ponderación
1	Presencia de andén	1
2	Percepción física del andén	1
3	Terreno - Pendiente longitudinal del andén	0,86
4	Ancho Franja de Circulación Peatonal (FCP). Ancho efectivo (crítico)	1
5	Material de la Franja de Circulación Peatonal	1
6	Obstáculos fijos	1
7	Obstáculos temporales	1
18	Herramientas de accesibilidad-esquina inicio	1
19	Herramientas de accesibilidad-esquina final	1
<b>TOTAL</b>		<b>8,86</b>

Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

Obteniendo un valor de 8,86 siendo este el más alto, para un rango entre 0 y 8,86 para la calificación de accesibilidad en color Rojo.

- **Amarillo: Parcialmente transitable**

La infraestructura clasificada en la categoría amarilla cumple, al menos, con los estándares mínimos de las variables críticas anteriormente mencionadas. Sin embargo, la infraestructura aquí clasificada no resulta universalmente accesible, puesto que no cumple con todos los mínimos necesarios en las 20 variables cuantificables en la actualidad y utilizadas para alcanzar la accesibilidad universal. De esta manera, estas infraestructuras “amarillas” pueden garantizar la accesibilidad a usuarios con determinadas discapacidades o condiciones temporales, pero no a todos.

Para tal fin se tomó la sumatoria de la ponderación de acuerdo a la tabla matriz de las siguientes variables:

Figura 38. Variables asociadas a la categoría parcialmente transitable

Variable	Atributo	Ponderación
1	Presencia de andén	1
2	Percepción física del andén	1
3	Terreno - Pendiente longitudinal del andén	0,86
4	Ancho Franja de Circulación Peatonal (FCP). Ancho efectivo (crítico)	1
5	Material de la Franja de Circulación Peatonal	1
6	Obstáculos fijos	1
7	Obstáculos temporales	1
8	Pendiente transversal	0,86
9	Cambios de nivel a lo largo del tramo	0,71

Variable	Atributo	Ponderación
12	Iluminación (Poste con luminaria)	1
16	Cruces en proximidad	1
17	Cruces seguros en proximidad	1
18	Herramientas de accesibilidad-esquina inicio	1
19	Herramientas de accesibilidad-esquina final	1
20	Equipamientos en la zona	0,64
<b>TOTAL</b>		<b>14,07</b>

Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

Obteniendo un valor de 14,07 siendo este el más alto, para un rango entre 8,87 y 14,07 para la calificación de accesibilidad en color Amarillo.

- Verde: Transitable

La infraestructura peatonal clasificada en la categoría verde es la infraestructura peatonal de Bogotá que está más cerca de ser universalmente accesible.

Sin embargo, es importante resaltar que la clasificación en color verde cuenta con rangos que permiten comprender en qué grado una infraestructura peatonal resulta óptima para garantizar la accesibilidad universal. De esta manera, una infraestructura que cumpla con los estándares más exigentes será menos propensa a permitir que ocurran conflictos en la transitabilidad de los usuarios con respecto a una que cumpla con los estándares mínimos, a pesar de que ambas resulten accesibles universalmente para esta clasificación.

Para tal fin se tomó la sumatoria de la ponderación de acuerdo a la tabla matriz de las siguientes variables:

Figura 39. Variables asociadas a la categoría transitable

Variable	Atributo	Ponderación
1	Presencia de andén	1
2	Percepción física del andén	1
3	Terreno - Pendiente longitudinal del andén	0,86
4	Ancho Franja de Circulación Peatonal (FCP). Ancho efectivo (crítico)	1
5	Material de la Franja de Circulación Peatonal	1
6	Obstáculos fijos	1
7	Obstáculos temporales	1
8	Pendiente transversal	0,86
9	Cambios de nivel a lo largo del tramo	0,71
10	Descanso en andén	0,64
11	Señalización podotáctil	0,21
12	Iluminación (Poste con luminaria)	1

Variable	Atributo	Ponderación
13	Advertencia Sonoras	0,36
14	Señales Hápticas	0,21
15	Advertencias Visuales	0,43
16	Cruces en proximidad	1
17	Cruces seguros en proximidad	1
18	Herramientas de accesibilidad-esquina inicio	1
19	Herramientas de accesibilidad-esquina final	1
20	Equipamientos en la zona	0,64
<b>TOTAL</b>		<b>15,92</b>

Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

Obteniendo un valor de 15,93 siendo este el más alto, para un rango entre 14,08 y 15,93 para la calificación de accesibilidad en color Verde.

Para lo cual se obtiene la siguiente tabla resumen de los Indicadores de la accesibilidad en la infraestructura:

