

# ANUARIO DE SINIESTRALIDAD VIAL DE BOGOTÁ

>>>>>>>> 2025



**Claudia Díaz Acosta**  
Secretaria Distrital de Movilidad

Sergio Martínez, asesor.

**Oficina de Seguridad Vial (OSV)**

Julián Andrés González, jefe (E)  
Equipo OSV

**Dirección de Inteligencia  
para la Movilidad (DIM)**

Rafael Unda, director  
Equipo DIM

**Atención a Víctimas de  
Siniestros Viales (ORVI)**

Olga Lucía Pineda, subsecretaria de  
Servicios a la Ciudadanía  
Equipo ORVI

**Oficina Asesora de Comunicaciones  
y Cultura para la Movilidad  
(OACCM)**

Ana María Cataño, jefe  
Equipo OACCM

Secretaría Distrital de Movilidad  
Bogotá D. C. - Año 2025



# Tabla de Contenido

	Pag.
<b>1</b> Contexto histórico de la siniestralidad vial.	10
<b>2</b> Caracterización de la siniestralidad vial en la ciudad.	15
<b>3</b> Distribución temporal y estacional de la siniestralidad vial.	21
<b>4</b> Caracterización espacial de la siniestralidad vial.	29
<b>5</b> Comportamiento diario de la siniestralidad vial.	34
<b>6</b> Caracterización de las dinámicas de colisión en la siniestralidad vial.	39
<b>7</b> Siniestralidad vial asociada al Sistema Integrado de Transporte Público	48
<b>8</b> Casos de éxito.	51
8.1. Metodología de priorización de los controles con enfoque de velocidad basada en el análisis de Potencial de Vidas Salvadas (PVS) y Potencial de Heridos Reducidos (PHR).	52
8.2. Gestión de la seguridad vial en la infraestructura para promover velocidades seguras.	53
8.3. Avenida Boyacá: cómo la infraestructura orientada a la gestión de velocidad impacta en la siniestralidad.	57
8.4. ORVI.	59

## ■ INTRODUCCIÓN

La movilidad constituye el eje estructural de la dinámica urbana y en el contexto de Bogotá, cada desplazamiento representa el esfuerzo diario de millones de ciudadanos que, al moverse, impulsan el desarrollo y el progreso de la ciudad. Sin embargo, este dinamismo conlleva el desafío más crítico de la gestión urbana: la protección de la vida en las vías.

El Anuario de Siniestralidad Vial 2025 se presenta no solo como una compilación estadística, sino como una herramienta de transparencia y un diagnóstico para orientar las políticas públicas hacia una movilidad segura.

Durante el año 2025, Bogotá experimentó una reducción del 2 % en la siniestralidad vial en comparación con los datos registrados en 2024. Si bien esta disminución refleja el impacto positivo de las estrategias de control, infraestructura y pedagogía implementadas y enmarcadas en el plan de gestión de velocidad de la ciudad, cada cifra aquí consignada representa una vida salvada. Una familia que está completa. Este descenso nos motiva a persistir en el enfoque de Visión Cero, bajo la premisa de que ninguna muerte en el tránsito es aceptable y todas son evitables.

Este documento ofrece un análisis de los eventos ocurridos en el perímetro urbano, desglosando la información a través de dimensiones clave:



**Caracterización de los actores:** Identificación de los grupos más vulnerables, con especial énfasis en peatones, ciclistas y motociclistas.



**Interacciones y conflictos:** Un análisis sobre cómo la convivencia entre los diferentes modos de transporte influye en la ocurrencia de siniestros.



**Tendencias temporales:** Comparativas interanuales que permiten realizar un contraste frente las diferentes dinámicas de ciudad a través del tiempo.



**Caracterización de los siniestros:** Un desarrollo que permite visualizar en dónde se concentran los siniestros, como localidades, horas y días.



La información de los siniestros viales se registra a través del Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), la cual es codificada en el Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito (SIGAT II), y también se cuenta con el apoyo en datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). El objetivo de este documento es analizar los principales indicadores de siniestralidad vial en la ciudad, identificar tendencias y generar insumos técnicos que permitan orientar la toma de decisiones y la priorización de intervenciones en materia de seguridad vial. Es importante tener en cuenta que, para la estimación de mortalidad asociada a siniestros viales en el presente Anuario, se utilizó el criterio adoptado

por la *International Traffic Safety Data and Analysis Group, (IRTAD)*, en el que se acoge el estándar internacional de medición de mortalidad a 30 días y se establece este indicador para hacer el reporte de fallecimientos. Para los análisis del Anuario, la fecha de corte de información fue del 23 de abril de 2025 y se precisa que los rangos horarios establecidos se definen en diurno y nocturno siendo el primero entre las 6:00 y las 18:00, y el segundo entre las 18:01 y las 5:59.

Finalmente, se resalta que los datos presentados en las siguientes páginas son el insumo principal para la toma de decisiones basada en evidencia. Invitamos a la academia, a los colectivos ciudadanos y a las autoridades a utilizar este Anuario como una hoja de ruta para seguir transformando a Bogotá en un referente regional de seguridad vial.



## ■ PRÓLOGO

**CLAUDIA DÍAZ ACOSTA**, SECRETARIA DE MOVILIDAD DE BOGOTÁ.

Desde la implementación del enfoque de Sistema Seguro y Visión Cero en Bogotá, la Secretaría Distrital de Movilidad ha consolidado una estrategia en la que la protección de la vida en las vías orienta todas las iniciativas e intervenciones que realizamos.

Nuestro propósito ha sido claro: reducir el número de siniestros viales con personas lesionadas y fallecidas, una problemática que hoy es considerada como una pandemia que cada año cobra la vida de más de 500 personas en Bogotá.

Bajo esta hoja de ruta, hemos contribuido a transformar la movilidad de Bogotá y el diseño de la ciudad, para que desplazarse no represente un riesgo para la vida.

Esto ha permitido mantener a Bogotá entre las ciudades con mejores indicadores de seguridad vial del país, gracias al uso de datos como criterio para optimizar nuestra presencia institucional, priorizar las acciones donde más se necesitan y actuar en puntos críticos mediante intervenciones novedosas y de alto impacto, como los re-

saltos parabólicos en vías arteriales, los radares informativos pedagógicos y las nuevas metodologías de operativos de control.

En este documento presentamos un análisis cuantitativo y cualitativo de la siniestralidad registrada en el 2025 en las vías de la ciudad, contemplando las principales características y tendencias de su ocurrencia (geográficas, etarias, temporales y comparativas), que servirán como herramienta para la toma de decisiones, no solo en Bogotá, sino en las demás ciudades del país que buscan con cada intervención, reducir las víctimas por siniestros viales.

Adicionalmente, permitirá profundizar análisis de tipo académico dirigidos a explorar nuevas herramientas para la gestión de la seguridad vial. Con este documento queremos brindar un panorama de gestión e impacto que será de utilidad para las intervenciones que implementaremos en adelante, pero también para la academia y las autoridades de tránsito de otras ciudades, quienes lo tendrán a disposición en la página del Observatorio de Movilidad.

## ■ RESUMEN

### En 2025 Bogotá redujo las muertes por siniestros viales

En 2025, Bogotá logró una reducción del 2% en las muertes por siniestros viales, lo que representó que 13 personas llegaran a sus destinos y hoy sigan al lado de sus familias. A esto se suma una reducción del 13,6% en lesionados, el nivel más bajo desde la pandemia, que evidencia una disminución en la ocurrencia y la gravedad de los siniestros. Sin embargo, perder la vida de 562 por causas que son evitables, sigue siendo una tragedia y una crisis de salud pública que nos exige seguir fortaleciendo la gestión de la seguridad vial de manera integral.

Más aún si tenemos en cuenta que, se está viviendo el mayor crecimiento en el parque automotor de motocicletas. En Bogotá y Cundinamarca, el registro de motocicletas aumentó en un 32 % frente al 2024, superando las 215.000 motos que ahora circulan por la región.

Es por esto que destacamos los avances alcanzados frente a los actores más vulnerables. En 2025, los usuarios de motocicleta registraron una reducción cercana al 7 % en fatalidades, y los usuarios de bicicleta del 12 %, situación que venía en aumento desde el 2019.

En contraste con el panorama nacional, con un aumento del 5 % de los fallecidos en 2025, en Bogotá se registró una reducción en la cifra por primera vez después de la pandemia, reduciendo su tasa a 6,9 muertes por cada 100.000 habitantes. Este resultado la posiciona como la segunda capital con mayor reduc-

ción de fatalidades y la primera comparando entre departamentos.

**¿Qué se hizo?** El trabajo de Bogotá en seguridad vial, está concentrado en la actualización y ejecución del Plan de Gestión de la Velocidad, una hoja de ruta basada en datos que articula infraestructura, control, comunicaciones y pedagogía bajo un mismo propósito: reducir muertes y lesiones en las vías.

**Infraestructura que salva vidas.** La ciudad intervino corredores arteriales críticos de siniestralidad, con la implementación de 118 resaltos parabólicos. Con estas acciones se logró que más del 90 % de los conductores respetara los límites de velocidad y se redujo en más de un 45 % los lesionados vulnerables en los tramos intervenidos.

**Control basado en datos.** A través de metodologías como el Potencial de Vidas Salvadas (PVS) y el Potencial de Heridos Reducidos (PHR), se priorizaron los puntos donde gestionar la velocidad tiene mayor impacto. En estos tramos, los controles permitieron alcanzar reducciones de hasta 39,6 % en fatalidades y 14,7 % en lesionados.

**Comunicaciones y pedagogía para cambiar comportamientos.** Esta estrategia se acompañó de campañas masivas como “El exceso de velocidad mata” y “Respetar el límite” y de más de 1.500 acciones de pedagogía en vía, orientadas a aumentar la percepción del riesgo y promover comportamientos más seguros.



**La alerta continúa.** A pesar de los avances, en la ciudad hay señales claras de dónde está el mayor riesgo. El 45 % de las víctimas fatales fueron motociclistas, con alta incidencia en choques contra objetos fijos y vehículos de carga, mientras que el 39 % correspondió a peatones, lo que confirma su alta vulnerabilidad en el sistema. Además, los jóvenes entre 20 y 34 años concentran la mayor proporción de víctimas, principalmente como usuarios de motocicleta, mientras que los adultos ma-

yores son los más expuestos en su rol como peatones.

Si bien estos resultados muestran avances, también evidencian dónde deben concentrarse los esfuerzos. Gestionar la velocidad salva vidas, pero el reto sigue siendo mayor en los actores más vulnerables. Desde esta Secretaría, el compromiso es fortalecer y sostener estas acciones para que cada vez más personas regresen a casa.



## ■ SIGLAS



**IPAT:** Informe Policial de Accidentes de Tránsito



**IRTAD:** International Traffic Safety Data and Analysis Group



**SIGAT:** Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito



**OMS:** Organización Mundial de la Salud



**ANSV:** Agencia Nacional de Seguridad Vial

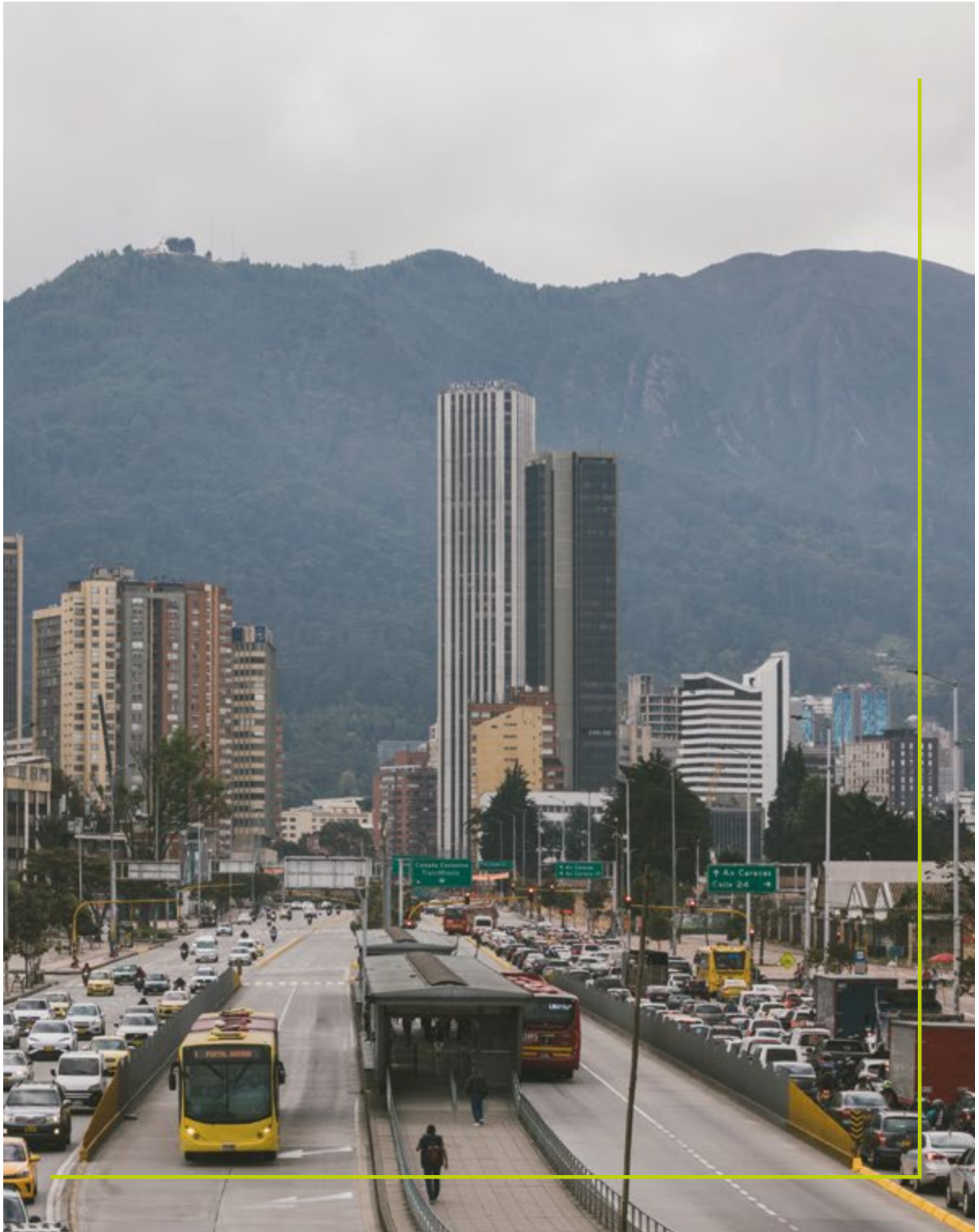


**JHU:** Johns Hopkins University



**DANE:** Departamento Administrativo Nacional de Estadística

# 1. Contexto histórico de la siniestralidad vial



## ■ INFORMACIÓN PRINCIPAL

**562**

personas fallecieron en Bogotá durante el último año a causa de siniestros viales.

El **45 %**

de los usuarios fallecidos transitaban en **motocicleta** y tuvieron una interacción con **objetos fijos (26 %) y vehículos de carga (27 %).**

El **39 %**

de los fallecidos correspondió a **peatones**, uno de los actores viales más vulnerables.



Los meses con más víctimas fatales fueron julio y octubre con **55 y 60, respectivamente.**



El grupo etario con mayor número de fallecidos **se situó entre los 20 y 24 años.**

**58**

usuarios de bicicleta fallecieron

**1.718**

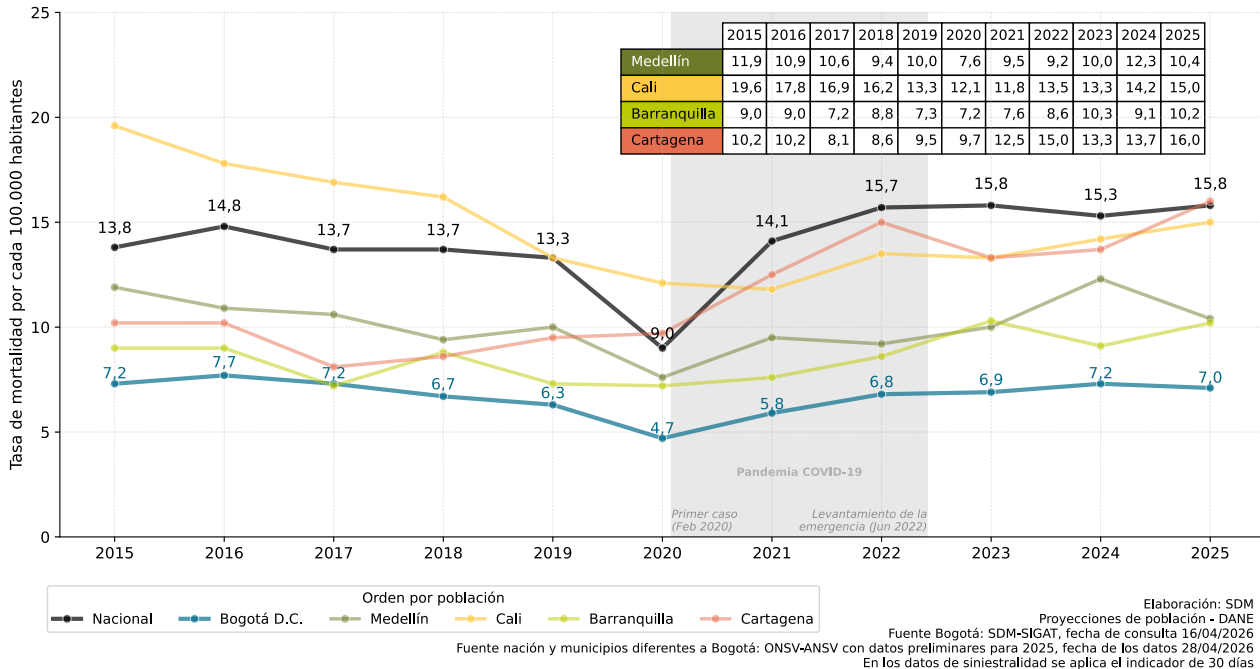
resultaron lesionados en siniestros viales



La participación de usuarios de motocicleta fallecidos ha **aumentado desde 2015, pasando del 31 % al 65 % en 2025.**

# 1. CONTEXTO HISTÓRICO DE LA SINIESTRALIDAD VIAL

**Gráfica 1. Tasa de mortalidad en siniestros viales por cada 100.000 habitantes Bogotá D.C. vs nación vs ciudades principales.**

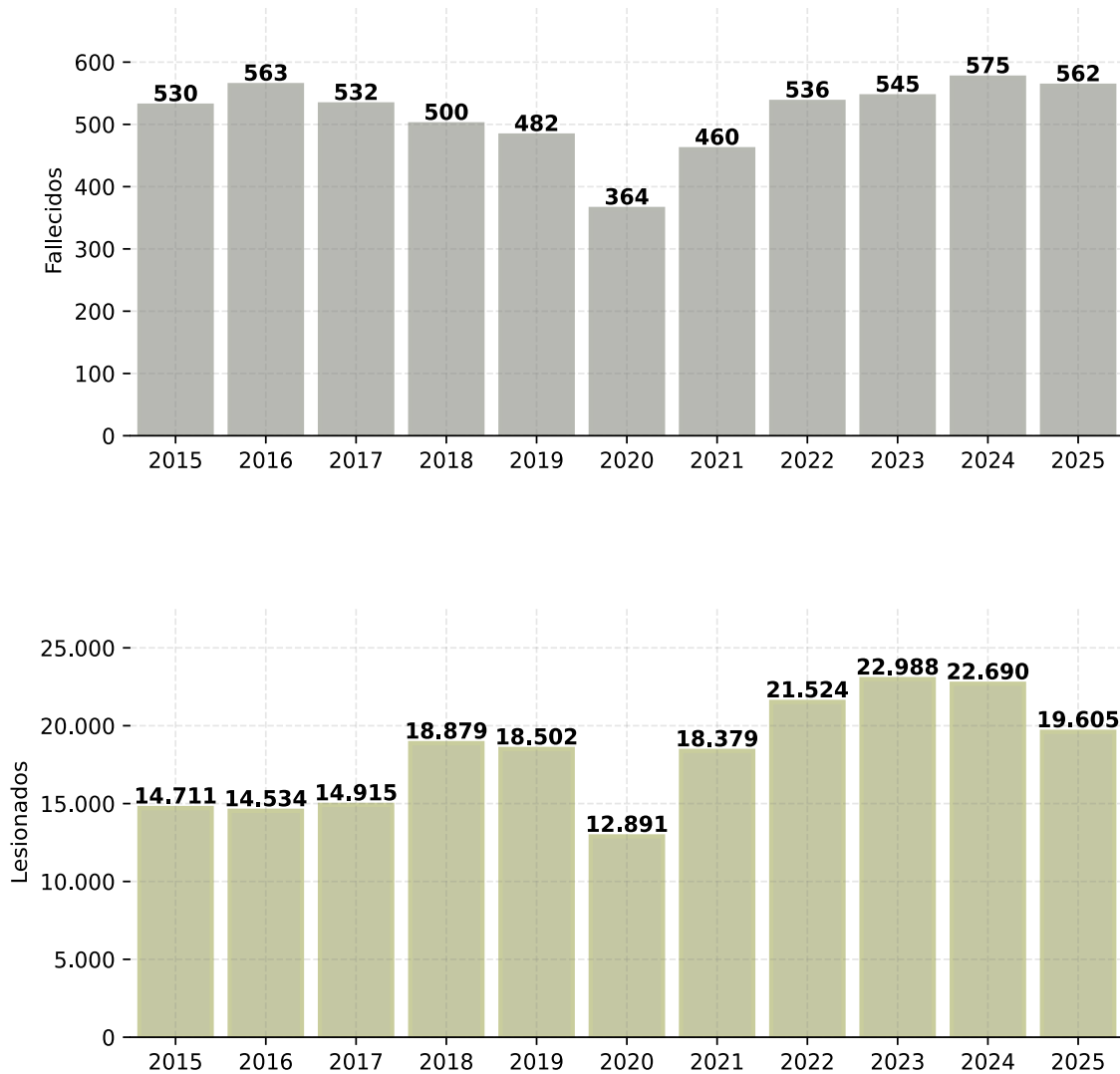


Al comparar el desempeño de Bogotá con otras ciudades de categoría especial y el promedio nacional en 2025, se destaca por haber reducido, su tasa de mortalidad de 7,2 en 2024 a 7,0 muertes por cada 100.000 habitantes. Este descenso posicionó a la capital como una de las ciudades con mejor desempeño entre las grandes capitales analizadas, contrastando con la situación a nivel nacional, donde la tasa ascendió de 15,3 a 15,8 en el mismo periodo.