Figura 40.  
Categorías asociadas al indicador de accesibilidad andenes

Indicador de Accesibilidad		INFRAESTRUCTURA
<b>Rojo</b>	<b>0 - 8,86</b>	NO TRANSITABLE
<b>Amarillo</b>	<b>8,87 - 14,07</b>	PARCIALMENTE TRANSITABLE
<b>Verde</b>	<b>14,08 - 15,92</b>	TRANSITABLE

de

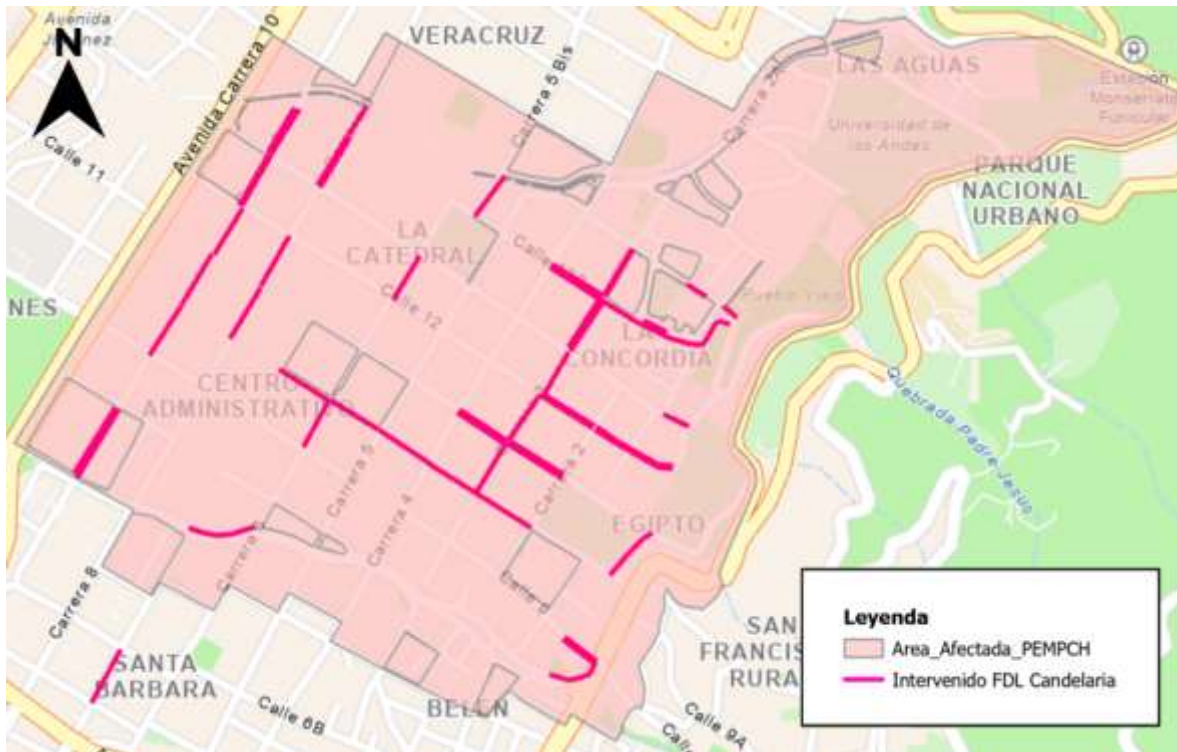
Fuente:SDM-Subdirección de Infraestructura

### 5.2.2. Definición de polígonos

Para la identificación del PK\_ID Andén, se usó como capa base el inventario de andenes del Instituto de Desarrollo Urbano del año del 2020, por ser la información más actualizada.

Teniendo en cuenta el área de afectación directa del PEMP-CHB, se identificaron los contratos de intervención del Fondo de Desarrollo Local de La Candelaria que se estaban ejecutando, con el objetivo de no tomar información de andenes que podían cambiar.

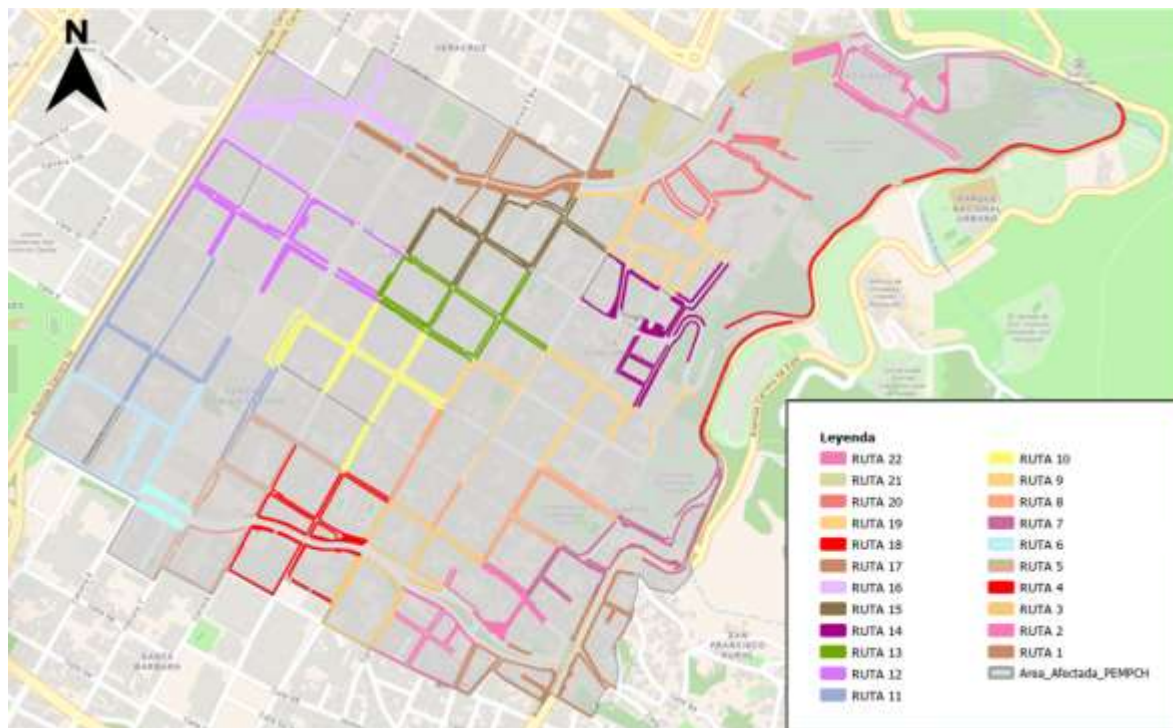
Figura 41. Intervenciones del FDL de La Candelaria en el área afectada del PEMP-CH