El comportamiento de la capital durante 2025 se diferencia de otras ciudades principales como Barranquilla, Cali y Cartagena, las cuales sufrieron repuntes considerables alcanzando tasas de 10,2, 15,0 y 16,0 respectivamente. Mientras que la mayoría de las ciudades y el promedio nacional mostraron un deterioro en sus indicadores durante 2025, la gestión en Bogotá permitió detener el crecimiento pospandemia y ubicar las cifras cerca de sus promedios mínimos históricos en el periodo pre pandemia.

**Gráfica 2. Comportamiento histórico de fallecidos y lesionados en siniestros viales.**



Elaboración: SDM  
Fuente: SDM-SIGAT

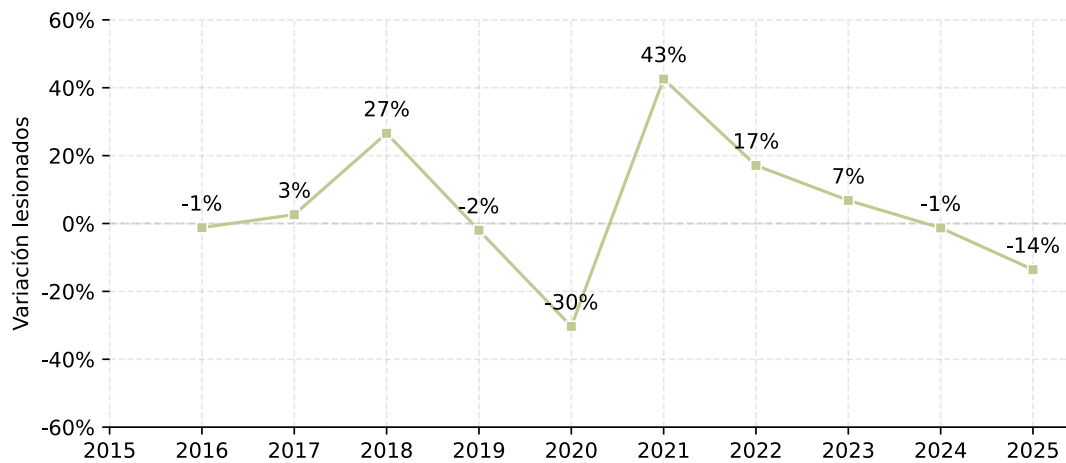
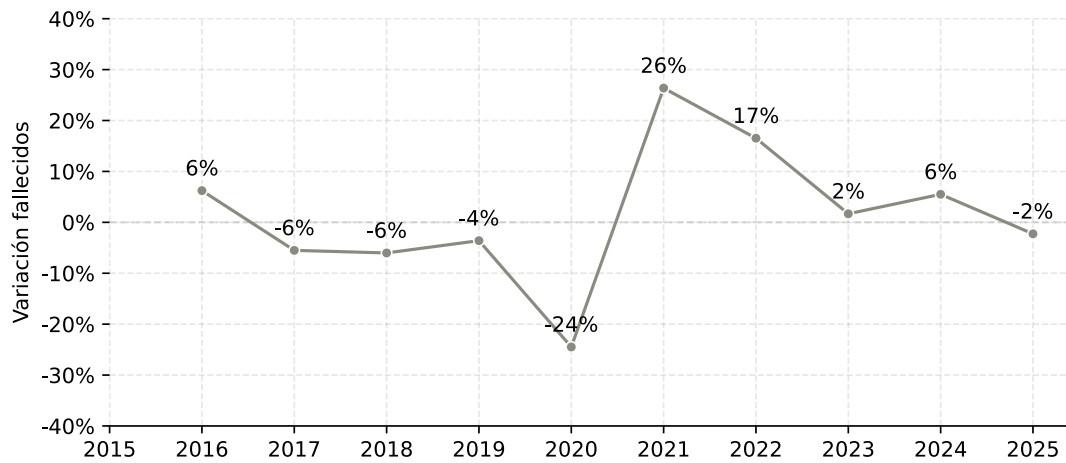
En los datos de siniestralidad se aplica el indicador de 30 días

Disminución del **2,3 %** en el número de **fallecidos** en el 2025

Durante el año 2025, Bogotá registró una reducción simultánea en sus indicadores de siniestralidad, logrando que el número de fallecidos descendiera a 562, lo que representa una disminución del 2,3 % en comparación con las 575 muertes registradas en 2024.

Este comportamiento se vio reflejado de manera aún más contundente en la cifra de lesionados, la cual cayó a 19.605 casos, marcando una reducción del 13,6 % respecto al año anterior y alcanzando su nivel más bajo desde el periodo de la pandemia.

**Gráfica 3. Variación (%) interanual de fallecidos y lesionados en siniestros viales.**



Elaboración: SDM  
Fuente: SDM-SIGAT  
En los datos de siniestralidad se aplica el indicador de 30 días

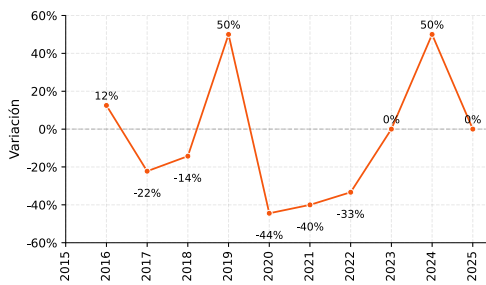
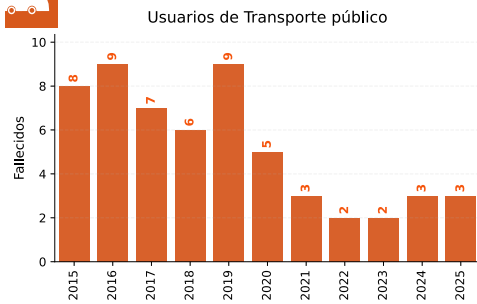
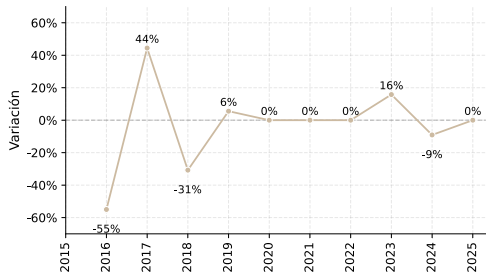
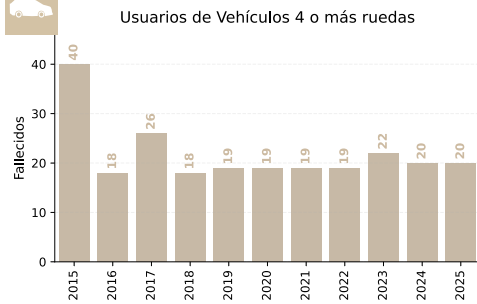
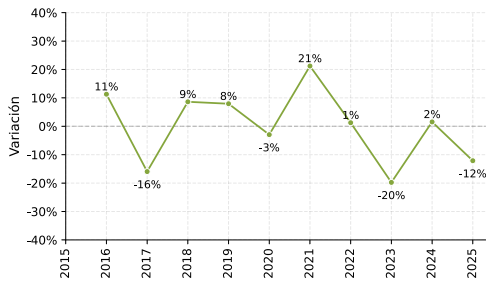
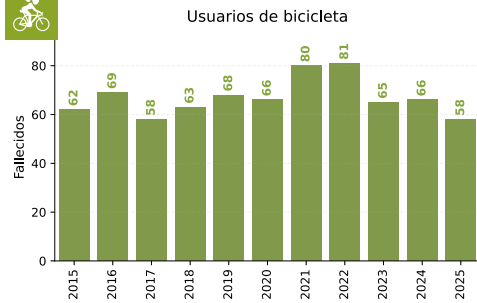
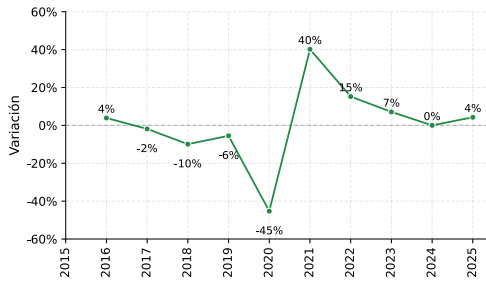
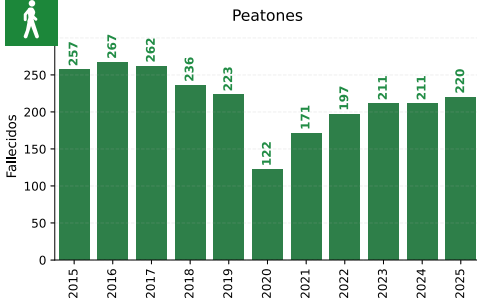
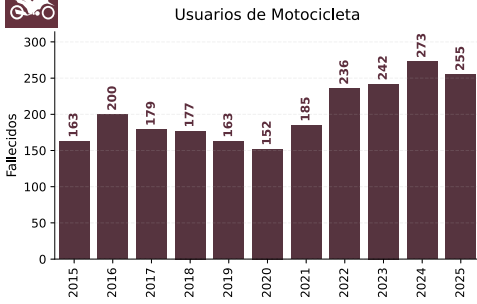


El comportamiento histórico de la siniestralidad en Bogotá muestra que, tras el periodo de disminución continua observado entre 2017 y 2020, la ciudad enfrentó un repunte crítico pospandemia con incrementos de hasta el 26 % en fallecidos y 43 % en lesionados durante 2021. Aunque en el 2025 se observa un quiebre en este repunte, es preciso tener en cuenta que aún no es posible señalar cambios en las tendencias recientes de la siniestralidad de la ciudad.

## 2. Caracterización de la Siniestralidad Vial en Bogotá



**Gráfica 4. Comportamiento histórico de fallecidos según modo del actor vial.**



**Nota:** Las categorías de usuarios incluyen, conductores y pasajeros en el caso de motocicletas, bicicletas, transporte público y vehículos de 4 o más ruedas.

**Nota:** La categoría usuarios de vehículos de 4 o más ruedas incluye los siguientes grupos: usuarios de vehículos livianos, usuarios de transporte de carga y usuarios de transporte público individual (taxi).

Elaboración: SDM

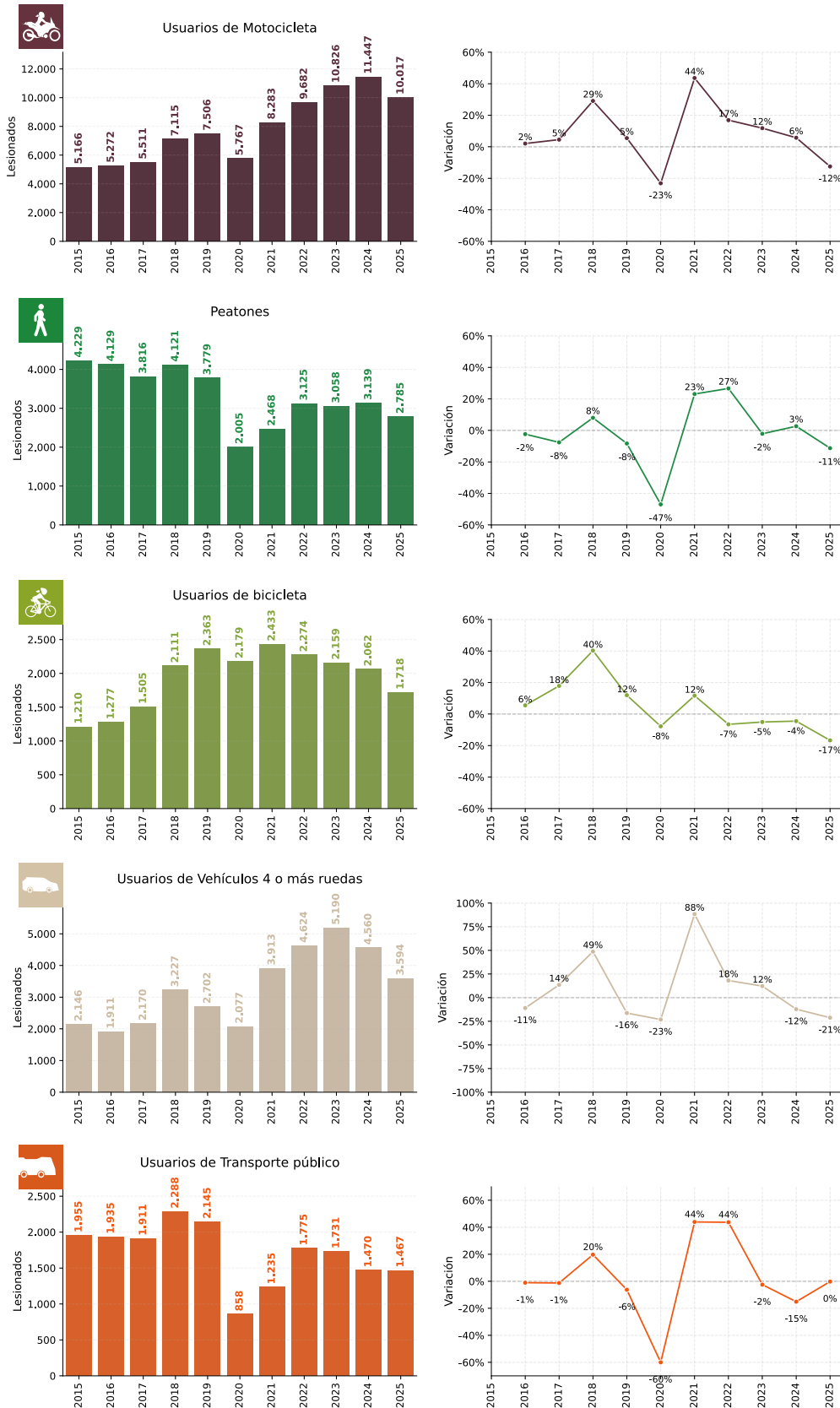
Fuente: SDM-SIGAT

En los datos de siniestralidad se aplica el indicador de 30 días  
En 2025: Pasajeros sin información de vehículo: 3 y conductores sin información de vehículo: 3



El análisis por modo de transporte revela una variación en la siniestralidad de usuarios de motocicleta y de bicicleta, con disminuciones del 7 % y 12 % respectivamente. En contraste, los usuarios de vehículos de 4 o más ruedas y de transporte público no presentaron cambios con respecto al año anterior. La excepción a la baja generalizada fueron los peatones, quienes presentaron un aumento del 4 % en muertes viales.

**Gráfica 5. Comportamiento histórico de lesionados según modo del actor vial.**



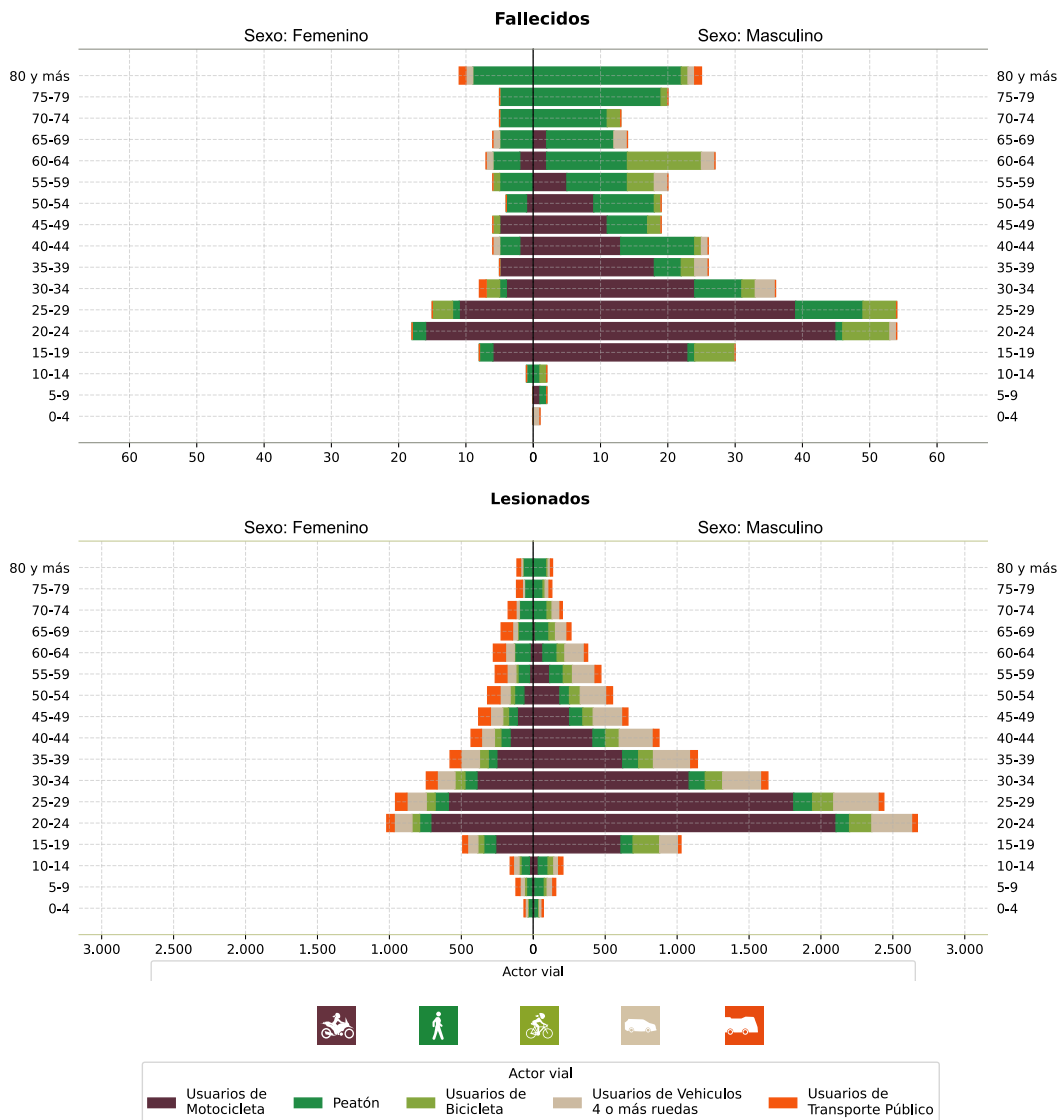
**Nota:** Las categorías de usuarios incluyen, conductores y pasajeros en el caso de motocicletas, bicicletas, transporte público y vehículos de 4 o más ruedas.

**Nota:** La categoría usuarios de vehículos de 4 o más ruedas incluye los siguientes grupos: usuarios de vehículos livianos, usuarios de transporte de carga y usuarios de transporte público individual (taxis)

Elaboración: SDM  
Fuente: SDM-SIGAT  
En los datos de siniestralidad se aplica el indicador de 30 días  
En 2025: Pasajeros sin información de vehículo: 14 y conductores sin información de vehículo: 10

En cuanto a los lesionados por siniestralidad vial, se registra una reducción generalizada en todos los modos de transporte durante el último año. Los usuarios de bicicleta lideran esta tendencia con una reducción del 17 %, seguidos por los usuarios de motocicleta -13 % y los peatones -11 %. Por su parte, los usuarios de vehículos de 4 o más ruedas presentaron una disminución del 22 %, mientras que el transporte público se mantuvo estable.

**Gráfica 6. Fallecidos y lesionados según sexo, edad y modo del actor vial durante 2025**



Elaboración: SDM  
Fuente: SDM-SIGAT  
En los datos de siniestralidad se aplica el indicador de 30 días  
Pasajeros sin información: 3 y conductores sin información: 3  
53 casos de fallecidos sin información de sexo o edad  
90 casos de lesionados sin información de sexo o edad

**Nota:** Las categorías de usuarios incluyen conductores y pasajeros en el caso de motocicletas, bicicletas, transporte público y vehículos de 4 o más ruedas.

**Nota:** La categoría usuarios de vehículos de 4 o más ruedas incluye los siguientes grupos: usuarios de vehículos livianos, usuarios de transporte de carga y usuarios de transporte público individual (taxis).

Durante el año 2025, el análisis sociodemográfico de la siniestralidad en Bogotá revela que la población joven y los adultos mayores continúan siendo los grupos de mayor vulnerabilidad, aunque con perfiles de riesgo marcadamente distintos. El grupo etario entre los 20 y 34 años concentra el 39 % de las fatalidades y el 49 % de los lesionados totales, cifras que resultan desproporcionadas frente a su peso poblacional. En este segmento, la dependencia del modo motorizado es crítica, ya que los usuarios de motocicleta representan el 64 % de los fallecidos y el 66 % de los lesionados dentro de su mismo rango de edad; esto implica que, para 2025, aproximadamente uno de cada cuatro fallecidos totales en la ciudad es un motociclista de entre 20 y 34 años, comportamiento asociado a una alta exposición por viajes laborales y a

la influencia de factores de riesgo como el exceso de velocidad.