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

Teniendo en cuenta que el polígono del PEMP-CHB cuenta con 84,49 km de andén fuera de los andenes que están siendo intervenidos por el FDL, se realiza la distribución de 22 rutas cada una con km equivalentes, como se muestra a continuación:

Figura 42. Rutas de levantamiento de información en el área afectada del PEMP-CH



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

De cada ruta se realizó un mapa con sus respectivos PK\_ID de los andenes, para generar un levantamiento más óptimo sin que se genere un doble levantamiento de información y así mismo se pueda identificar en campo el polígono que abarca cada PK\_ID.

Figura 43. Detalle de ruta para levantamiento de información



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

### 5.2.3. Información del levantamiento de campo por tramos.

Para el levantamiento de los andenes en campo, se diseñó el siguiente formulario que contiene la identificación del andén, las 20 variables anteriormente mencionadas y la representación gráfica que permite tener una toma de información más a detalle.

Figura 44. Formulario diagnóstico de andenes

INDICADORES DE ACCESIBILIDAD										
NOMBRE:		FECHA:								
PK_ID_anden		CIV		Área del anden						
DIRECCIÓN	TRAMO PRINCIPAL			S	DESCR					
	ES				ES					
	CL				CL					
	Tu				Tu					
	Diag				Diag					
			S	MANTA						
ES				ES						
CL				CL						
Tu				Tu						
Diag				Diag						
COSTADO		NORTE (N)		SUR (S)		ESTE (E) - ORIENTE		OESTE (O) - OCCIDENTE		
EVALUACIÓN										
No.	ATRIBUTO			EVALUACIÓN		CALIFICACION		OBSERVACIONES		
1	Presencia de andén			S		No				
2	Percepción física del andén			Bueno		Regular		Mala		
3	Terreno - Pendiente longitudinal del andén			Plano		Ladera				
4	Ancho Frenje de Circulación Peatonal (FCP), Ancho alfileres (ancho)			1.0 - 1.80 m		1.20 m a 1.70 m		> 1.20 m		
5	Material de la Franja de Circulación Peatonal - FCP			Asfalto		Concreto		Mala		
6	Distancias tipo (Cantidad)									
7	Distancias longitudinales (Cantidad)									
8	Fardado transversal			Si		No				
9	Cambios de nivel a lo largo del andén			Si con rango de 10 cm		Si con rango de 10 cm a 15 cm		Si con rango de 15 cm a 20 cm		
10	Diseño de andén			S		No				
11	Satisfacción peatonal			Si presencia y es adecuada		Si presencia pero es regular		No presencia		
12	Satisfacción (Puede ser luminaria)			S		No				
13	(Para intervenciones asfálticas) ¿cuenta con adorneo en concreto?			S		No		No aplica		
14	(Para pavimentos) ¿cuenta con señales luminosas? (Sistema Braille)			S		No		No aplica		
15	Advertencias visuales (Satisfacción informativa a peatones que advierte al peatón)			S		No		No		
16	Cuenta en proximidad (Cantidad)									
17	Cruces seguros en proximidad (Pasepeñas, señaleros, sobre, puente peatonal, cruces con cabina y dispositivos de reducción de velocidad) (Cantidad)							Cantidad		
18	¿ Existen barreras de accesibilidad (sobre, pasepeñas, andén señalero) en la esquina de tránsito			S		No		No / S / B / M		
18.1	En caso de que el cruce peatonal sea con vialidad ¿Cuenta en la proximidad de la esquina de la esquina?			Si		No		No aplica		
18.2	En caso de que el cruce peatonal sea con vialidad ¿Cuenta en el ancho de la esquina?			Si		No		No aplica		
19	¿ Existen barreras de accesibilidad (sobre, pasepeñas, andén señalero) en la esquina de tránsito			S		No		No / S / B / M		
19.1	En caso de que el cruce peatonal sea con vialidad ¿Cuenta en la proximidad de la esquina de la esquina?			Si		No		No aplica		
19.2	En caso de que el cruce peatonal sea con vialidad ¿Cuenta en el ancho de la esquina?			Si		No		No aplica		
20	Equipamiento en la zona (de salud - hospitales, de movilidad peatonal/vehículos, de comercio: centro comercial, educativos: colegios, universidades, parques infantiles)			S		No				
ESQUEMA										
OBSERVACIONES										