En contraste, la mortalidad de los peatones se desplaza hacia el extremo superior de la pirámide poblacional, donde los adultos mayores de 60 años representan el 48 % de los peatones fallecidos, a pesar de ser una fracción minoritaria de la población total. Esta vulnerabilidad se acentúa en el caso de los hombres mayores de 70 años, quienes presentan los picos de mortalidad más altos en este modo de transporte. Los datos de 2025 confirman que la interacción en la vía sigue siendo altamente letal para el adulto mayor en su rol de peatón, especialmente en siniestros donde se involucran motocicletas, dada su fragilidad física y a su alta exposición en vía con los desplazamientos a pie, los mantiene como el foco de los actores viales más vulnerables.

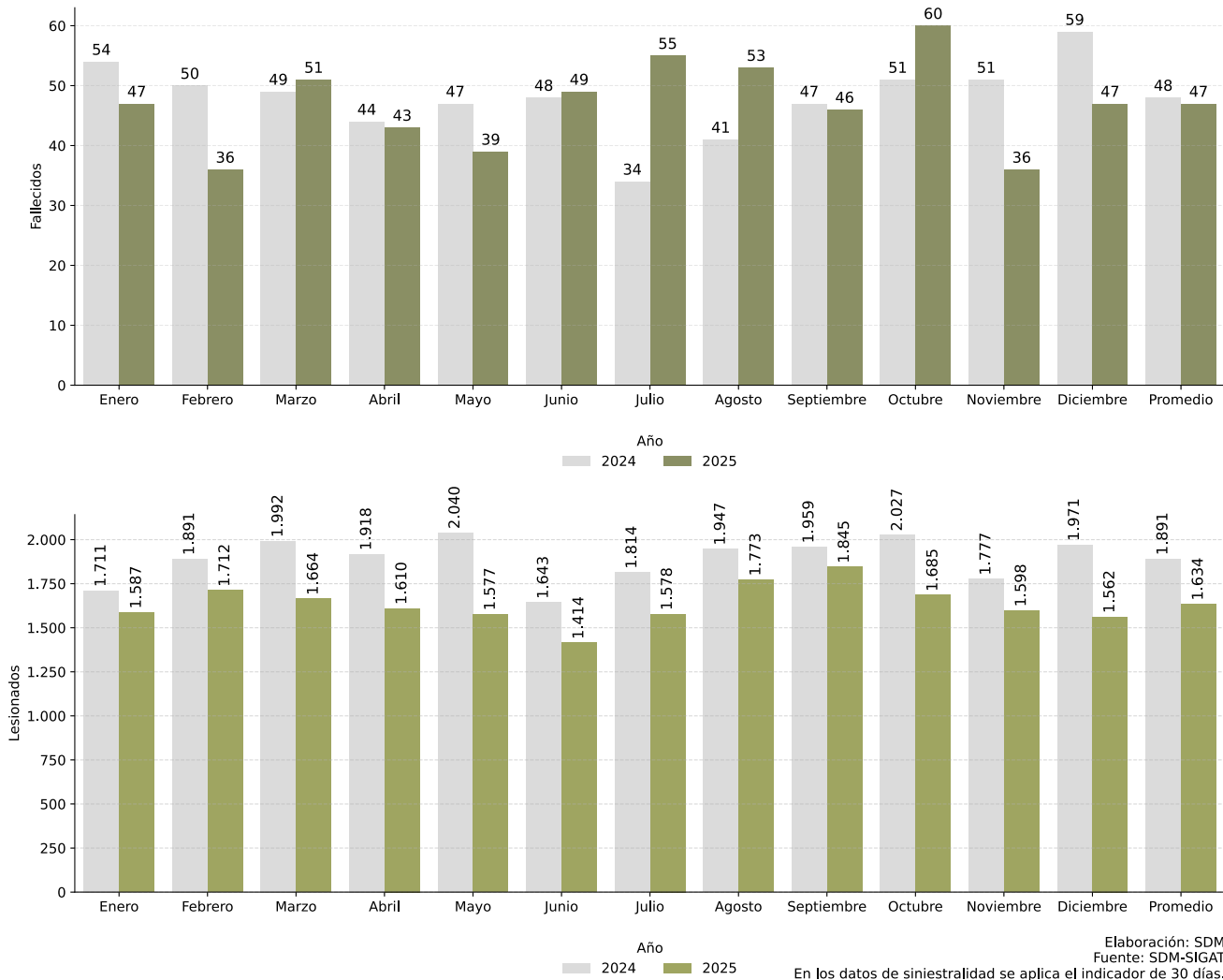


### 3. Distribución temporal y estacional de la Siniestralidad Vial

ANUARIO DE SINIESTRALIDAD VIAL DE BOGOTÁ 2025



Gráfica 7. Fallecidos y lesionados por mes con promedio anual.



El análisis comparativo de siniestralidad del periodo 2024-2025 revela una leve reducción en el promedio mensual, el cual se situó en 47 fatalidades. Mientras que en 2024 la siniestralidad con fallecidos alcanzó su máximo en diciembre con 59 fallecidos, durante el 2025 el pico máximo se desplazó hacia el mes de octubre con 60 fallecidos.

El mes de Julio muestra el contraste más drástico, pasando de 34 fallecidos en 2024 a 55 en 2025, lo que representa un incremento atípico. En contraste, en febrero y noviembre de 2025 se presentaron las reducciones más importantes con respecto al año anterior con -28 % y -29 % respectivamente.

■ Víctimas lesionadas



Descenso sostenido en el número de lesionados

Reducción del **13,6 %**

En el promedio anual pasó de

**1,891 a 1,634**

lesionados



Mayo 2024

Registro más alto

**2,040**

Mayo 2025

Disminución significativa

**1,577**

**Gráfica 8. Fallecidos según condición del actor vial y mes del año.**





La seguridad vial es un fenómeno estacional, en el que las diferentes dinámicas de ciudad durante el año, generan impactos visibles. El fenómeno más crítico se concentra en el periodo de mitad de año específicamente en julio, en el cual peatones y motociclistas experimentaron un aumento de fatalidades. Este incremento sugiere que durante las temporadas de vacaciones, los cambios en las formas de movilización de las personas generan interacciones más riesgosas.

Por otro lado, el comportamiento de la siniestralidad en ciclistas revela una volatilidad que apunta a una dependencia directa de la segregación vial y la gestión del tráfico según el mes. Contrastando el inicio de 2025, con un enero de alto número de fallecidos, frente a un diciembre con apenas un fallecido. Asociado usualmente a las diferencias en las dinámicas de inicio de año cuando las personas tienen una mayor exposición en las vías.

Finalmente, la brecha estructural entre los ocupantes de vehículos de cuatro o más ruedas y el resto de los actores se ha profundizado. Mientras los conductores de carros mantienen una estabilidad en sus cifras, gracias en parte a la protección física del vehículo, el aumento en el promedio anual de peatones fallecidos y el tránsito a un mayor uso de la motocicleta como vehículo principal aumentan el riesgo en las vías. El hecho de que las motocicletas sigan encabezando las pérdidas de vidas, incluso con reducciones puntuales en diciembre, demuestra que la pericia de los conductores y la regulación de este parque automotor en expansión siguen siendo una problemática social para la seguridad vial.

Gráfica 9. Fallecidos por día de la semana y hora del día.



\*La matriz de calor corresponde únicamente a datos del año 2025.

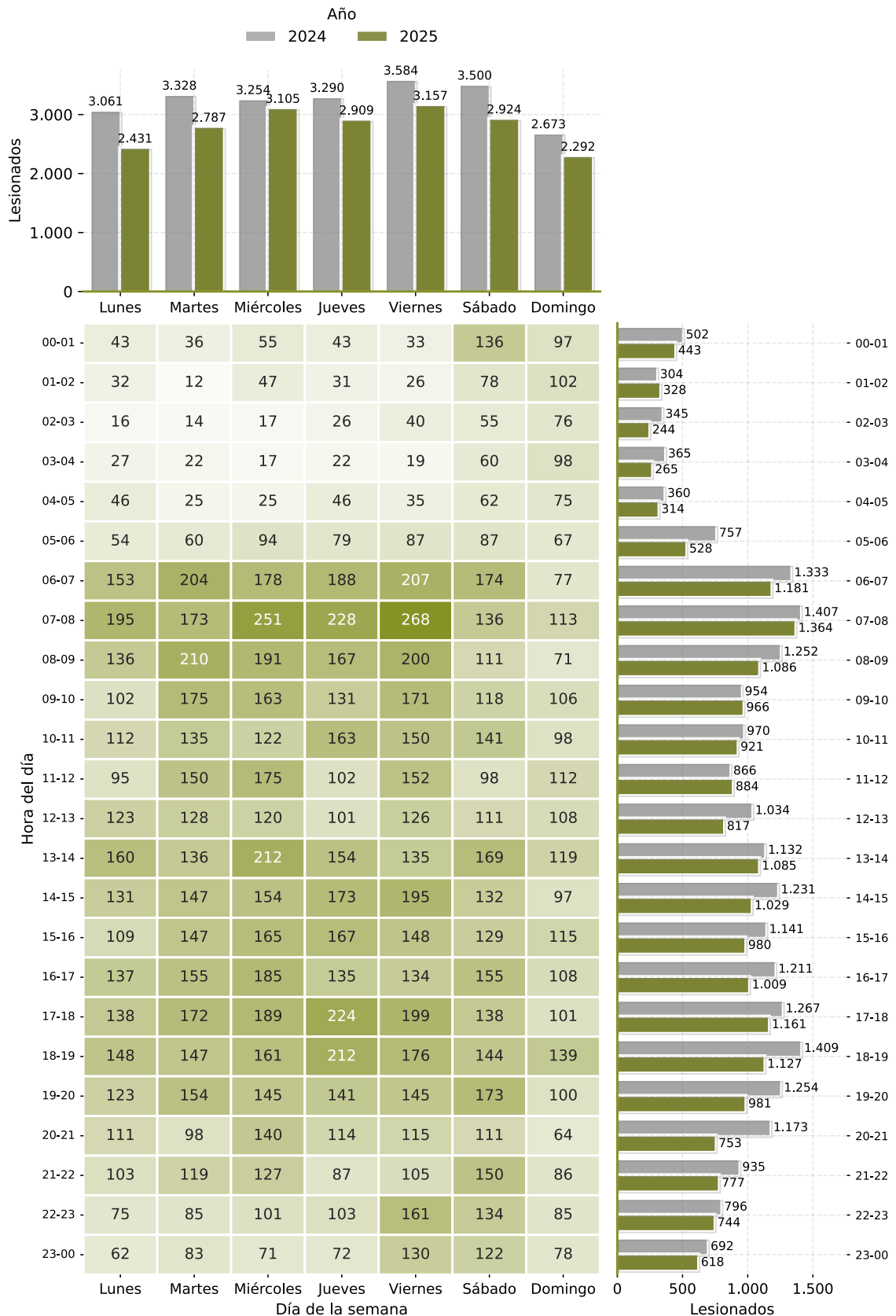
Elaboración: SDM  
 Fuente: SDM-SIGAT  
 En los datos de siniestralidad se aplica el indicador de 30 días.



El mayor número de fatalidades en Bogotá está concentrado durante el fin de semana (viernes, sábado y domingo) con poco más del 50 %. La franja horaria con mayor número de registro de fatalidades es 21:00 - 22:00 con 38 fallecidos; de los cuales 16 se presentaron viernes y sábado. Asimismo, se identifican picos críticos de fatalidades durante la noche y en las horas pico de la mañana (05:00 a 08:00) a lo largo de toda la semana. Los días con mayor número de fallecidos fueron viernes (98) y sábado (105).

Esto coincide con los horarios asociados a actividades sociales nocturnas, en las cuales el uso de alcohol, de sustancias y una menor ocupación en las vías permiten incidir en conductas de riesgo que pueden desencadenar en un siniestro vial.

Gráfica 10. Lesionados por día de la semana y hora del día.



\*La matriz de calor corresponde únicamente a datos del año 2025.

Elaboración: SDM  
Fuente: SDM-SIGAT

En los datos de siniestralidad se aplica el indicador de 30 días.

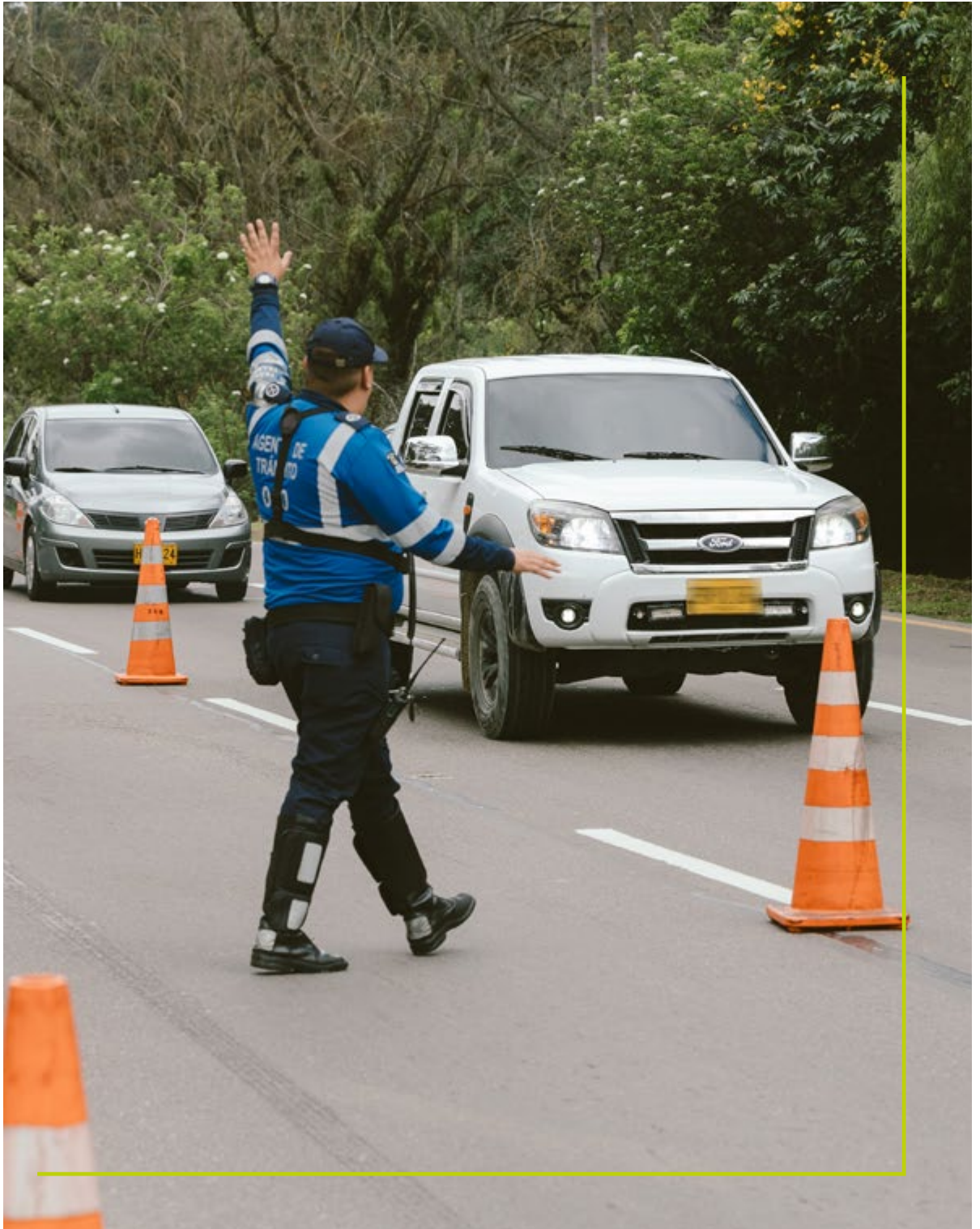


El análisis de lesionados por día y hora en 2025 muestra una reducción constante en todos los días de la semana, sin embargo se destacan el viernes (3,157) y sábado (2,924) como días críticos en lesionados. A diferencia de las fatalidades, el pico máximo de lesionados ocurre durante la mañana, específicamente en la franja de las 06:00 a las 08:00, con un total de 2,545 casos. Los días miércoles y viernes presentan la mayor concentración de lesionados en la matriz de calor (251 y 268 casos respectivamente). De igual forma, se observa una disminución generalizada en las cifras nocturnas en comparación con 2024.

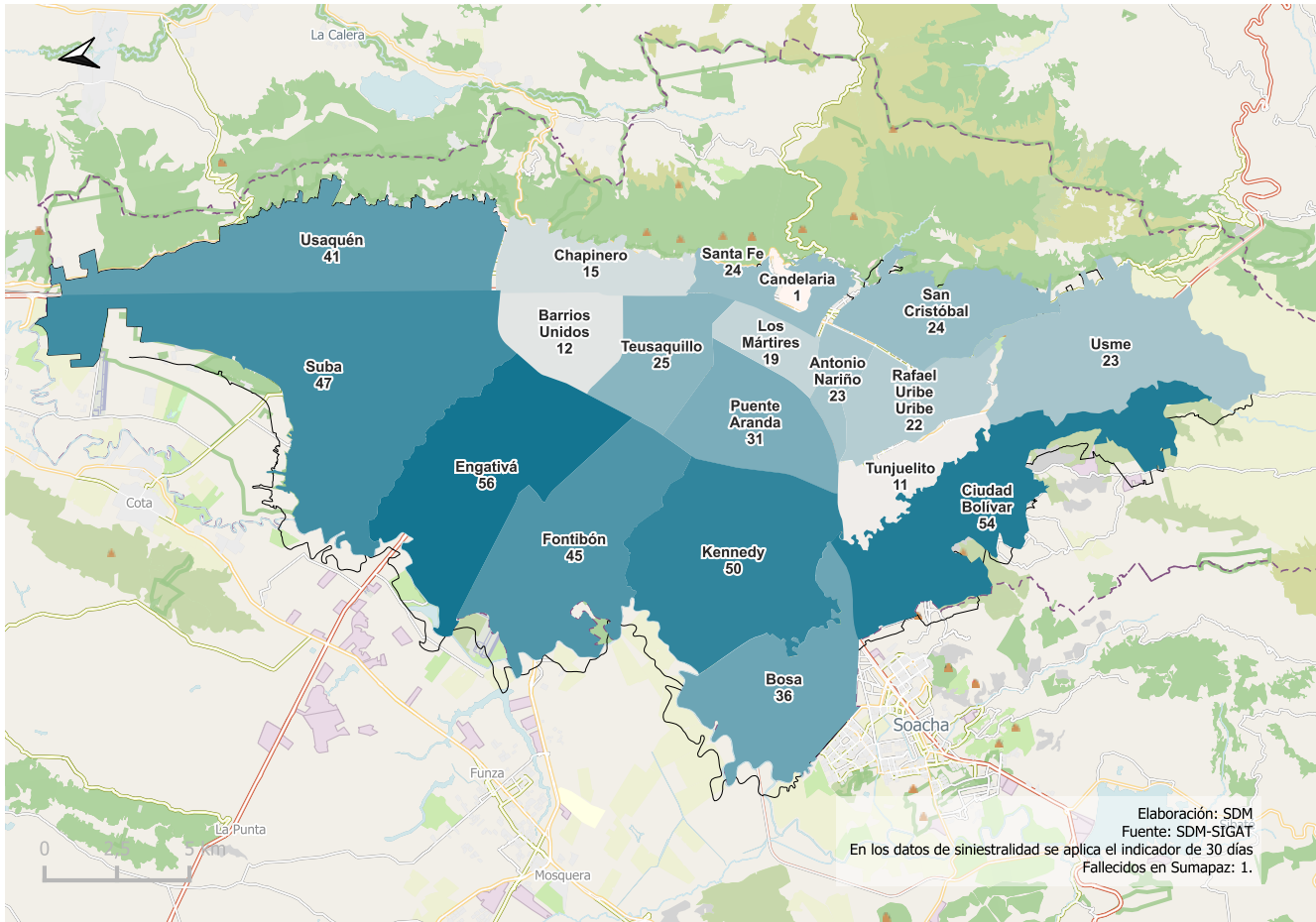


La diferencia de horarios asociados a lesiones y fatalidades está directamente relacionada con el aumento de conductas de riesgo que desencadenan en una probabilidad mayor de riesgo. Si bien los horarios picos de tráfico son en las mañanas, eso coincide con una reducción en las velocidades operativas en las vías, disminuyendo la severidad en las interacciones viales.

## 4. Caracterización espacial de la Siniestralidad Vial



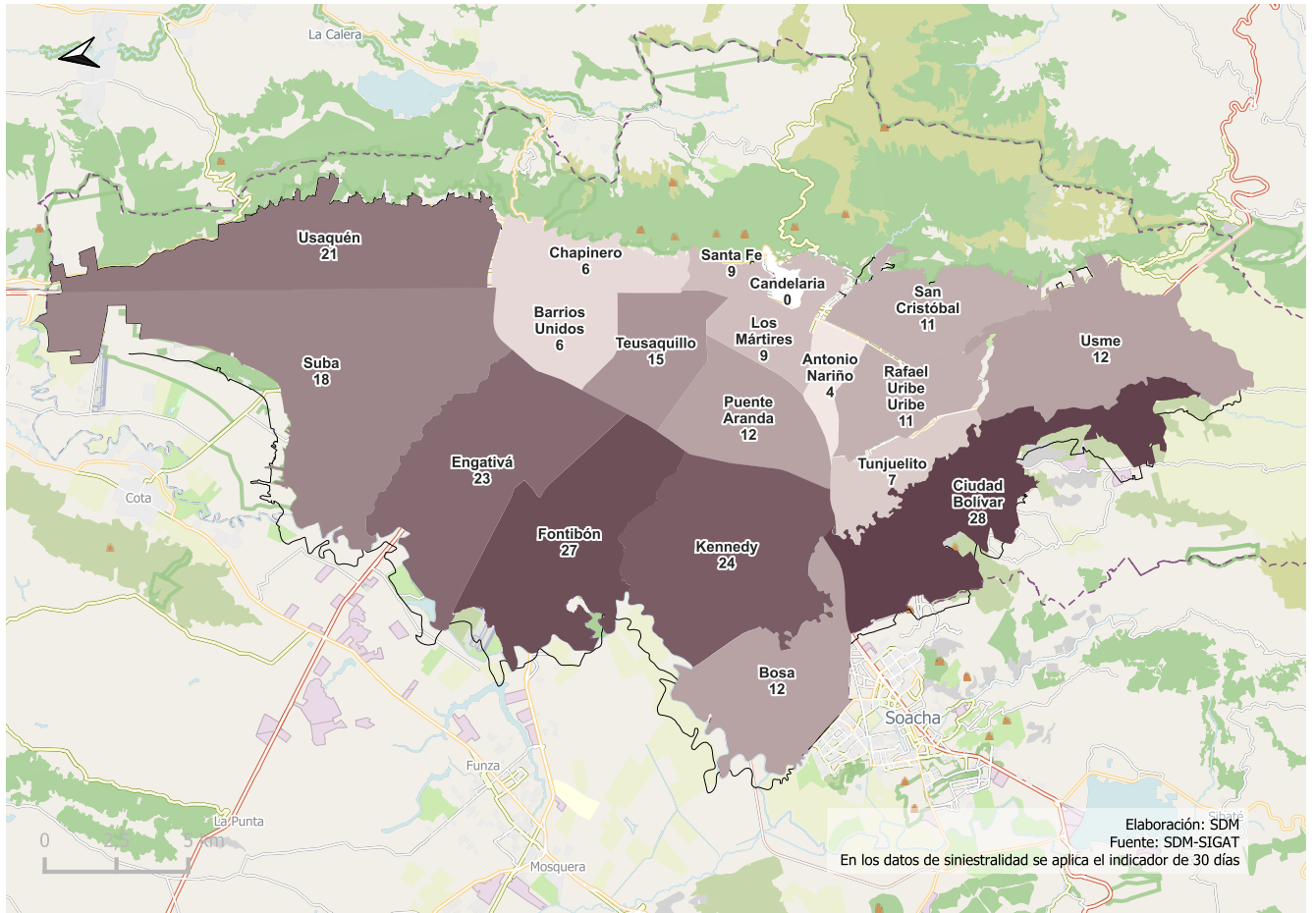
**Figura 1. Fallecidos por localidad 2025.**



El análisis de la distribución territorial de las víctimas fatales por siniestros viales en Bogotá durante 2025 evidencia una concentración de casos en las localidades del occidente, sur y suroccidente de la ciudad. Destacan Engativá y Ciudad Bolívar con 56 y 54 fallecidos, respectivamente, seguidas por Kennedy con 50, Suba con 47 y Fontibón con 45. En conjunto, estas localidades concentran una proporción significativa de la mortalidad vial registrada en el Distrito.

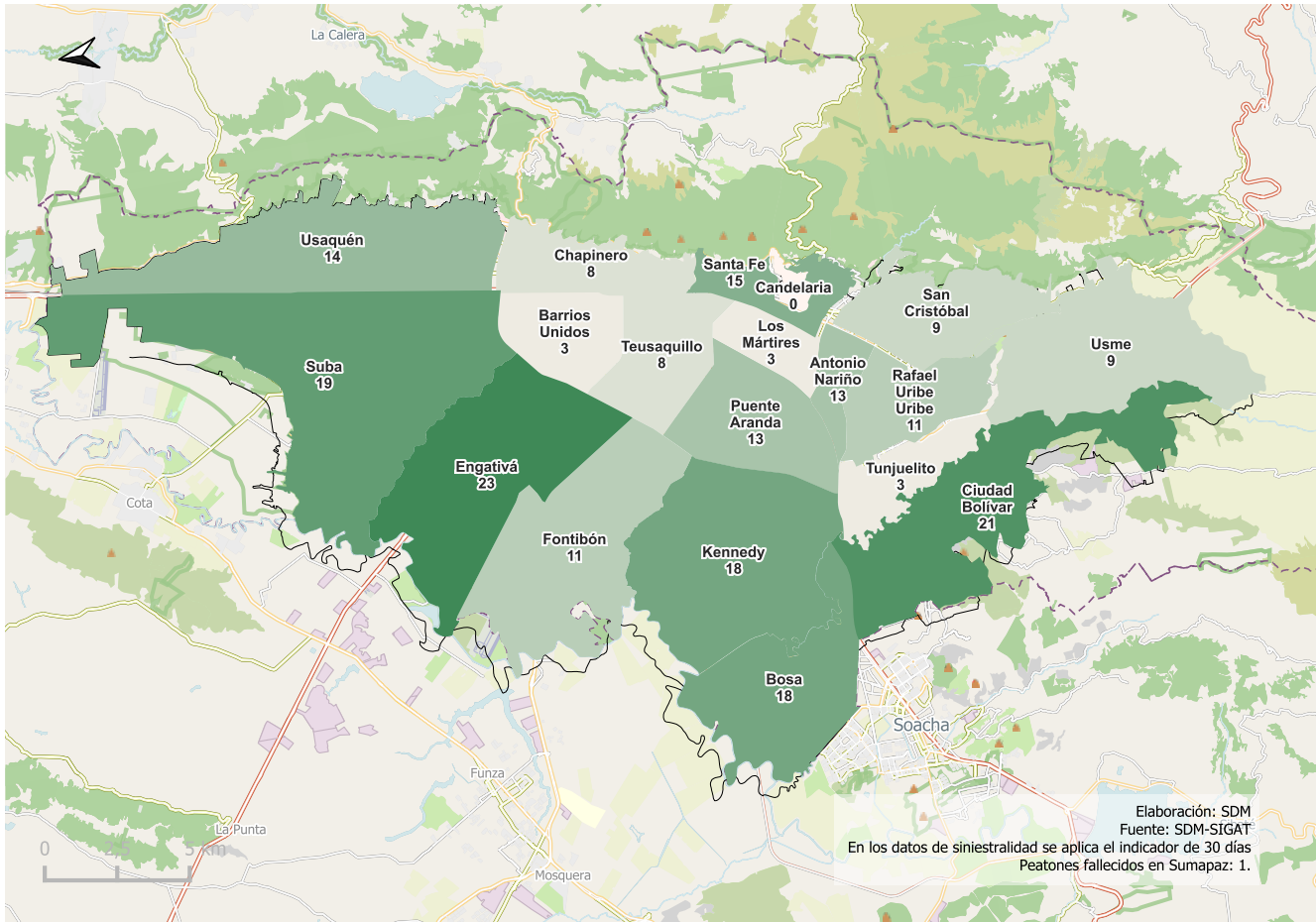
En contraste, las localidades con menor número de víctimas fatales corresponden principalmente al centro histórico y a territorios de menor extensión. En particular, La Candelaria registra 1 fallecido, mientras que Tunjuelito presenta 11 casos y Barrios Unidos 12. Este patrón espacial refleja una mayor incidencia de la siniestralidad fatal en sectores periféricos y de conexión interurbana de la ciudad.

**Figura 2. Usuarios de motocicleta fallecidos por localidad durante 2025.**



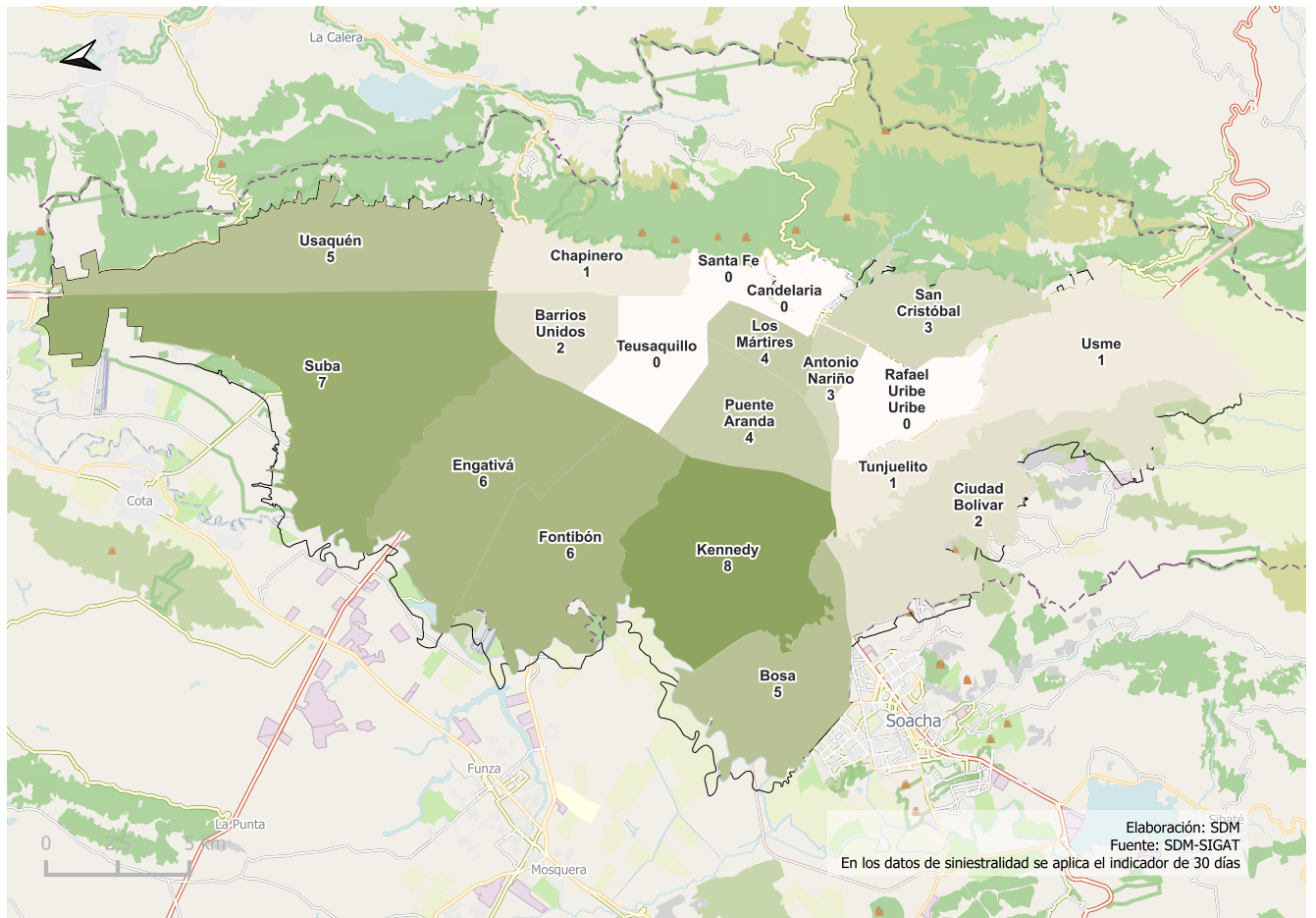
El análisis de la distribución territorial de los motociclistas fallecidos en Bogotá durante 2025 evidencia una concentración de casos en las localidades del suroccidente y occidente de la ciudad. Destacan Ciudad Bolívar y Fontibón con 28 y 27 víctimas fatales respectivamente, seguidas por Kennedy con 24, Engativá con 23 y Usaquén con 21. Esta distribución da indicios de los lugares en donde se concentra la mayor demanda de viajes en motocicleta. En conjunto estas cinco localidades concentran el 49 % de las fatalidades de motociclistas registradas en el Distrito.

**Figura 3. Peatones fallecidos por localidad durante 2025.**



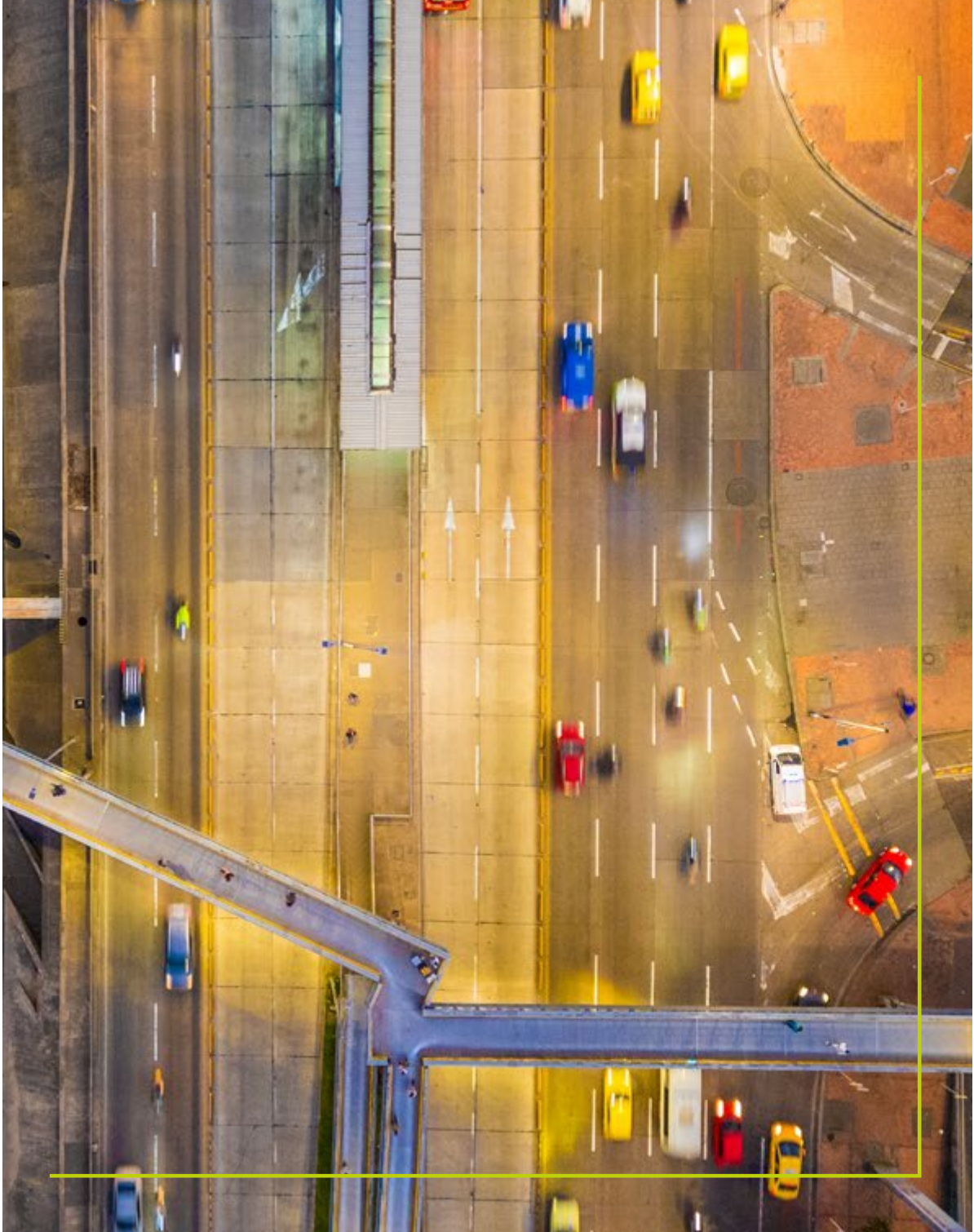
El análisis de la distribución territorial de los peatones fallecidos en Bogotá durante 2025 evidencia una concentración de casos en las localidades de Engativá con 23 fallecidos, seguida por Ciudad Bolívar con 21, Suba con 19, y Kennedy y Bosa con 18 casos cada una. En conjunto, estas cinco localidades concentran el 45,2 % de las fatalidades de peatones registradas en el Distrito. Se destaca la localidad de Santa fé, siendo una de las más pequeñas en área, registra 15 peatones fallecidos (más que localidades como Chapinero y Teusaquillo). Esta condición se explica por los tramos críticos de alta siniestralidad de peatones ubicado en la Av. Carrera Décima y Av. Caracas que están ubicados en dicha localidad.

**Figura 4. Usuarios de bicicleta fallecidos por localidad durante 2025.**

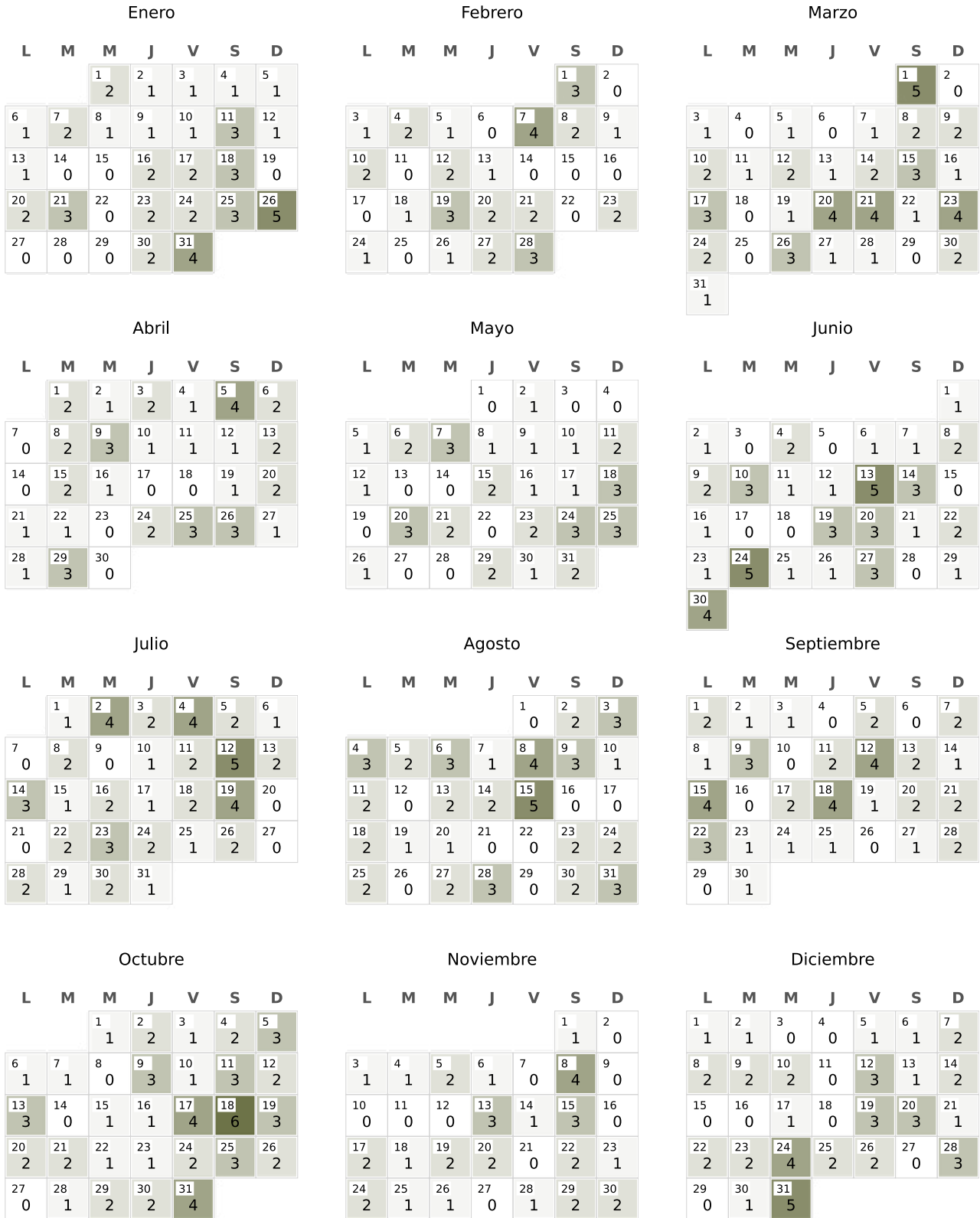


El análisis de la distribución territorial de los ciclistas fallecidos en Bogotá durante 2025 evidencia una concentración de casos en las localidades del occidente y noroccidente de la ciudad. Destacan Kennedy con 8 fallecidos, seguida por Suba con 7 fallecidos. Este comportamiento está relacionado con la presencia de vías arteriales con alta demanda de ciclistas y tramos críticos de siniestralidad, como la Av. Ciudad de Cali, la Av. Centenario y la Av. Suba. La Candelaria, Santa Fe, Teusaquillo y Rafael Uribe Uribe no registraron casos durante el periodo analizado.

# 5. Comportamiento diario de la Siniestralidad Vial



**Gráfica 11. Fallecidos en siniestros viales por cada día del año durante 2025.**



Elaboración: SDM  
Fuente: SDM-SIGAT  
En los datos de siniestralidad se aplica el indicador de 30 días.