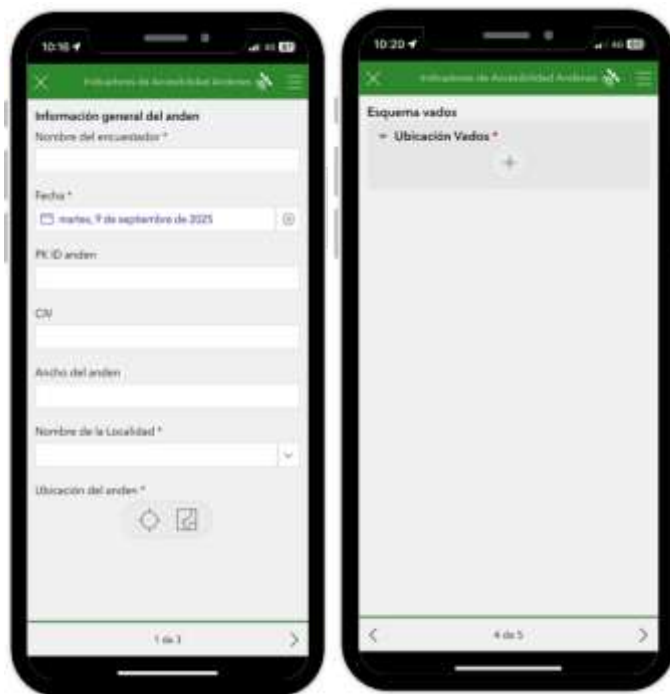
Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

Una vez definidas las 22 rutas para la toma de información, desde la Subdirección de Infraestructura se designaron 6 profesionales para generar el levantamiento en campo, de los andenes de acuerdo a las respectivas rutas anteriormente mencionadas y plasmar los datos correspondientes en el formato físico.

Posteriormente la información fue digitalizada a través de un formulario enlazable a Sistemas de Información Geográfica (SIG), con el que se hizo la revisión y procesamiento de la información de manera más rápida y segura.

A la vez esta herramienta permite georreferenciar los elementos de infraestructura como lo son los vados en la esquina de inicio y final, que permiten el acceso o continuidad en la infraestructura peatonal, siendo estos elementos fundamentales para la accesibilidad de las personas en especial las más vulnerables.

Figura 45. Aplicativo de entorno SIG utilizado para levantamiento de información del PEMP-CH



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

Una vez almacenada la información en la nube de la SDM, se descargó la versión xlsx de los datos para poder procesar y determinar el indicador final para cada PK\_ID. El detalle de la información anteriormente mencionada se encuentra disponible para consulta en el siguiente enlace: [Tramos PEMP CH](#)

## 6. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

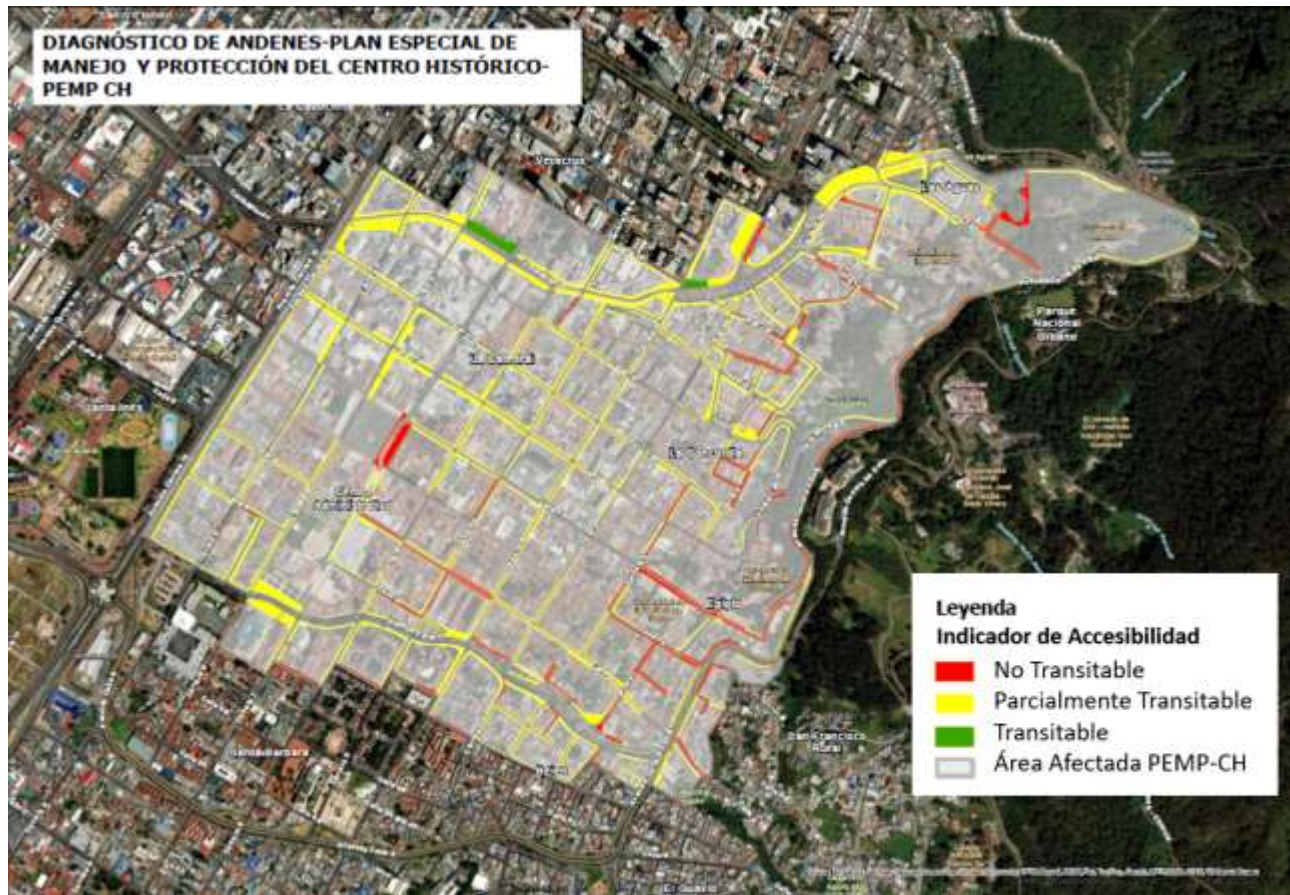
### 6.1. Hallazgos

A continuación se presentan los hallazgos generales y específicos, resultados del análisis de la información obtenida en campo, aplicando la metodología anteriormente descrita, generando un diagnóstico final de los andenes que hacen parte del área afectada del PEMP-CHB.

### 6.1.1. Generales

A partir de los ponderados encontrados para cada uno de los elementos de andén, se realiza un análisis identificando el porcentaje de andenes en la categoría “no transitable”, “parcialmente transitable” y “transitable” como se muestra a continuación:

Figura 46. Clasificación de andenes en el área afectada PEMP-CH de acuerdo al indicador



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

### 6.1.2. Específicos.

Teniendo en cuenta la calificación obtenida en cada variable, se presentan los diagramas de los porcentajes encontrados, obteniendo así un balance más detallado del estado de los andenes en el área afectada del PEMP-CHB

#### 1. Presencia de Andén

calificación	cantidad
no	8
si	496



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

2. Percepción física del andén

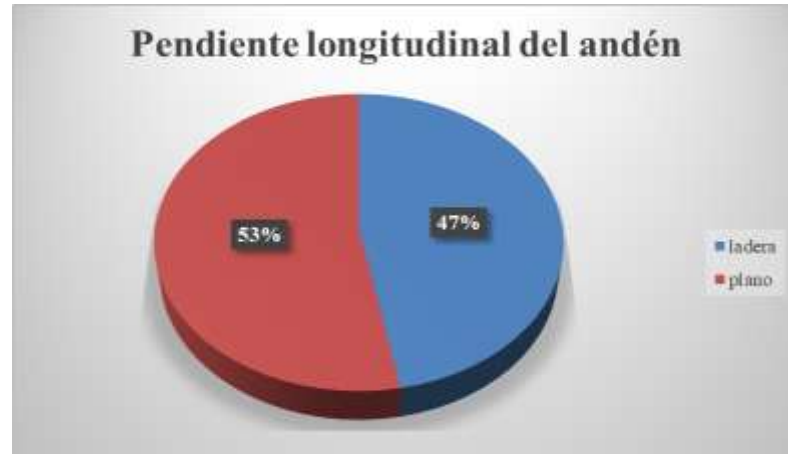
calificación	cantidad
malo	76
bueno	206
regular	214
no aplica	8



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

3. Terreno - Pendiente longitudinal del andén

calificación	cantidad
ladera	237
plano	267



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

4. Ancho Franja de Circulación Peatonal (FCP). Ancho efectivo (crítico).

calificación	cantidad
no tiene o es menor 1,20 m	263
1,20 a 1,79 m	123
mayor o igual 1,80 m	118



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

5. Material de la Franja de Circulación Peatonal - FCP

calificación	cantidad
Otro	19
Mixto	70
Adoquín o concreto	415



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

6. Obstáculos fijos

calificación	cantidad
Mayor o igual a 3	19
1 o 2	70
0	415



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

7. Obstáculos temporales

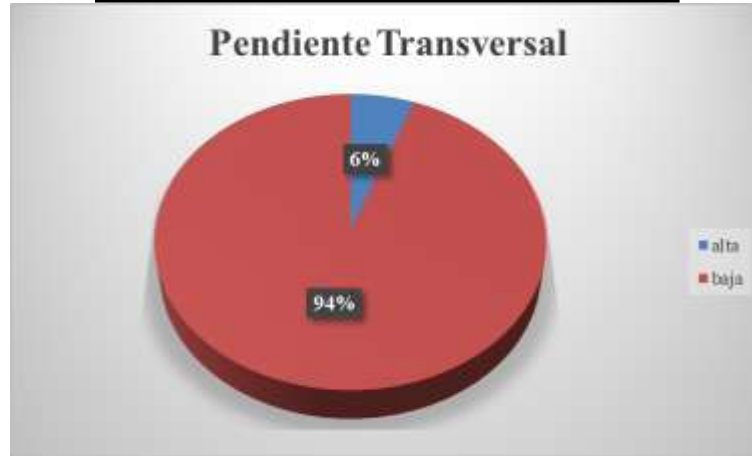
calificación	cantidad
Mayor o igual a 3	19
1 o 2	70
0	415