El análisis de la distribución diaria de los fallecidos por siniestros viales en Bogotá durante 2025 evidencia una ocurrencia heterogénea a lo largo del año, con episodios puntuales de alta concentración. Sobresale el incremento registrado durante el último fin de semana de enero y el primer fin de semana de febrero, lo que sugiere una continuidad temporal en la intensificación de la siniestralidad al cierre e inicio de mes. De igual forma, se destaca el primer sábado de marzo, jornada en la que también se observó un aumento significativo en el número de fallecidos.

Asimismo, se identificaron siete jornadas con 5 víctimas fatales: una en enero, una en marzo, dos en junio, una en julio, una en agosto y una en diciembre. Estos eventos representan los picos más altos de mortalidad diaria registrados durante 2025.

En términos generales, la distribución temporal muestra que, aunque la mayoría de los días presentan entre cero y tres fallecidos, persisten episodios aislados de elevada siniestralidad, particularmente en fines de semana y en fechas específicas del calendario, lo que refleja la variabilidad inherente de la siniestralidad fatal en la ciudad.



El fin de semana comprendido entre **el 17 y 19 de octubre** (viernes, sábado y domingo)

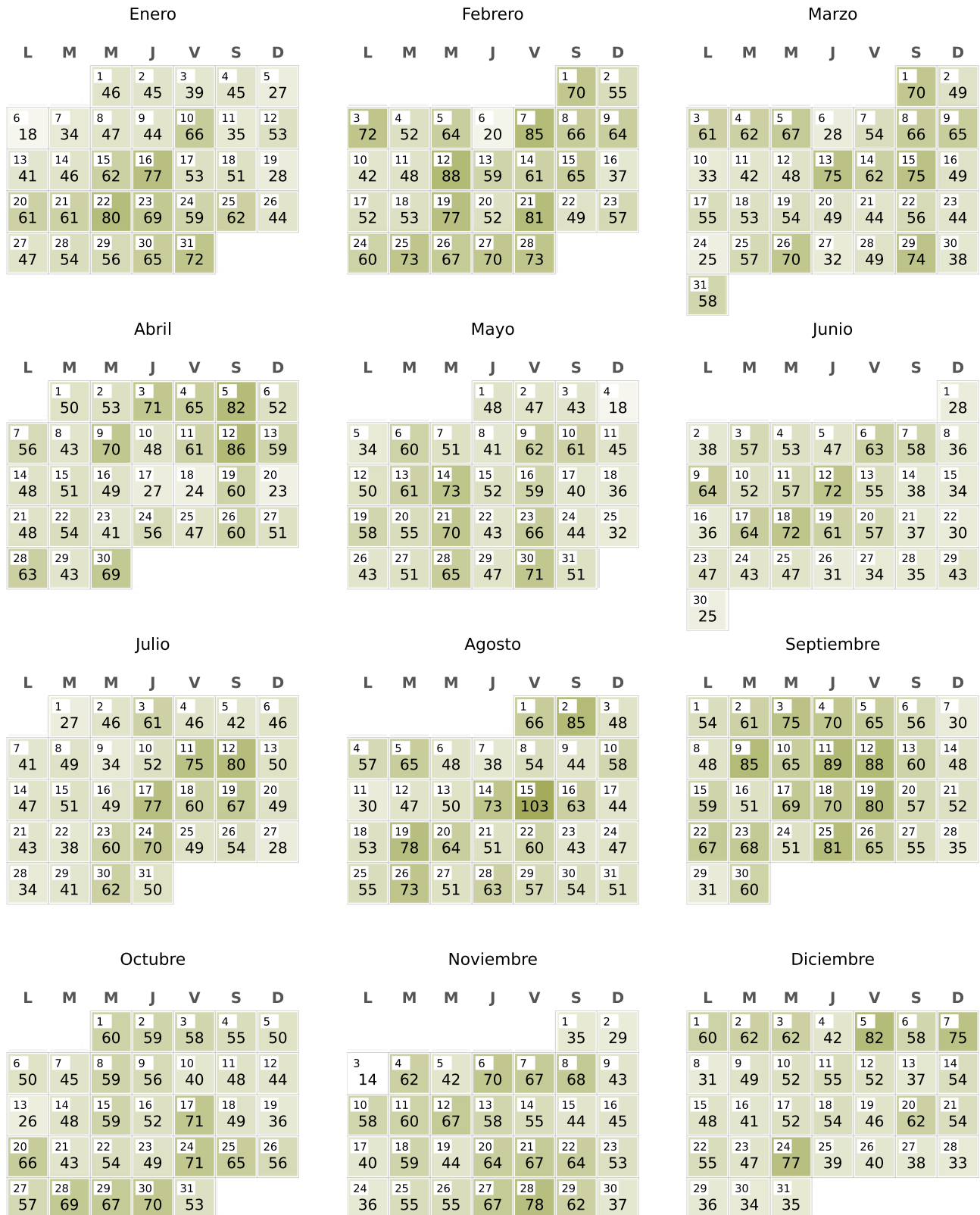
se consolidó como el **más crítico** del año

**13**  
fatalidades

**El sábado** de este fin de semana fue también el día con mayor número de fatalidades registradas

Total  
**6**

**Gráfica 12. Lesionados en siniestros viales por cada día del año durante 2025.**



Elaboración: SDM  
Fuente: SDM-SIGAT  
En los datos de siniestralidad se aplica el indicador de 30 días.



El análisis de la distribución diaria de las víctimas lesionadas por siniestros viales en Bogotá durante 2025 evidencia una variabilidad significativa a lo largo del año, con episodios puntuales de alta concentración de casos.

### Mayor registro de **lesionados**

Viernes	Total de
<b>15</b>	<b>103</b>
de agosto	víctimas

se resalta que este día tuvo también un registro de **5 fatalidades** y que este viernes daba inicio al puente festivo de la Asunción de la Virgen lo que refleja la influencia de los feriados en las variaciones de siniestralidad de la ciudad.

Le siguen:

<b>Jueves 12</b>	<b>89</b>	lesionados
de septiembre		

<b>88</b>	<b>Viernes 11</b>
	de septiembre

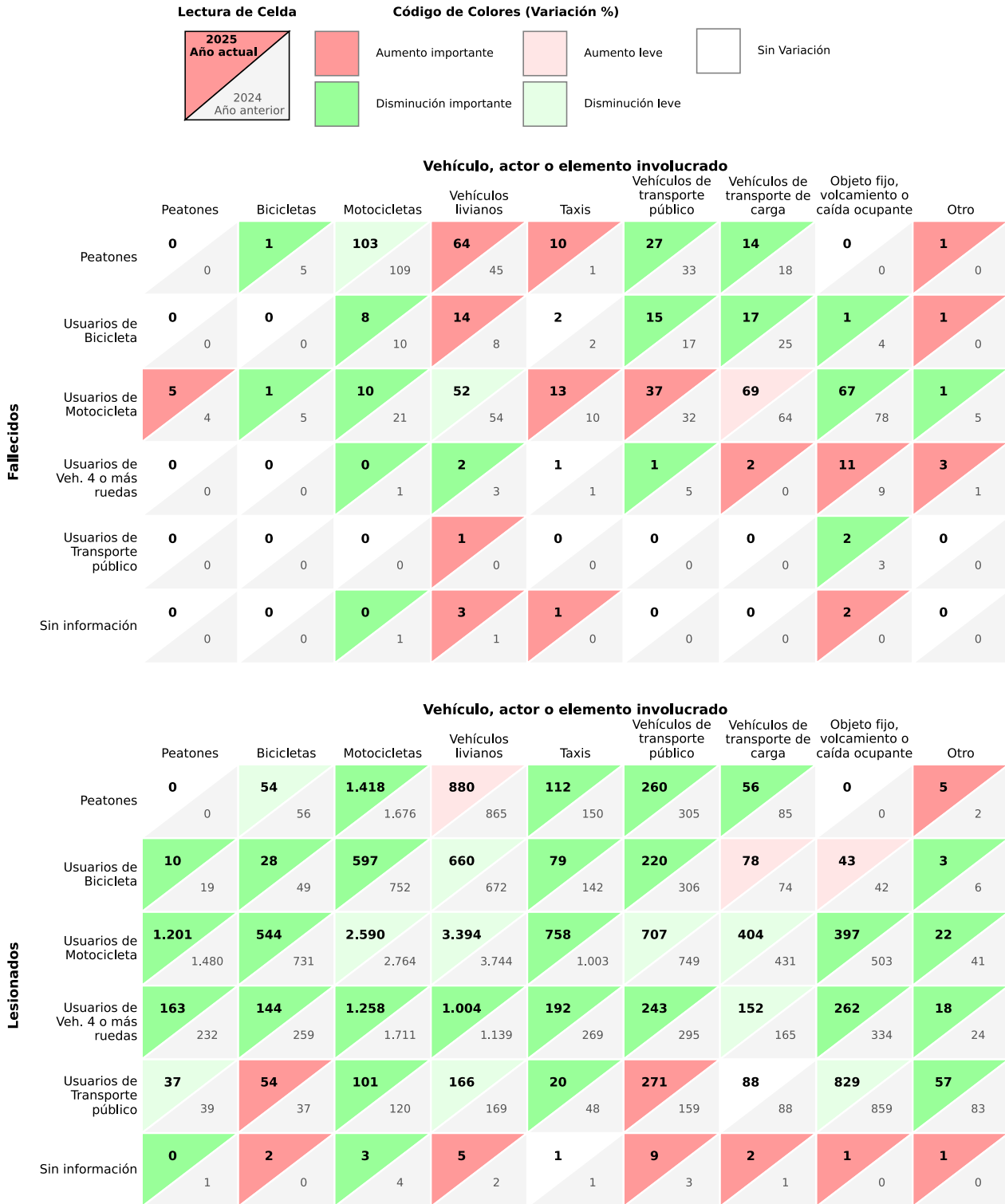
víctimas	<b>Miércoles 12</b>
	de febrero

Estos eventos corresponden a los valores máximos observados durante el año y reflejan periodos de elevada ocurrencia de siniestros con consecuencias no fatales.

## 6. Caracterización de las dinámicas de colisión en la Siniestralidad Vial



**Gráfica 13. Matriz de interacción de fallecidos y lesionados según vehículo o actor involucrado - 2025 vs 2024.**



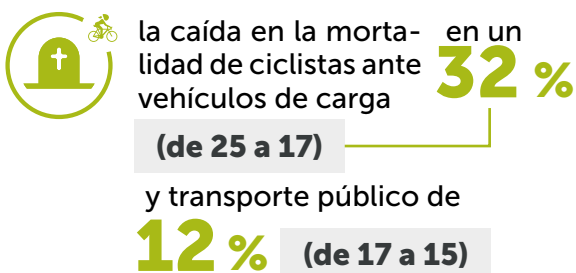
Elaboración: SDM  
Fuente: SDM-SIGAT

En los datos de siniestralidad se aplica el indicador de 30 días

En 2024 - Fallecidos: Pasajeros sin información de vehículo: 2 y conductores sin información de vehículo: 0  
En 2024 - Lesionados: Pasajeros sin información de vehículo: 6 y conductores sin información de vehículo: 6

En 2025 - Fallecidos: Pasajeros sin información de vehículo: 3 y conductores sin información de vehículo: 3  
En 2025 - Lesionados: Pasajeros sin información de vehículo: 14 y conductores sin información de vehículo: 10

Al analizar la matriz de interacción de fatalidades para el año 2025, se observa que se presentaron reducciones en conflictos viales críticos, destacando la disminución de peatones fallecidos por interacción con motocicletas,



No obstante, la matriz revela un preocupante incremento en la severidad de los siniestros que involucran a vehículos livianos, los cuales registraron un aumento de



y un repunte en colisiones letales contra usuarios de bicicleta del



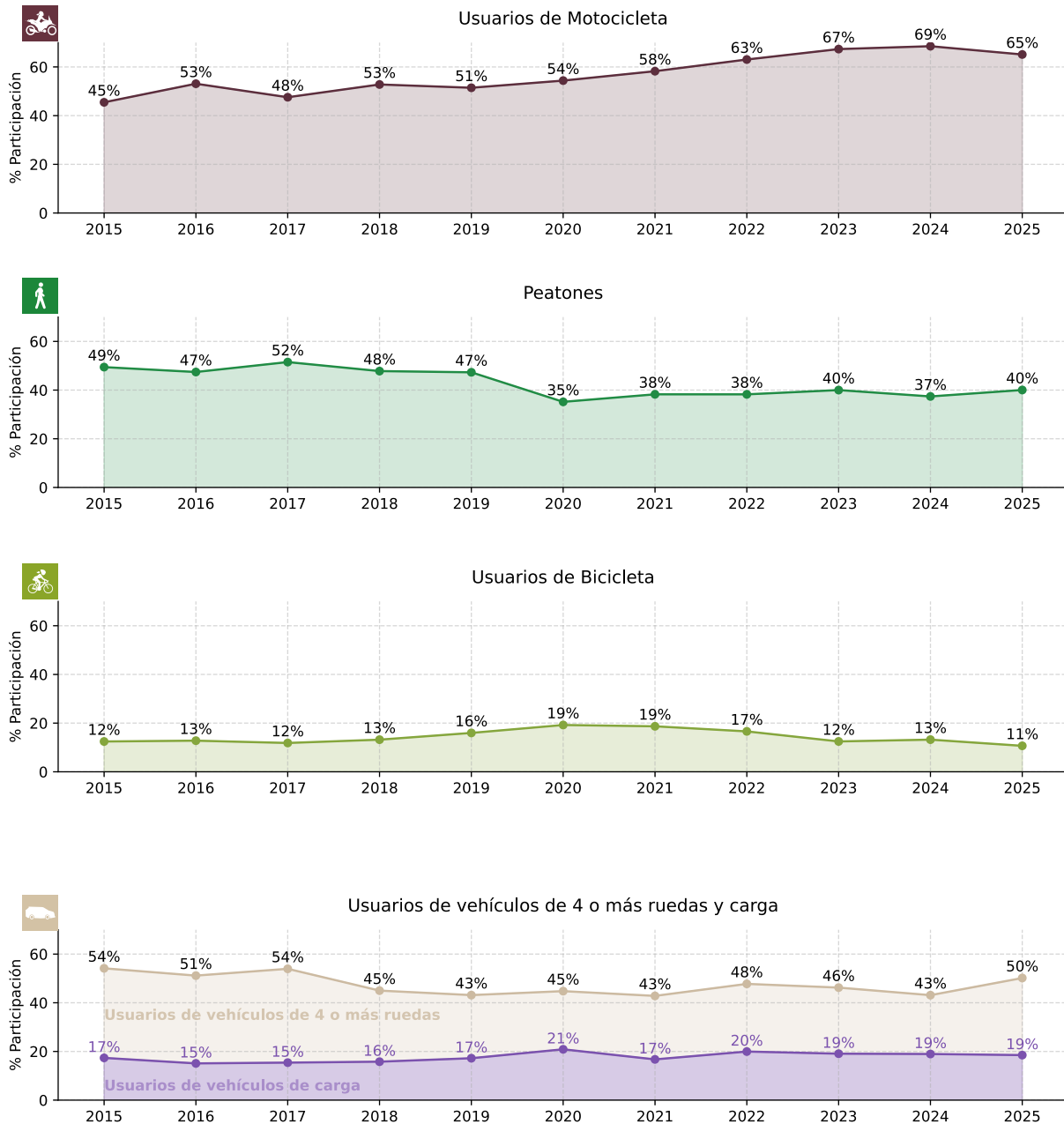
Asimismo, resalta la vulnerabilidad de los peatones frente a los taxis, cuya interacción fatal se multiplicó diez veces al **pasar de 1 a 10 casos**.

Respecto a la matriz de lesionados en 2025, se registró una reducción en la frecuencia de eventos en la mayoría de las interacciones, destacando que el volumen total de heridos descendió un 14 % frente al año anterior. Este resultado se debe principalmente a la disminución de los conflictos más frecuentes de la ciudad: la interacción entre motociclistas y vehículos livianos disminuyó un 9 % (de 3.744 a 3.394 casos), mientras que los atropellamientos de peatones por motocicletas presentaron una reducción del 19 % (de 1.480 a 1.199 casos).



Asimismo, se observa un descenso significativo en la accidentalidad de usuarios de vehículos de 4 o más ruedas contra motocicletas, que bajó de 1.646 a 1.215 lesionados. Sin embargo, persisten focos de alerta por el incremento leve en lesiones de peatones causadas por vehículos livianos (de 865 a 880) y un aumento atípico en los heridos por choques entre vehículos de transporte público contra peatones (23) y bicicletas (32).

**Gráfica 14. Participación de actores en siniestros viales con fatalidad**

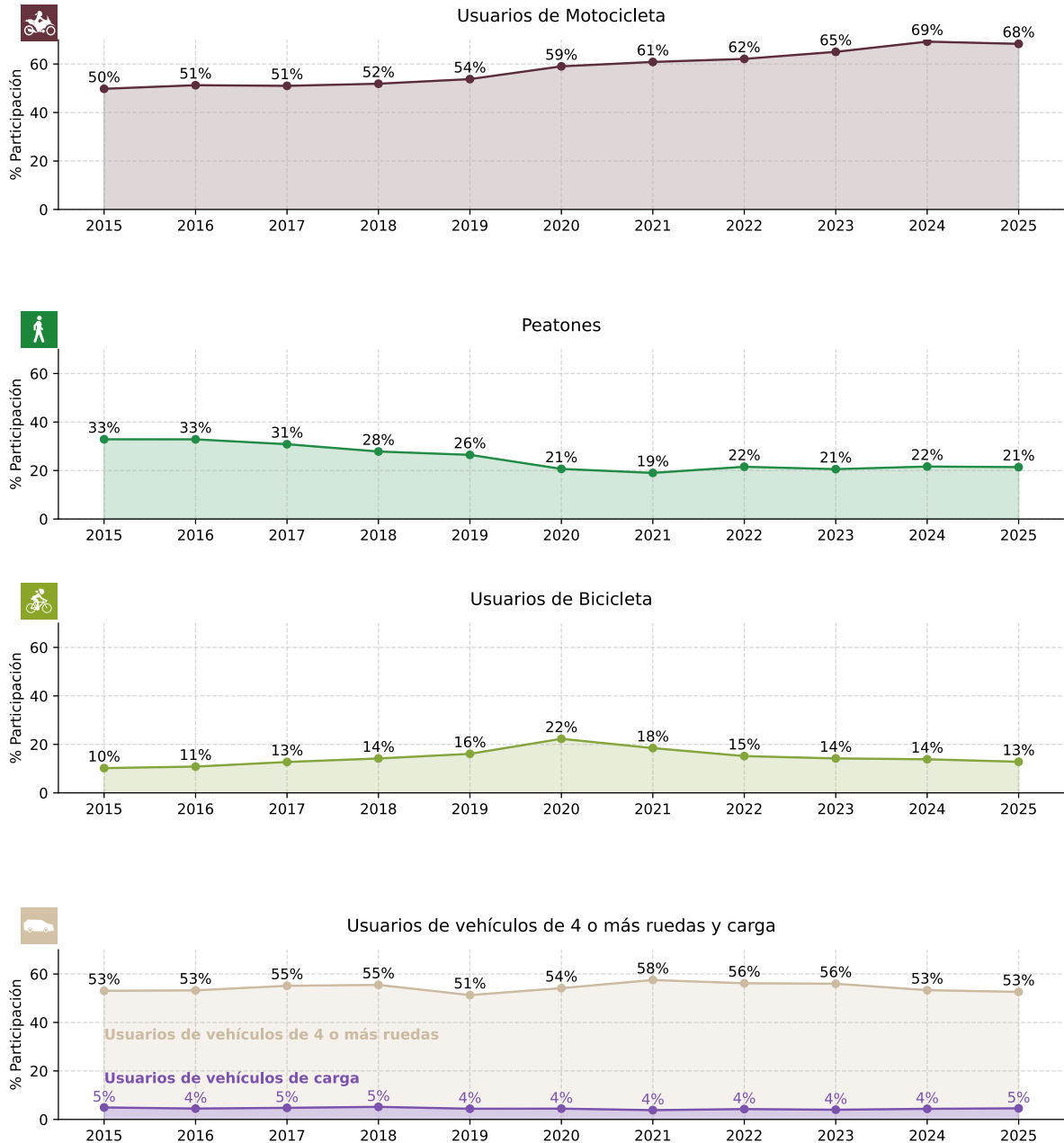


En 2025 se detuvo, por primera vez desde 2019, la tendencia de aumento en las fatalidades por siniestros viales que involucran motocicletas, con una reducción del 2 % frente a 2024. Sin embargo, aumentó la proporción de fallecidos en siniestros viales que involucran vehículos de 4 ruedas o más, que alcanzó el 50 % del total, la más alta desde 2018. También, la cifra de fatalidades que involucraron peatones creció un 5 % respecto al año anterior.

Es importante destacar que el 19 % de las fatalidades asociadas a vehículos de cuatro ruedas o más involucra al transporte de carga. Esta proporción es considerablemente mayor que la observada en los lesionados, lo que indica que los siniestros con vehículos de carga tienden a ser más graves y con mayor probabilidad de resultar fatales.

\*Las interacciones con vehículos de carga están contenidos en el total de usuarios de 4 o más ruedas

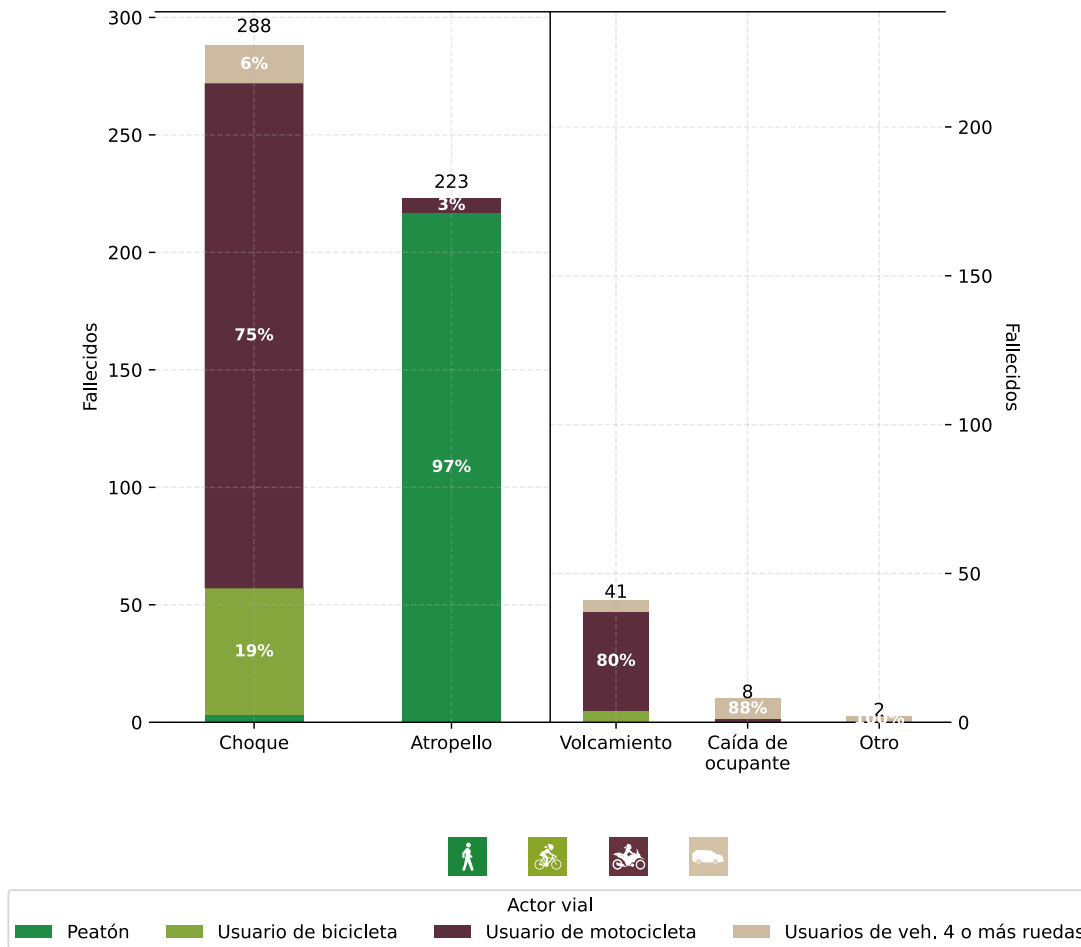
**Gráfica 15. Participación de actores en siniestros viales con lesionados**



En los siniestros con lesionados, se ve un comportamiento similar en aquellos en los que estuvo involucrado un usuario de motocicleta, siendo la mayor proporción en siniestralidad en la ciudad. La proporción de vehículos de 4 o más ruedas presenta el segundo riesgo más importante para la siniestralidad de la ciudad, los usuarios de carga reducen la participación en siniestralidad de lesionados, dado que la interacción con este tipo de actor suele resultar en fatalidad.

\*Las interacciones con vehículos de carga están contenidos en el total de usuarios de 4 o más ruedas

**Gráfica 16. Fallecidos por clase de siniestro y modo del actor vial durante el año 2025.**



Elaboración: SDM  
Fuente: SDM-SIGAT  
En los datos de siniestralidad se aplica el indicador de 30 días.

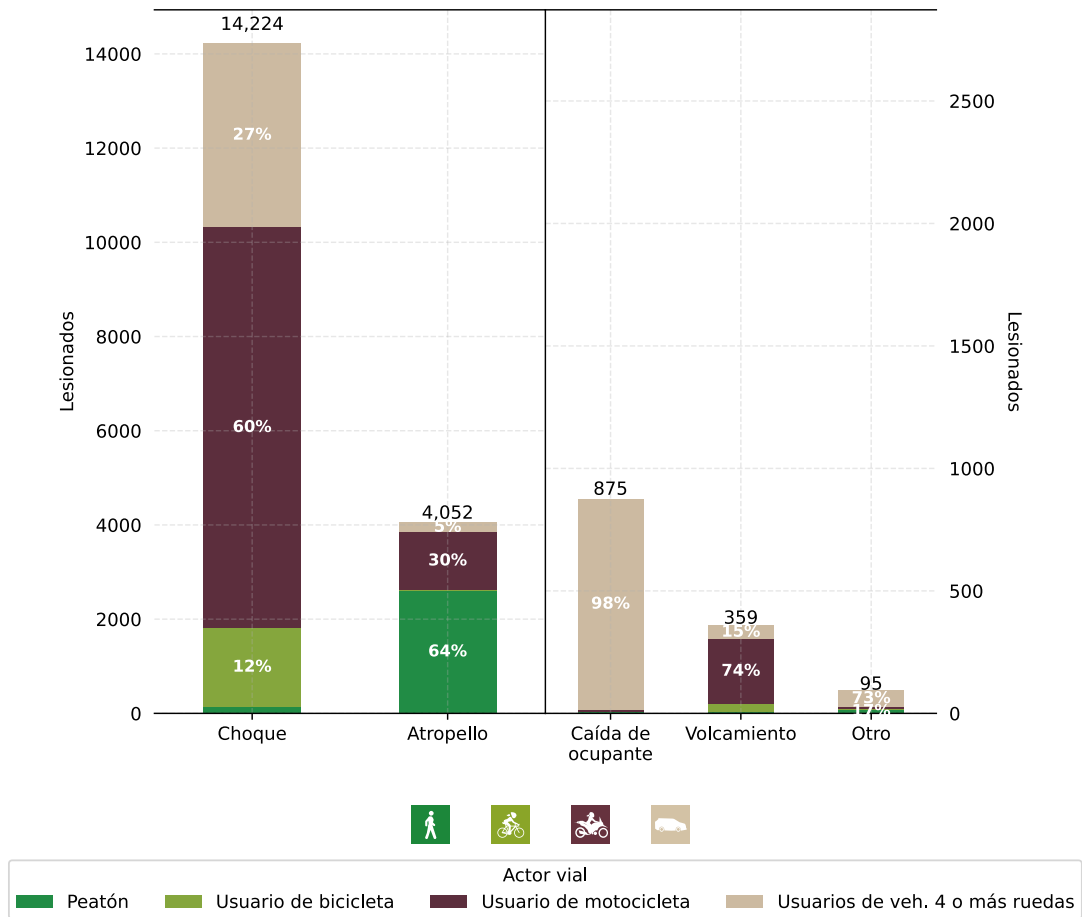
**Tabla 1: Detalle de los objetos fijos contra lo que hubo choques.**

Elemento	Fallecidos	Porcentaje %
 Vehículo	222	77 %
 Objeto fijo	65	23 %
 Tren	1	0 %
<b>Total</b>	<b>288</b>	<b>100 %</b>

El 51 % de los fallecidos han sido producto de siniestros tipo choque, siendo los usuarios de motocicleta los más afectados, con 215 fallecidos en este tipo de eventos. De estos choques, el 77 % ocurrió entre vehículos y el 22 % contra objetos fijos.

Por otro lado, en los siniestros por volcamiento, los usuarios de motocicleta también son los más afectados, ya que en el 80 % de los casos el fallecido corresponde a este actor vial.

**Gráfica 17. Lesionados por clase de siniestro y modo del actor vial durante el año 2025.**



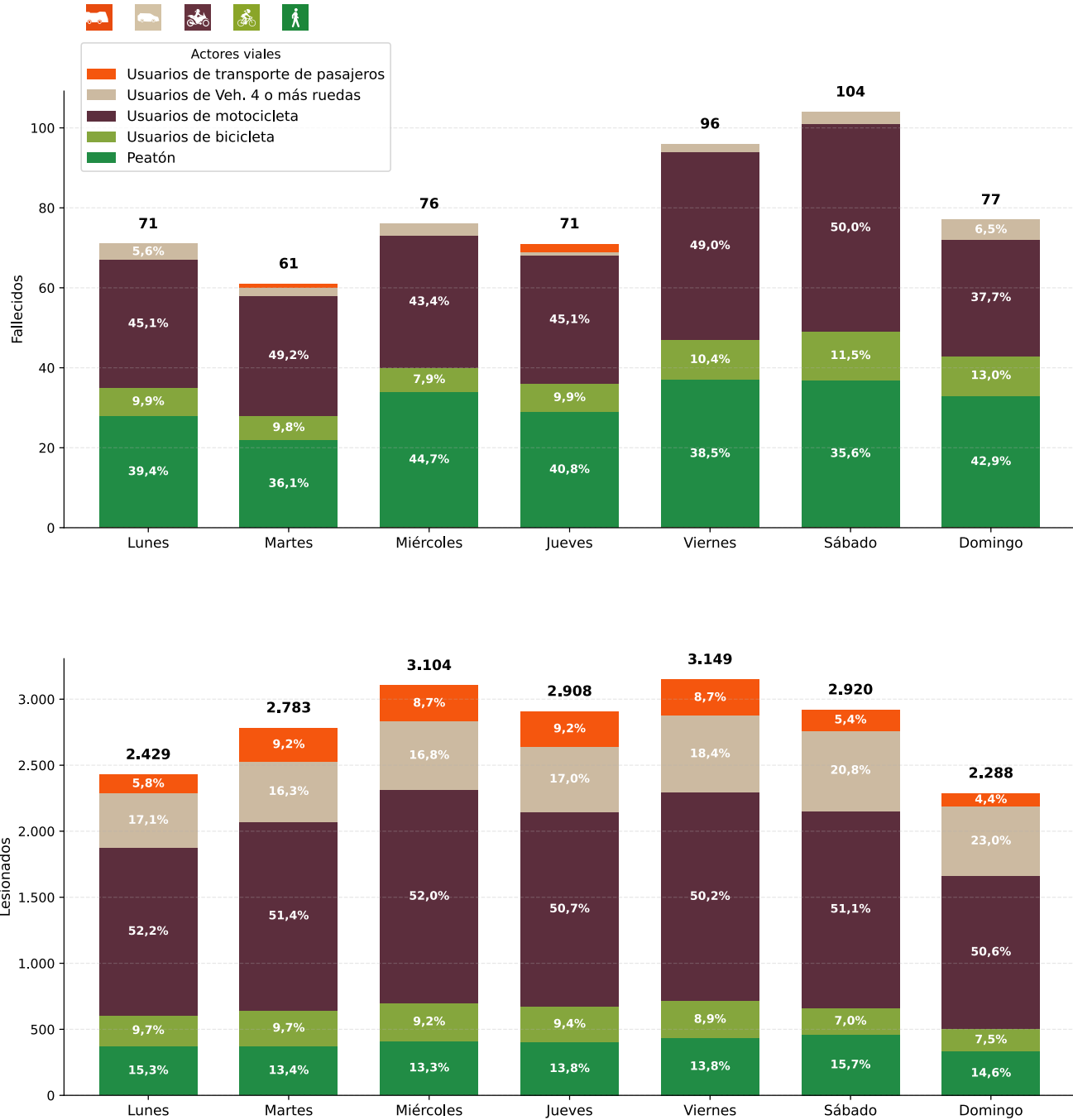
Elaboración: SDM  
Fuente: SDM-SIGAT  
En los datos de siniestralidad se aplica el indicador de 30 días.

**Tabla 2: Detalle de los objetos fijos contra lo que hubo choques.**

Elemento	Lesionados	Porcentaje %
Vehículo	13.676	96,30 %
Objeto fijo	513	3,60 %
Semoviente	10	0,10 %
Tren	3	0,02 %
<b>Total</b>	<b>14.202</b>	<b>100 %</b>

La mayoría de las víctimas lesionadas proviene de choques (73 %), en los que 8.509 usuarios de motocicletas y 1.669 usuarios de bicicletas resultaron lesionados. Al igual que en las fatalidades, en los siniestros por volcamiento los más afectados son los usuarios de motocicleta, quienes representan el 74 % de los lesionados.

**Gráfica 18. Fallecidos y lesionados por día de la semana y modo del actor vial durante 2025.**



Elaboración: SDM  
 Fuente: SDM-SIGAT  
 En los datos de siniestralidad se aplica el indicador de 30 días  
 Fallecidos: Pasajeros sin información: 3 y conductores sin información: 3  
 Lesionados: Pasajeros sin información: 14 y conductores sin información: 10..



En 2025, **el sábado fue el día con mayor número de víctimas fatales (104)**, seguido del viernes (96), evidenciando una mayor ocurrencia de siniestros fatales durante el fin de semana. En estos días los usuarios de motocicleta presentan la mayor participación, representando aproximadamente el 50 % de los fallecidos. En contraste, los miércoles y domingos fueron los únicos días en los que murieron más peatones que usuarios de motocicleta, con una diferencia de un caso el miércoles y cuatro el domingo.

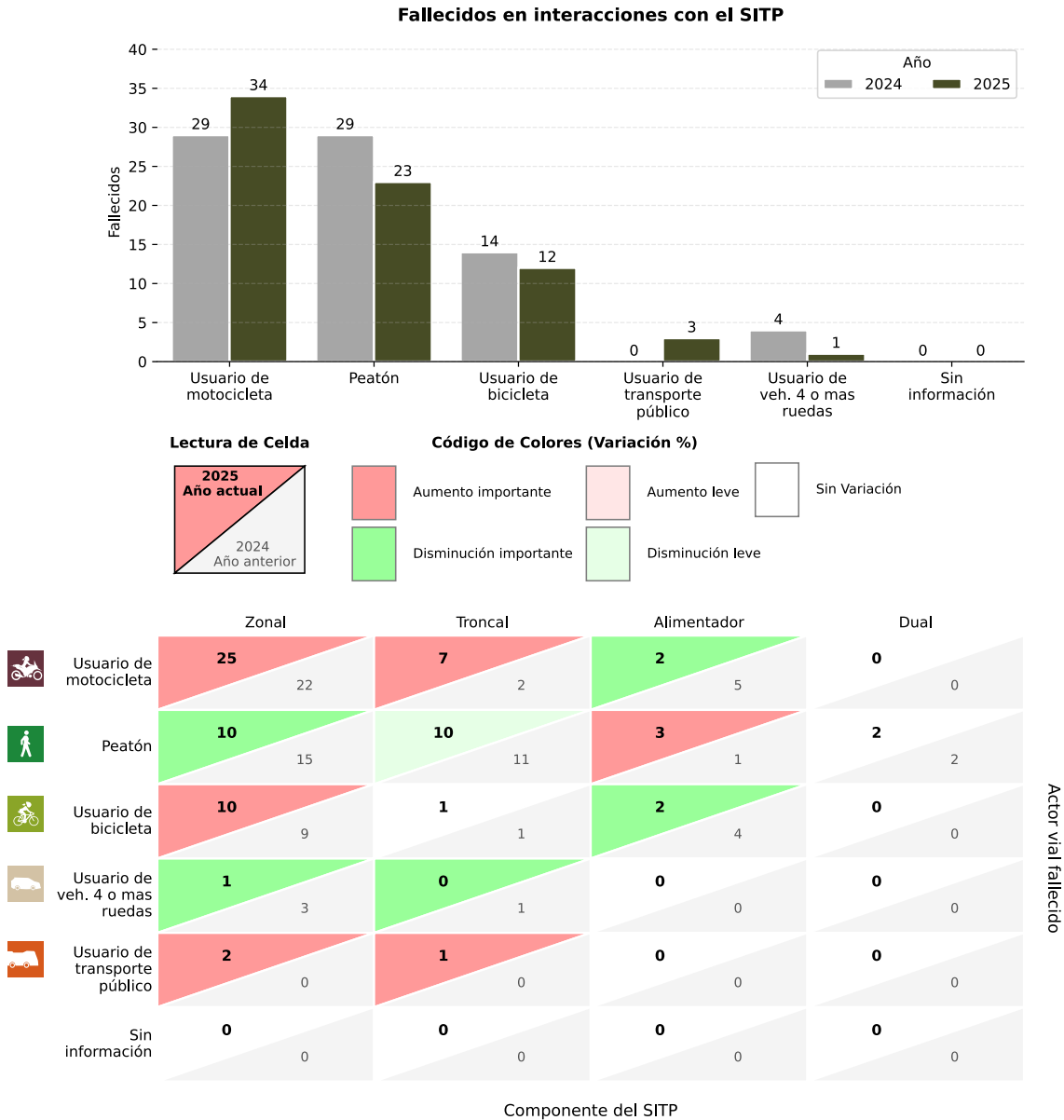
En cuanto a los **lesionados**, la cifra se mantuvo similar a lo largo de la semana, aunque **el viernes (3.149) y el miércoles (3.104) registraron los valores más altos**. En todos los días, la mayoría de los heridos fueron usuarios de motocicleta.



# 7. Siniestralidad Vial asociada al Sistema Integrado de Transporte Público



**Gráfica 19. Matriz de interacción de fallecidos asociados con cada componente de SITP.**

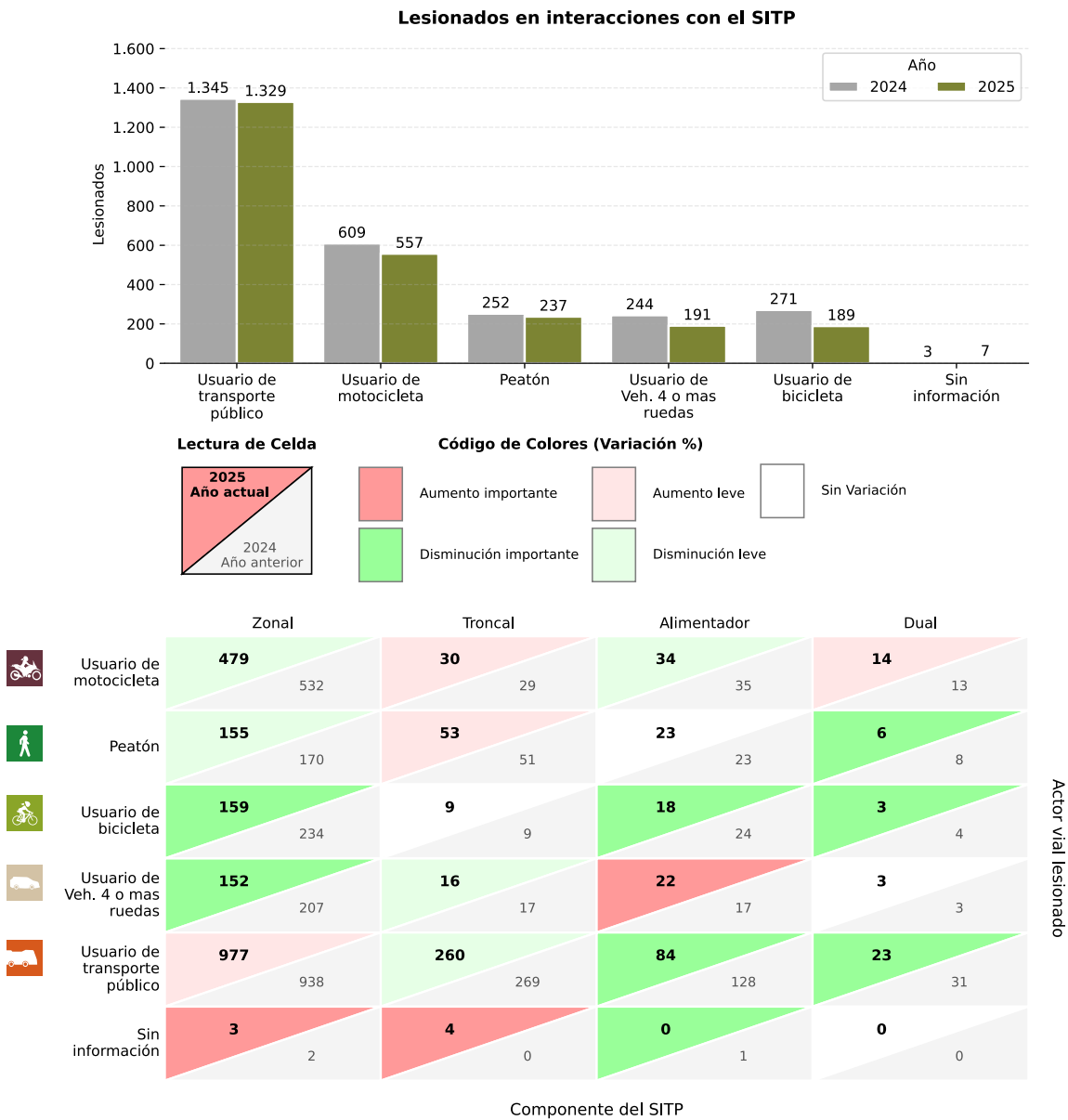


Elaboración: SDM  
Fuente: SDM-SIGAT  
En los datos de siniestralidad se aplica el indicador de 30 días.