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

8. Pendiente transversal

calificación	cantidad
alta	29
baja	475



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

9. Cambios de nivel a lo largo del tramo

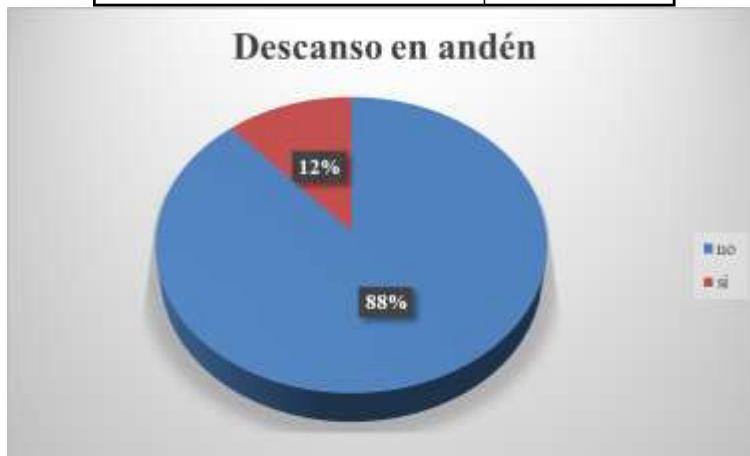
calificación	cantidad
Si de tipo escalón/escalera	119
Si con Rampa de pendiente alta	51
Si con Rampa de pendiente baja	76
Sin cambio de nivel	258



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

10. Descanso en andén

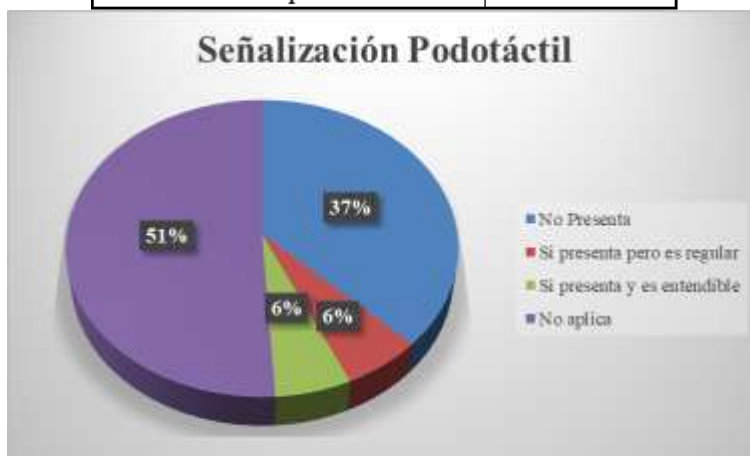
calificación	cantidad
no	446
si	58



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

### 11. Señalización podotáctil

calificación	cantidad
No Presenta	188
Si presenta pero es regular	30
Si presenta y es entendible	29
No aplica	257



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

### 12. Iluminación (Poste con luminaria)

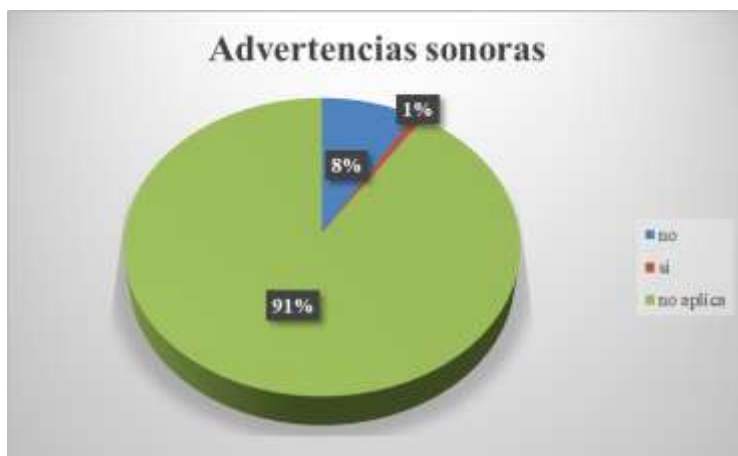
calificación	cantidad
no	101
si	403



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

13. Para intersecciones semaforizadas: ¿cuenta con advertencias sonoras?

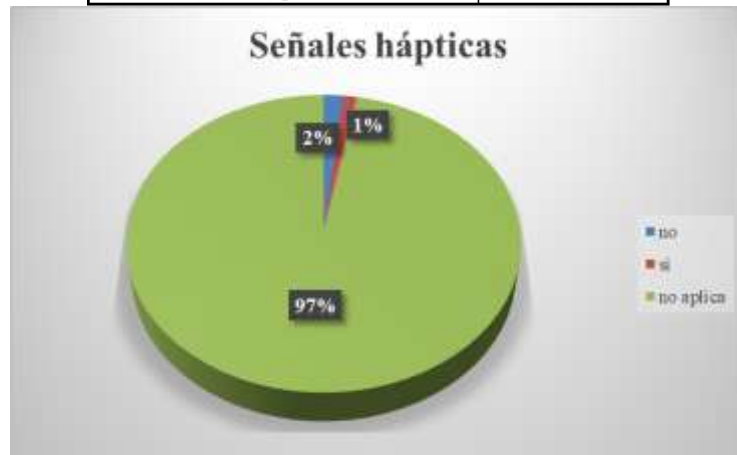
calificación	cantidad
no	43
si	4
no aplica	457



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

14. Para paraderos: ¿cuenta con señales hápticas? (Sistema Braille)

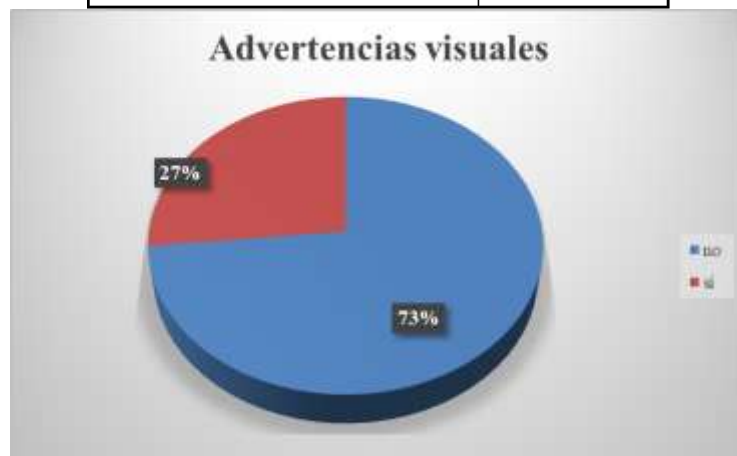
calificación	cantidad
no	9
si	6
no aplica	489



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

15. Advertencias visuales (Señalización informativa o preventiva que advierte al peatón)

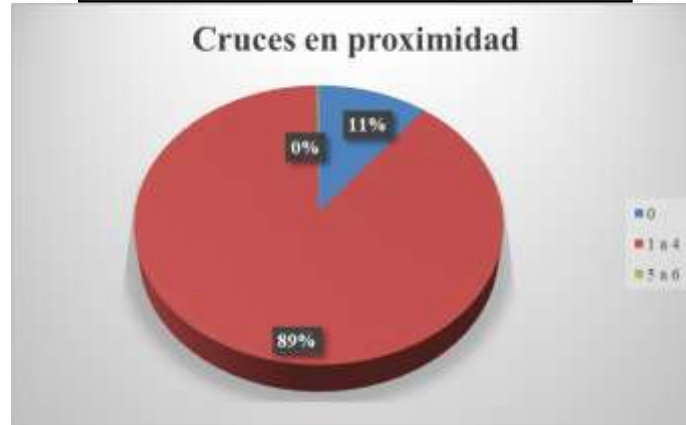
calificación	cantidad
no	370
si	134



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

16. Cruces seguros en proximidad (Pompeyano, semáforo, cebrá, puente peatonal, cruce con cebrá y dispositivos de reducción de velocidad) (Cantidad)

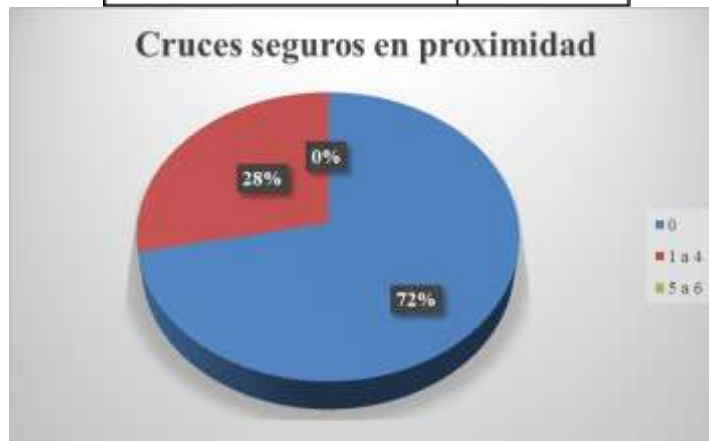
calificación	cantidad
0	53
1 a 4	450
5 a 6	1



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

17. Cruces seguros en proximidad (Pompeyano, semáforo, cebra, puente peatonal, cruce con cebra y dispositivos de reducción de velocidad) (Cantidad)

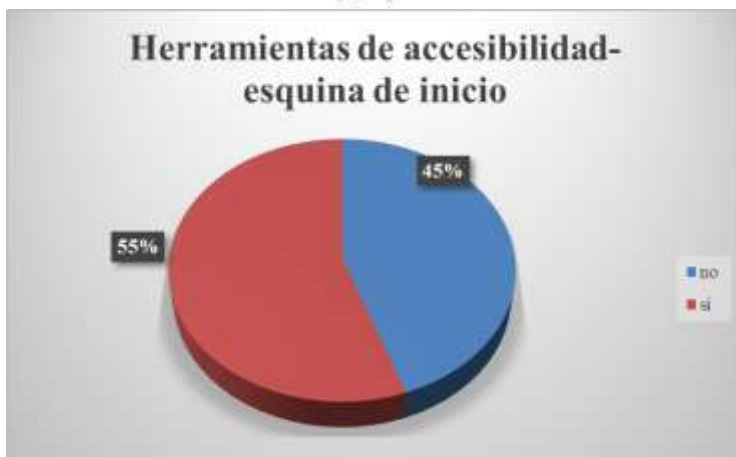
calificación	cantidad
0	362
1 a 4	142
5 a 6	0



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

18. ¿ Existen herramientas de accesibilidad (vados, pompeyanos) en la esquina de inicio?