En cuanto a las fatalidades vinculadas al SITP en 2025, hay una reducción del 4 % frente el 2024 y de aquí se observa un cambio en la composición de las víctimas: mientras los fallecimientos de peatones y usuarios de bicicleta presentaron reducciones, las muertes de usuarios de motocicleta aumentaron un 17 %, consolidándose como el actor más afectado con 34 casos. El análisis por

componente revela que el servicio Zonal presenta el mayor número de casos, con incrementos en las fatalidades de motociclistas (de 22 a 25) y ciclistas (de 9 a 10), mientras que el componente Troncal registró un aumento en la interacción con motocicletas, pasando de 2 a 7 fallecidos. El servicio Alimentador, que logró reducir a menos de la mitad las muertes de motociclistas y ciclistas.

Gráfica 20. Matriz de interacción de lesionados asociados con cada componente de SITP.



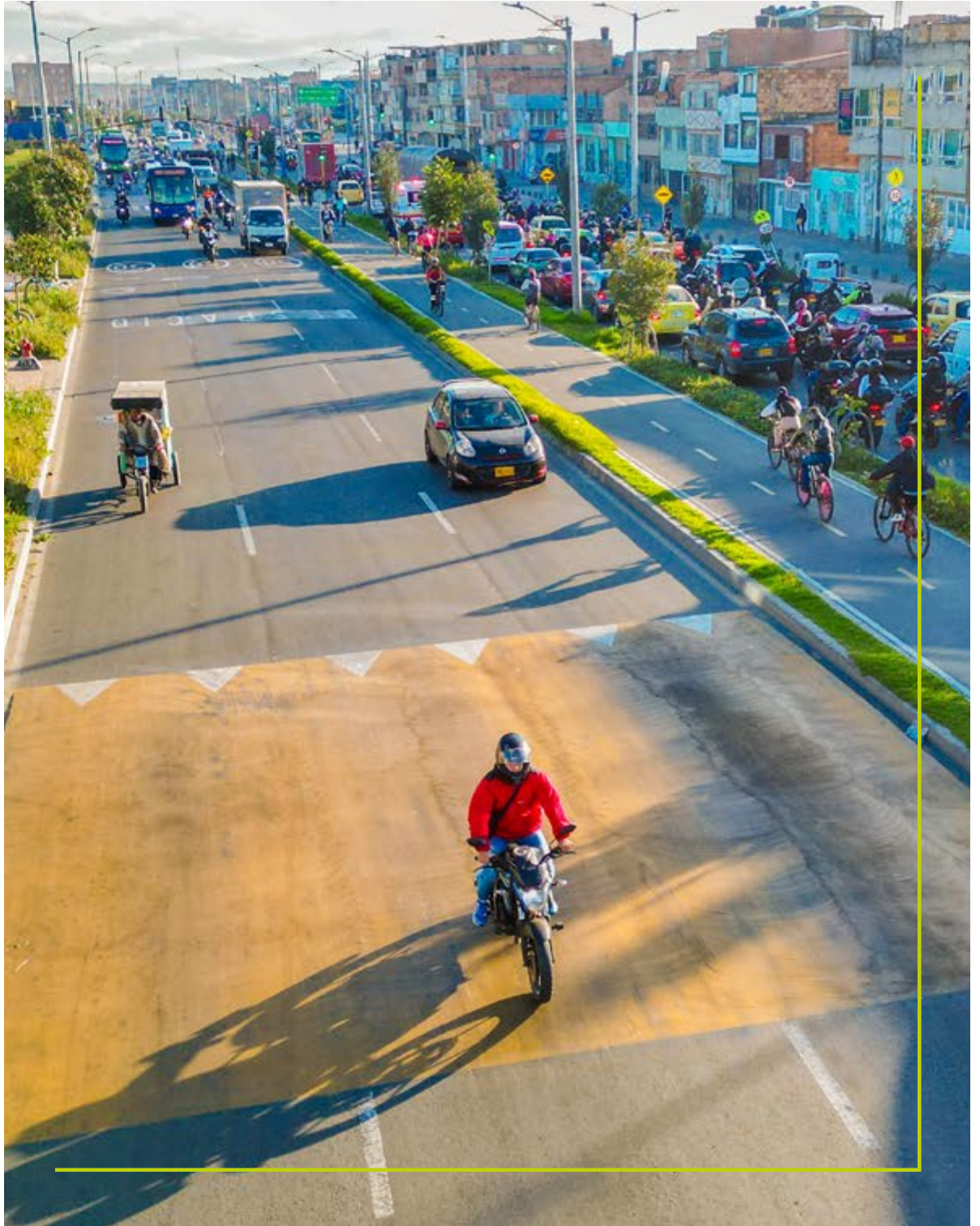
Elaboración: SDM  
Fuente: SDM-SIGAT  
En los datos de siniestralidad se aplica el indicador de 30 días.

En cuanto a los lesionados vinculados al sistema SITP en 2025, se registró una tendencia de reducción generalizada en casi todos los roles de la vía, destacando una caída del 30,3 % en las lesiones de usuarios de bicicleta y del 21,7 % en conductores de vehículos de 4 o más ruedas. El componente Zonal lideró este comportamiento positivo al reducir los heridos en motociclistas en un 11 % (de 532 a 479) y ciclistas en un 32 % (de 234 a 159), aunque

presentó un leve aumento del 4 % en las lesiones al interior de los usuarios del transporte público (977 casos). El componente Troncal tuvo un aumento leve en las lesiones de peatones y motociclistas, mientras que el servicio Alimentador logró disminuciones importantes en la mayoría de interacciones, a excepción de los ocupantes de vehículos particulares que vieron duplicada su siniestralidad (de 17 a 22 lesionados).

## 8. Casos de éxito

ANUARIO DE SINIESTRALIDAD VIAL DE BOGOTÁ 2025



## 8.1. METODOLOGÍA DE PRIORIZACIÓN DE LOS CONTROLES CON ENFOQUE DE VELOCIDAD BASADA EN EL ANÁLISIS DE POTENCIAL DE VIDAS SALVADAS (PVS) Y POTENCIAL DE HERIDOS REDUCIDOS (PHR)

Durante el año 2025, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) implementó la metodología de priorización de los controles con enfoque de velocidad basada en el análisis de potencial de vidas salvadas (PVS) y heridos reducidos (PHR), con el fin de identificar y priorizar las ubicaciones en vías arteriales en donde la implementación de puestos de control de velocidad podría ayudar a reducir un mayor número de víctimas por siniestros viales.

Esta metodología aplica el modelo teórico desarrollado por Göran Nilsson en 1982 que estudia la relación entre la velocidad promedio de una vía y la ocurrencia de siniestros con lesionados y fallecidos, el cual expresa que una reducción en la velocidad promedio de circulación en una vía implica una reducción en el número de víctimas. Utilizando como fuente de información datos de siniestralidad histórica georeferenciada del SIGAT y velocidades recuperadas para un espacio de tiempo definido mediante la API de Google; tal como se relaciona en el documento desarrollado por la Secretaría Distrital de Movilidad (2025) denominado: "Metodología del cálculo de potencial de vidas salvadas (PVS) y heridos reducidos (PHR)"<sup>1</sup>.

A partir de la implementación de la metodología y con el apoyo de la cooperación internacional *Bloomberg Philanthropies (BIGRS)*, se realizó la medición del impacto de esta, siguiendo la metodología de Estudios Observacionales antes - después de Ezra Hauer (1997), que consiste en realizar un análisis comparativo con un grupo de control, en donde se evalúan fatalidades y lesiones en los periodos de interés para corredores con/sin intervención,

estimando la diferencia entre el valor real y el valor estimado, así como la eficiencia porcentual del cambio entre el valor real y el esperado, encontrando que en los polígonos y/o tramos donde se ejecutaron 8 o más operativos nocturnos versus el comportamiento esperado en los polígonos donde no se han realizado intervenciones,

para el año 2025 se presentó una reducción del **39,6%** en las fatalidades y en un **14,7%**

De manera complementaria, se logró evidenciar beneficios en el cumplimiento de las acciones de control programadas, pasando de tener un

porcentaje de cumplimiento que rondaba el **66%** en 2023 al **82,6%** en promedio en 2025

esto como resultado del trabajo en conjunto con el equipo de la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, donde también se destaca para este período: el fortalecimiento del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte (CACTT), una mayor articulación y seguimiento de los equipos de la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (SETRA), reubicación de los controles de acuerdo a la metodología y la recurrencia de los operativos en los tramos y horarios priorizados.

Adicional a la priorización para la implementación de puestos de control con enfoque en velocidad, se realizó un análisis de siniestralidad para determinar los tramos y puntos prioritarios para la instalación de nuevos dispositivos SAST, el cual contempló los siguientes procesos:

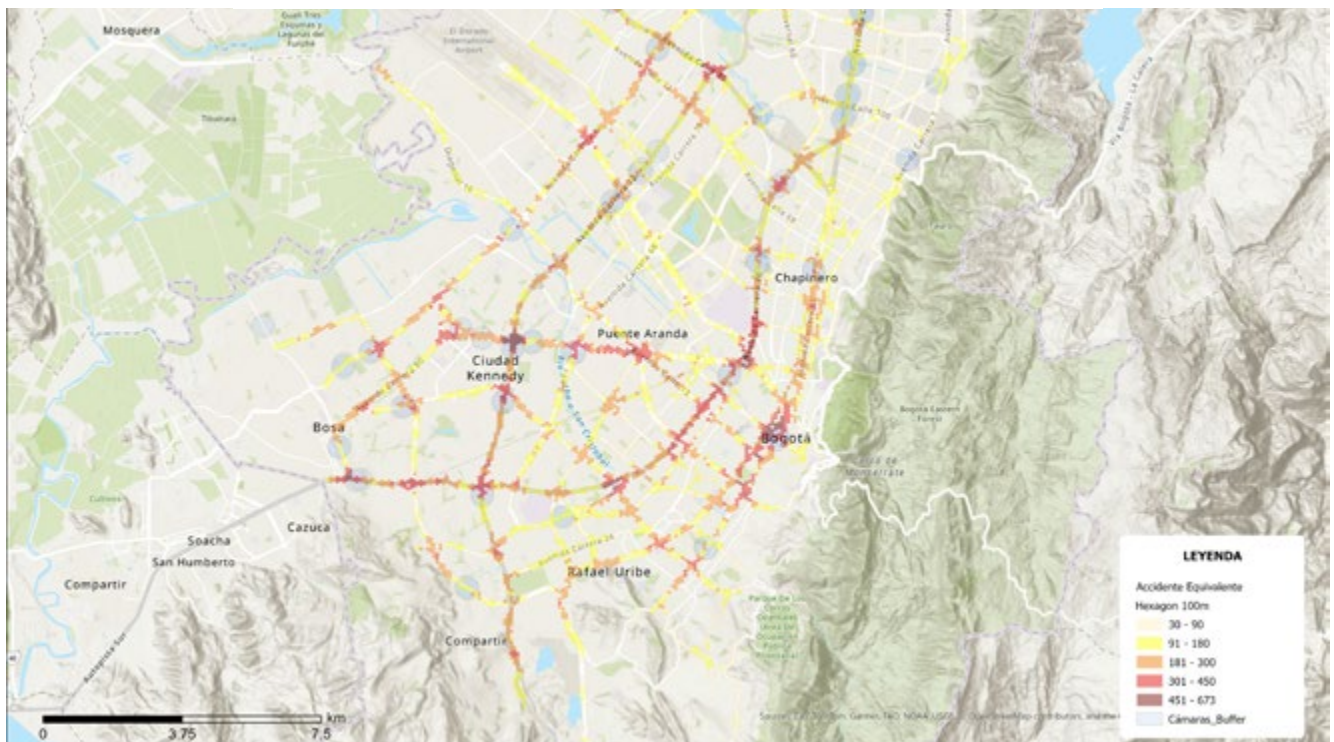
1 [https://drive.google.com/file/d/1UW\\_FND5pjl\\_r797qIQPaL\\_cw7L5pc2Yz/view?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/file/d/1UW_FND5pjl_r797qIQPaL_cw7L5pc2Yz/view?usp=drive_link)

**1. Análisis de Accidente Equivalente "AE".** Este es un requisito establecido por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en la resolución 181 de 2020 para la instalación de ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones al tránsito.

El análisis consideró todos los niveles de severidad en un siniestro vial para su desarrollo:

- Se utilizó una malla de hexágonos regulares de 115 metros de diámetro, aplicada sobre toda la red vial arterial de la ciudad.
- En cada hexágono se calculó el índice de AE con la fórmula establecida por la ANSV, empleando datos de siniestralidad de 2022 a 2024.
- Se descartaron hexágonos con valores inferiores a 30. El valor más alto registrado fue 673.

**Figura 5. Análisis de AE en la malla vial arterial de la ciudad.**



Fuente: SIGAT, 2025

Consultar mapa en <https://movilidadbogota.maps.arcgis.com/apps/mapviewer/index.html?webmap=0a2ad08c072b40bc9510cc3a6bea4ddb>

**2. Descartes por infraestructura existente.** Se excluyeron:

- Puntos ubicados a 300 metros o menos de cámaras SAST existentes.
- Tramos con intervenciones de infraestructura para gestión de velocidad (como resaltos parabólicos).

3. Análisis Potencial Vidas Salvadas (PVS) y Heridos Reducidos (PHR).

- Se aplicó el análisis de PVS y PHR a todos los hexágonos con AE  $\geq 30$ .
- Los valores de PVS y PHR fueron transformados mediante una normalización min-max, la cual ajusta cada variable al rango [0,1] en función de sus valores mínimo y máximo observados. Este procedimiento garantiza la comparabilidad entre ambas métricas al eliminar las diferencias de escala y magnitud. Una vez normalizados, los indicadores se integraron a través de un promedio aritmético, conformando un índice sintético que pondera de forma equitativa PVS y PHR. El resultado es una medida compuesta que permite identificar espacialmente las ubicaciones con mayor prioridad de intervención.

Figura 6. Análisis de PVS y PHR en la ubicaciones con AE mayor o igual a 30.



Fuente: SIGAT, 2025

Consultar mapa en <https://movilidadbogota.maps.arcgis.com/apps/mapviewer/index.html?webmap=-069c401eac584d1391a9fc52e34d3251>

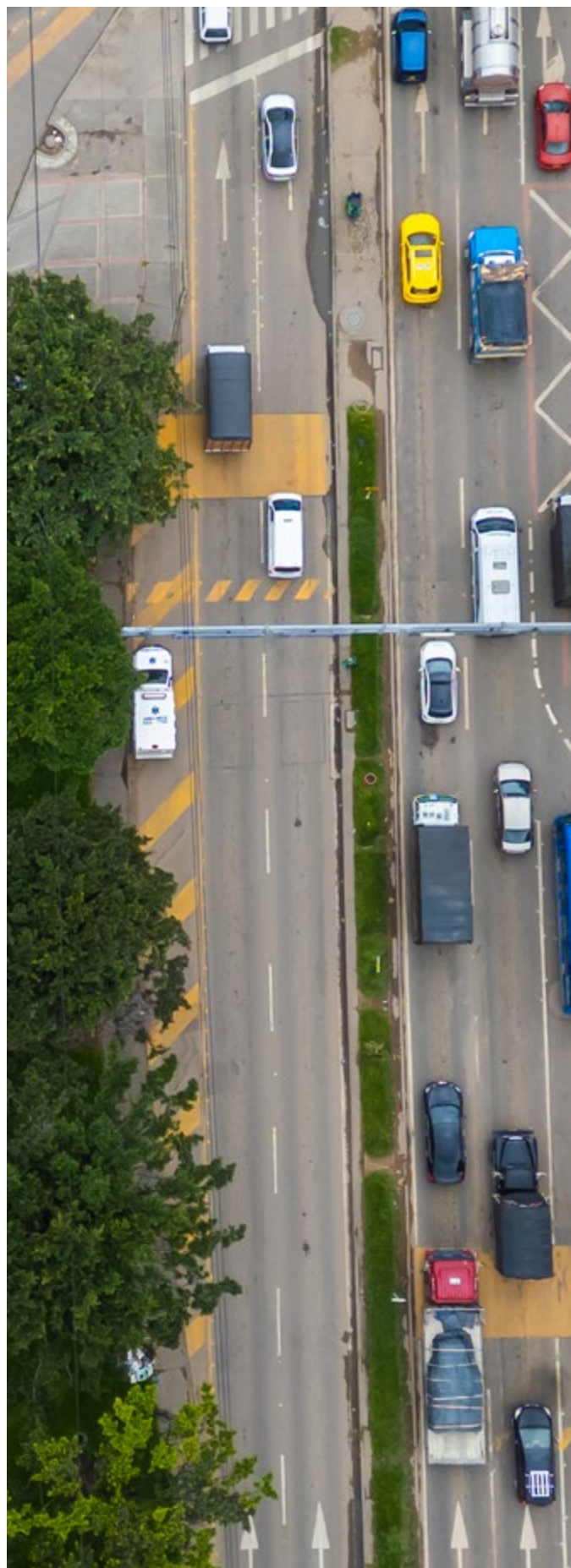
De acuerdo al análisis realizado, se recomendó priorizar los puntos con mayor índice (identificados en rojo en el mapa). Cabe resaltar que estos puntos suelen agruparse de forma continua, lo que evidencia un comportamiento lineal de la siniestralidad. Por ello, la instalación de ayudas tecnológicas debería seguir una disposición lineal que cubra dichos tramos.

## 8.2. GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA INFRAESTRUCTURA PARA PROMOVER VELOCIDADES SEGURAS

Durante el 2025, la SDM elaboró el lineamiento en materia de seguridad vial: “Ubicaciones Críticas por Siniestralidad” que junto con el lineamiento “Resaltos Parabólicos o Circulares y Trapezoidales o Pompeyanos”, son herramientas fundamentales para la gestión de la seguridad vial en la ciudad, el primero permite identificar de manera precisa dónde se concentran los riesgos por siniestralidad vial, mientras que el segundo ofrece una solución efectiva y probada para mitigar esos riesgos a través de la gestión de la velocidad. Su aplicación conjunta, respaldada por análisis técnicos y un monitoreo constante, resulta esencial para avanzar hacia el objetivo de una Bogotá más segura y protectora de la vida en sus vías. Lo anterior en cumplimiento de la Ley 2251 de 2022 (Ley Julián Esteban)”, así como del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, mediante los cuales la SDM ha venido desarrollando acciones orientadas al fortalecimiento de la seguridad vial mediante la regulación de las condiciones de circulación, la gestión de la velocidad y la implementación de medidas de pacificación del tránsito. Acciones que buscan prevenir la ocurrencia de siniestros viales y mitigar su severidad, especialmente en los actores más vulnerables.

En este marco, se ha venido desarrollando la implementación de resaltos parabólicos como una de las medidas eficaces para la gestión de la velocidad, al contribuir en la reducción de los exceso de velocidad, promover el cumplimiento de los límites reglamentarios y mejorar las condiciones de seguridad vial de los corredores que se han identificado durante varios períodos como críticos por siniestralidad vial.

La priorización de estos dispositivos en los diferentes corredores viales responde a estudios técnicos que identifican puntos o tramos críti-





cos donde es necesario intervenir para mejorar las condiciones de seguridad vial. Entre las variables consideradas por los estudios técnicos se incluyen el análisis de siniestralidad, la evaluación del potencial de vidas salvadas y la reducción de heridos, así como la modelación de escenarios que justifican su instalación en puntos estratégicos del corredor, con el fin de garantizar el cumplimiento de los límites de velocidad establecidos (50 km/h, 40 km/h y 30 km/h en zonas escolares o residenciales).

De acuerdo con lo anterior, los corredores críticos que fueron intervenidos en el 2025 con la implementación de resaltos son:

- Av. Villavicencio entre Carrera 38 y Carrera 48 (6 resaltos)
- Av. Boyacá entre Carrera 24 y Carrera 33 (20 resaltos)
- Av. Boyacá entre Autopista Sur y Calle 11A bis (82 resaltos)
- Avenida Guayacones entre Calle 63 sur y Calle 43 sur (10 resaltos)

Las intervenciones realizadas en estos corredores han evidenciado en el año 2025 resultados positivos reflejado en: más del 90 % de los conductores respetando los límites de velocidad, sin impacto en la congestión y la reducción de más del 45 % en lesionados en modos vulnerables (peatones, usuarios de bicicleta y usuarios de motocicleta).

Finalmente, se concluye a partir de la evidencia que la implementación de resaltos es una medida eficaz para mejorar la seguridad vial, al reducir los excesos de velocidad y proteger especialmente a los usuarios más vulnerables. Además, no afecta de manera significativa la operación del tránsito, permite una circulación eficiente y se integra adecuadamente al espacio público, contribuyendo a un sistema de movilidad más seguro y consciente en Bogotá.