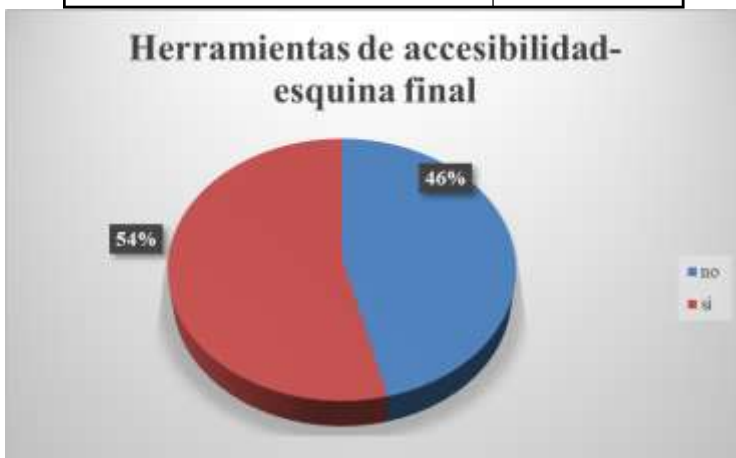
calificación	cantidad
no	221
si	275



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

19. ¿ Existen herramientas de accesibilidad (vados, pompeyanos) en la esquina final?

calificación	cantidad
no	229
si	267



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

20. Equipamientos en la zona (de salud: hospitales, de movilidad: paraderos/estaciones, de comercio: centro comercial, educativos: colegios, universidades, jardines infantiles)

calificación	cantidad
no	289
si	215

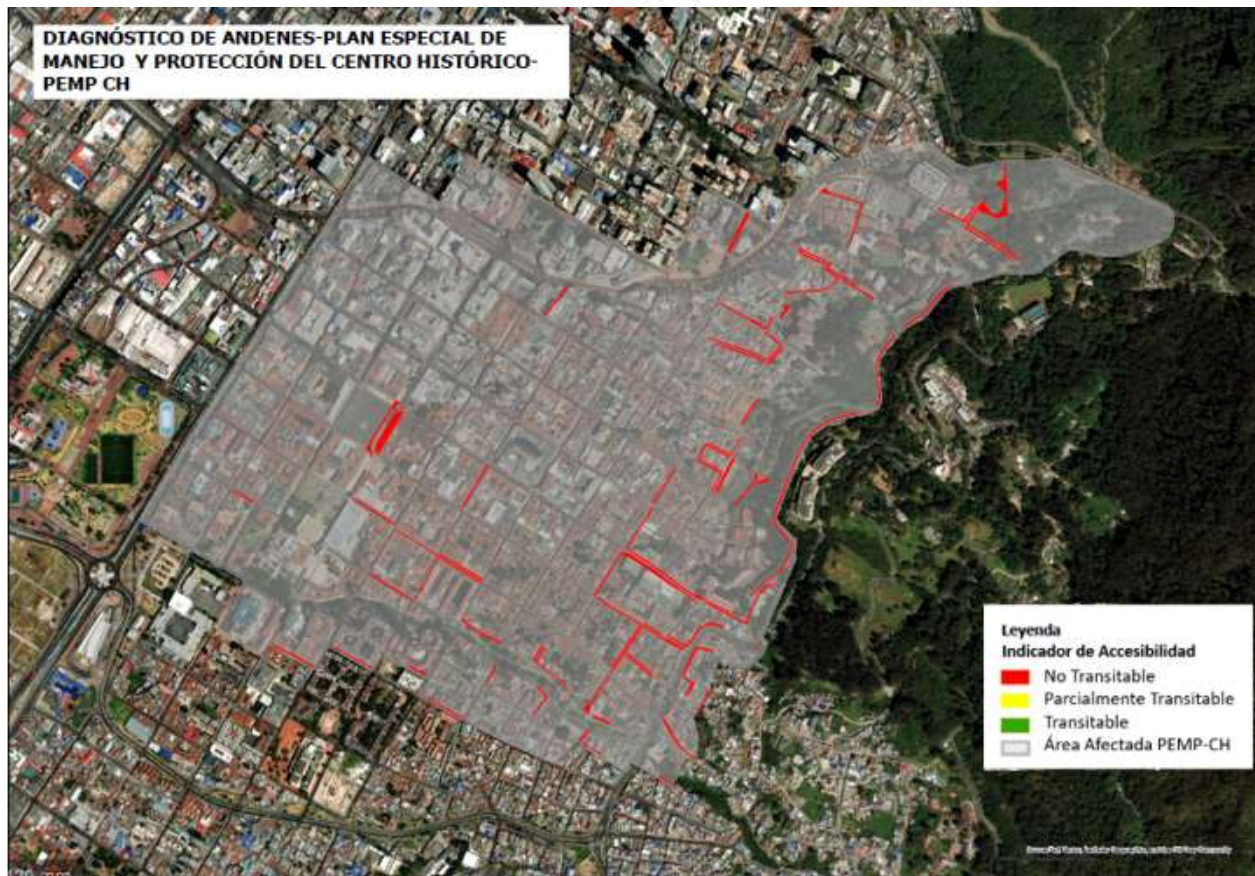


Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

## 6.2. Identificación de tramos críticos (mapa)

Por último, se identifican los tramos en la categoría “no transitable” (color rojo) presentados a continuación:

Figura 47. Tramos críticos del área afectada del PEMP-CH



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura

Adicionalmente, se muestra una imagen representativa de un tramo que corresponde a un andén “no transitabile”, evidenciando así un andén que no garantiza accesibilidad a las personas en especial las más vulnerables, delimitando su uso y provocando que las personas se bajen a la calzada afectando a la seguridad vial de todos los actores.

Figura 48. Ejemplo de estado actual de un tramo crítico del área afectada del PEMP-CH



Fuente: SDM-Subdirección de Infraestructura