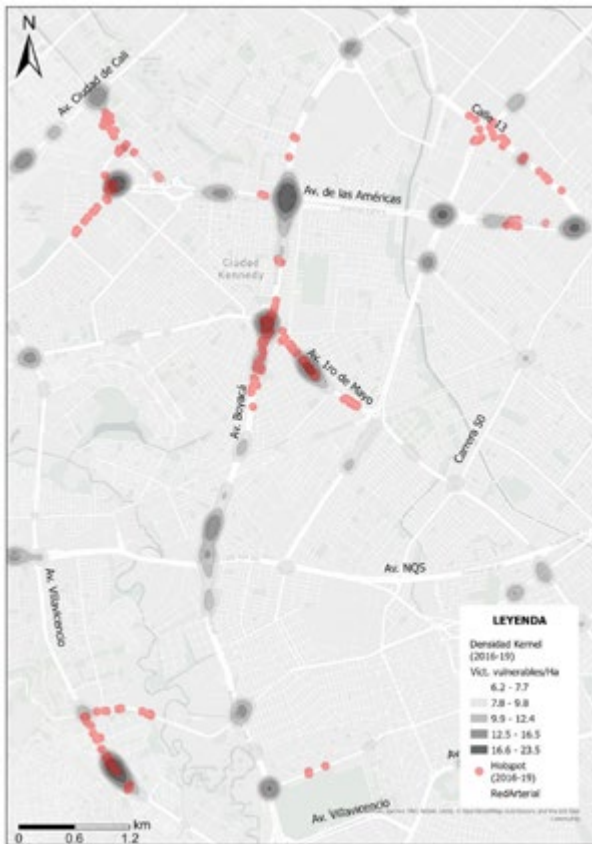
### 8.3. AVENIDA BOYACÁ: CÓMO LA INFRAESTRUCTURA ORIENTADA A LA GESTIÓN DE VELOCIDAD IMPACTA EN LA SINIESTRALIDAD

La Avenida Boyacá ha sido históricamente uno de los corredores con mayor siniestralidad en Bogotá. Se trata de una vía estructurante que atraviesa la ciudad de sur a norte, por la que circula una amplia diversidad de actores viales, desde vehículos de gran tamaño como tractocamiones hasta motociclistas, ciclistas y peatones. Además, a lo largo de su trazado confluyen distintos usos del suelo —residenciales, comerciales e industriales—, lo que genera una alta interacción entre usuarios y aumenta la complejidad del entorno vial.

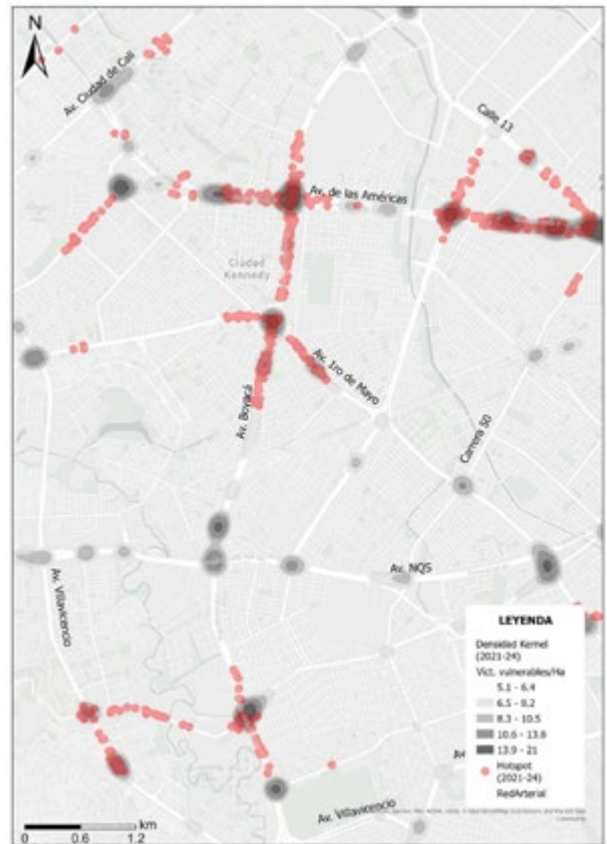
Durante varios años, los análisis de la ciudad la identificaron como una vía crítica, lo que motivó su priorización para la implementación de medidas de gestión de la velocidad basadas en evidencia. En este contexto, a partir de un análisis geográfico de ubicaciones críticas y del potencial de reducción de víctimas —tanto en términos de vidas salvadas como de heridos reducidos—, la Avenida Boyacá fue intervenida con la instalación de resaltos parabólicos en tramos estratégicos. Esta medida buscó reducir los excesos de velocidad y con ello disminuir la probabilidad y severidad de los siniestros, especialmente para los usuarios más vulnerables.

**Figura 7. Districión de la siniestralidad en los periodos de comparación.**

**Análisis de siniestralidad 2016-2019**



**Análisis de siniestralidad 2021-2024**

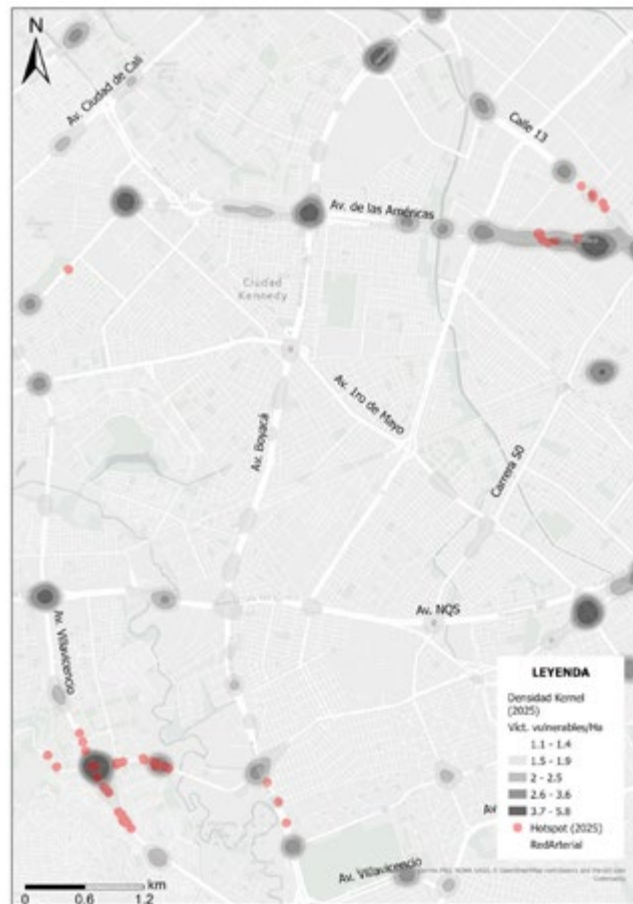


Fuente: SIGAT, 2026

Los resultados son contundentes. Al analizar la siniestralidad de 2025, la Avenida Boyacá deja de clasificarse como un corredor crítico, evidenciando una reducción significativa en los eventos con víctimas. Este cambio no solo refleja el impacto positivo de la intervención, sino que valida el enfoque de gestión de la velocidad como una herramienta efectiva para mejorar la seguridad vial.

**Figura 8. Districión de la siniestralidad post implementación.**

**Análisis siniestralidad 2025**



Fuente: SIGAT, 2026

Este caso demuestra que la toma de decisiones basada en datos, junto con la implementación de medidas de infraestructura focalizadas, puede generar transformaciones reales en la seguridad vial de la ciudad. La experiencia en la Avenida Boyacá confirma que intervenir oportunamente los corredores de mayor riesgo no solo reduce la siniestralidad, sino que salva vidas y contribuye a consolidar un sistema de movilidad más seguro, equitativo y orientado a la protección de la vida.

## 8.4. ORVI

### **ORVI 2025: balance estratégico de la atención integral a víctimas de siniestralidad vial y la construcción de una movilidad más humana para el cuidado de la vida en Bogotá**

El Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de la Secretaría Distrital de Movilidad – ORVI– se ha consolidado como una estrategia clave de ciudad para la atención integral, el acompañamiento y la prevención frente a los impactos derivados de la siniestralidad vial en Bogotá. En el marco de una ciudad que enfrenta importantes desafíos en materia de seguridad vial y movilidad segura, ORVI articula acciones de orientación jurídica, psicológica y social con procesos de formación y prevención, contribuyendo a la construcción de una movilidad más humana, al cuidado de la vida y a la respuesta institucional frente a la atención a las víctimas de siniestros viales.

#### **Atención integral y fortalecimiento institucional de ORVI**

Durante la vigencia 2025, ORVI continuó aportando al cumplimiento del Plan Distrital de Seguridad Vial de Bogotá (PDSV), especialmente desde el Eje 6 relacionado con la atención y cuidado a víctimas de siniestros viales y el Eje 4 enfocado en la cultura de movilidad segura. A través de procesos de orientación, acompañamiento, prevención y formación, el servicio contribuyó a la respuesta institucional frente a las consecuencias humanas y sociales de la siniestralidad vial, integrando enfoques diferenciales, de género y acciones pedagógicas orientadas a promover una movilidad más segura y humana en la ciudad.

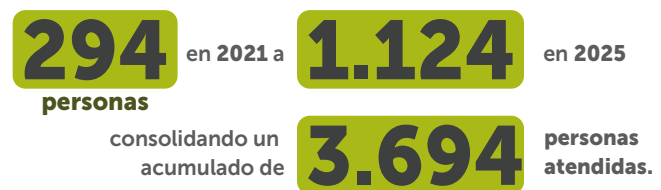


En el marco del Eje 6 del Plan Distrital de Seguridad Vial, ORVI fortaleció la implementación de lineamientos y servicios de orientación a víctimas de siniestros viales, garantizando atención interdisciplinaria a ciudadanos y ciudadanas que acudieron al servicio en busca de orientación jurídica, psicológica y social.

En el 2025, ORVI vinculó un total de 1.124 nuevas personas víctimas de siniestros viales al proceso de atención integral, de las cuales 685 corresponden a hombres y 439 a mujeres. Estas cifras reflejan la continuidad del servicio como punto de referencia para la atención y orientación post-siniestro en Bogotá. Asimismo, la creciente ne-

cesidad de acompañamiento especializado frente a los impactos psicosociales que se derivan de la siniestralidad vial.

La evolución histórica de ORVI entre 2021 y 2025 evidencia un crecimiento sostenido y progresivo en la capacidad institucional de atención a víctimas de siniestros viales en Bogotá. Durante este periodo, el servicio pasó de atender



Este comportamiento refleja el fortalecimiento operativo y técnico del servicio y, la continuidad de un posicionamiento institucional de ORVI como estrategia integral de orientación y acompañamiento a víctimas.

### **Incremento progresivo en las atenciones**

El incremento progresivo en las atenciones permite evidenciar una mayor visibilización de la necesidad de atención post-siniestro vial y una ampliación del acceso de la ciudadanía a los servicios de orientación jurídica, psicológica y social ofrecidos por el centro.

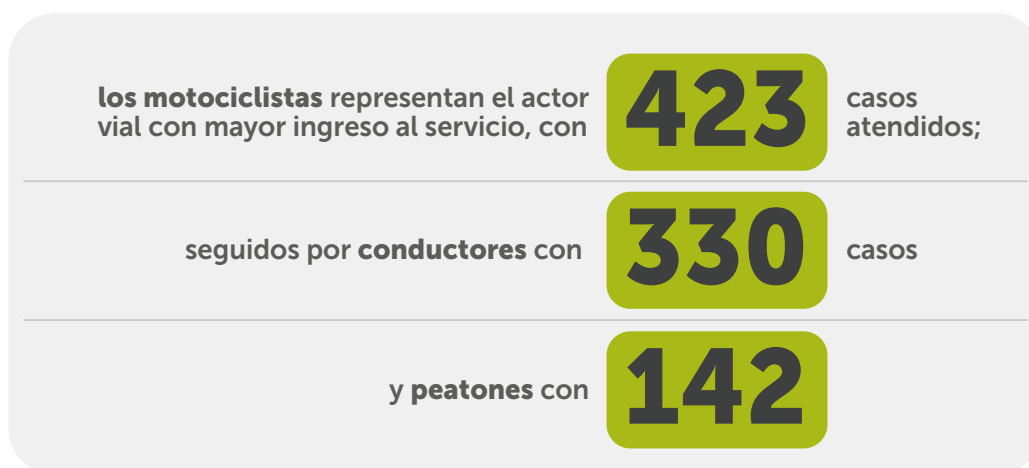
A continuación, se detalla el comportamiento histórico de la atención prestada en ORVI entre 2021 y 2025, discriminada por sexo.

**Tabla 3: Personas que ingresaron a ORVI por año y sexo.**

 Año	 Hombre	 Mujer	TOTAL
2021	151	143	294
2022	266	222	488
2023	482	270	752
2024	693	343	1.036
<b>2025</b>	685	439	<b>1.124</b>
TOTAL	2.277	1.417	3.694

Fuente: SDM, 2025

Para el 2025 la caracterización de las personas atendidas discriminadas por actor vial, evidenciaron que



Con esto, es posible identificar una alta exposición al riesgo vial en actores que tienen una participación constante y cotidiana en la dinámica de movilidad en Bogotá.

Asimismo, la distribución por sexo refleja diferencias relevantes en la experiencia de la siniestralidad vial: Mientras los hombres concentran la mayor proporción de casos en motociclistas y conductores, las mujeres presentan una participación significativa en los casos asociados a peatones y pasajeros. Esta lectura evidencia que la siniestralidad vial no impacta de manera homogénea a la ciudadanía y reafirma la importancia de que ORVI consolide procesos de atención, prevención y formación diferenciados según los perfiles de riesgo, los actores viales y las realidades sociales que atraviesan la movilidad en Bogotá. A continuación, el detalle de los casos registrados por cada categoría de actor vial, los casos atendidos se distribuyen según el tipo de actor vial involucrado, considerando la participación de hombres y mujeres:

**Tabla 4: Distribución de casos por tipo de actor vial en el 2025 en ORVI.**

Actor vial	Casos por actor	Hombre	Mujer
 Ciclista	112	60	52
 Peatón	142	58	84
 Conductor	330	243	87
 Pasajero	117	31	86
 Motociclista	423	293	130
<b>Total</b>	<b>1.124</b>	<b>685</b>	<b>439</b>

Fuente: SDM, 2025

### Orientación interdisciplinaria y acompañamiento a víctimas

ORVI brindó un total de

**4.282**

orientaciones a víctimas de siniestros viales en Bogotá

el área jurídica concentró el 34 % con

**1.439**

orientaciones

seguida del área de psicología con el 33 % y

**1.427**

orientaciones

evidenciando la alta necesidad de acompañamiento emocional y orientación frente a las consecuencias legales derivadas de los siniestros viales. De esta manera, las orientaciones realizadas desde el equipo de profesionales de ORVI durante 2025, aportaron al acceso oportuno a información, identificación de rutas de atención, orientación psicosocial y garantía de derechos, que le permiten a la ciudadanía que accede al servicio, recibir una atención integral.

**Tabla 5: Reporte orientaciones realizadas en total en vigencia 2025.**

Servicio de orientación	Orientaciones realizadas
Acogida	1.124
Jurídica	1.439
Psicológica	1.427
Social	292
<b>Total</b>	<b>4.282</b>

Fuente: SDM, 2025

### Caracterización de víctimas y focalización territorial

Estas atenciones también permiten identificar el tipo de afectación con el que las personas ingresan al servicio. Durante 2025, de las 1.124 personas atendidas en ORVI, el 84 % correspondió a víctimas directas de siniestros viales, con un total de 942 personas, de las cuales 630 fueron hombres y 312 mujeres. Por su parte, el 16 % correspondió a víctimas indirectas, con 182 personas atendidas, entre ellas 55 hombres y 127 mujeres. Esta distribución evidencia que los hombres presentan una mayor participación como víctimas directas asociadas al hecho vial, mientras que las mujeres concentran una participación más alta en las afectaciones indirectas, relacionadas principalmente con procesos de acompañamiento familiar, cuidado y consecuencias posteriores al siniestro vial.

Es de resaltar que las orientaciones en ORVI, son de gratuidad, que se brindan a solicitud de la persona afectada como víctima directa o indirecta. El proceso contempla la programación voluntaria de sus citas, y la atención se brinda únicamente a quienes asisten efectivamente a las mismas. Esta modalidad garantiza el acceso libre y sin restricciones al servicio, aunque la atención efectiva depende de la disposición de la persona para acudir a la cita programada.



Para el caso de la orientación psicológica, con ella, se enmarca un trabajo interdisciplinario junto con las áreas jurídica y social, y se realiza conforme a los lineamientos del Manual Operativo ORVI. Este proceso permite que las víctimas y sus familiares reciban atención gratuita y articulada con otras entidades del Distrito. Este servicio tiene un enfoque preventivo, no constituye tratamiento clínico y busca apoyar el desarrollo de estrategias de afrontamiento inicial frente al trauma del siniestro vial.

En paralelo a estos procesos de atención y acompañamiento integral, el análisis de las atenciones realizadas durante la vigencia 2025 también permitió identificar comportamientos territoriales relevantes en la demanda del servicio, se evidencian patrones relevantes para la focalización institucional. Las localidades con mayor concentración de atención fueron



agrupando el 43 % de la demanda total del servicio. Este hallazgo se conecta directamente con los propósitos del PDSV relacionados con la focalización territorial del riesgo vial y el fortalecimiento de estrategias diferenciales en territorios con alta exposición a la siniestralidad.

Así también, se identifican atenciones en otras localidades como Engativá, Rafael Uribe, San Cristóbal y Usme, lo que muestra una cobertura territorial amplia del servicio, aunque con diferentes niveles de intensidad. La presencia de casos fuera de Bogotá (Soacha, Mosquera, entre otros) sugiere además una extensión funcional del servicio más allá del límite distrital, posiblemente asociada a la dinámica metropolitana de los siniestros viales. A continuación, se presenta la distribución territorial de los usuarios atendidos por ORVI durante 2025:

**Tabla 6: Distribución territorial de usuarios atendidos por ORVI 2025.**

	Localidad	Hombre	Mujer	Usuarios por localidad	Participación
11	Suba	80	53	133	12%
8	Kennedy	73	58	131	12%
7	Bosa	70	46	116	10%
10	Engativá	59	47	106	9%
19	Ciudad Bolívar	39	35	74	7%
4	San Cristóbal	48	14	62	6%
18	Rafael Uribe	30	26	56	5%
5	Usme	31	23	54	5%
1	Usaquén	33	19	52	5%
16	Puente Aranda	32	19	51	5%
9	Fontibón	31	10	41	4%
13	Teusaquillo	21	8	29	3%
14	Mártires	20	6	26	2%
2	Chapinero	13	6	19	2%
15	Antonio Nariño	10	8	18	2%
3	Santa Fe	10	7	17	2%
6	Tunjuelito	12	5	17	2%
12	Barrios Unidos	12	4	16	1%
17	La Candelaria	1	1	2	0%
20	Sumapaz	0	0	0	0%
	Fuera de Bogotá (Mosquera, Arbeláez, Soacha)	60	44	104	9%
	<b>Total</b>	<b>685</b>	<b>439</b>	<b>1.124</b>	<b>100%</b>

Fuente: SDM, 2025

En coherencia con el Eje 6 del PDSV, ORVI también fortaleció estrategias de divulgación y acceso al servicio mediante acciones territoriales de orientación en escenarios de alta vulnerabilidad y demanda institucional. **Durante 2025, la Estrategia de Socialización y Divulgación en Patios de la Fiscalía alcanzó a 6.060 personas**, facilitando el acceso oportuno a información institucional, orientación psicosocial inicial y acompañamiento a víctimas de siniestros viales en sitio.



### Formación, prevención y cultura de movilidad segura

De manera complementaria, ORVI consolidó su aporte al Eje 4: Cultura de Movilidad Segura, mediante el fortalecimiento del componente formativo y pedagógico orientado a la prevención de la siniestralidad vial. Durante la vigencia 2025 se desarrollaron 405 acciones de formación, con una cobertura total de 11.540 personas capacitadas, de las cuales, 8081 eran hombres, 3448 mujeres y 11 personas se identificaron como intersexuales.

Las acciones de Formación en ORVI se desarrollaron principalmente en

modalidad **presencial**,

**274**

**actividades**

complementadas por

**131**

**acciones virtuales,**

lo que evidencia una estrategia mixta que prioriza el contacto directo con la ciudadanía sin dejar de ampliar cobertura mediante herramientas digitales. En cuanto al tipo de actividad, predominan los talleres (282) sobre las charlas (123), reflejando un enfoque pedagógico participativo, orientado al aprendizaje práctico y a la apropiación de contenidos en prevención de la siniestralidad vial.

El componente de formación se articuló directamente con los objetivos del PDSV relacionados con la apropiación conceptual y práctica de la seguridad vial, el fortalecimiento de capacidades ciudadanas y la promoción de comportamientos seguros en la vía. Los procesos pedagógicos abordaron temáticas como emociones en la movilidad, conducción bajo efectos de alcohol y sustancias psicoactivas, manejo preventivo, primeros auxilios psicológicos, procedimiento en choques simples, seguridad vial para peatones y ciclistas, velocidades seguras y atención a víctimas dentro del PESV.

Desde el componente formativo de ORVI, en el 2025 se evidencia una alineación directa con los grupos priorizados: los motociclistas, estos hacen parte de las estrategias distritales de reducción de lesiones graves y fatalidades. La distribución de las 11.540 personas capacitadas evidencia que las acciones del Componente de Formación en ORVI se concentraron principalmente en actores viales de mayor exposición al riesgo, como motociclistas, peatones y conductores, lo que refleja una focalización estratégica de los procesos formativos hacia los grupos con mayor participación en la siniestralidad vial. A continuación, se presenta el detalle de personas capacitadas por tipo de actor vial.

**Tabla 7: Personas capacitadas por tipo de actor vial en el 2025.**

Actor Vial	Cantidad
 Bicitaxista	53
 Patinador o patineta eléctrica	56
 Acompañante/ Servicio particular	164
 Ciclista	993
 Pasajero/a de Servicio Público	1.499
 Conductor/a de vehículo particular	1.662
 Conductor/a de Servicio Público	1.828
 Peatón	1.845
 Motociclista	3440
<p style="text-align: center;"><b>Total</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>11.540</b></p>

Fuente: SDM, 2025





### *Componente de formación ORVI: líneas temáticas y cobertura 2025*

El Componente de Formación en ORVI desarrolló procesos de capacitación en diversos temas asociados a la prevención de la siniestralidad vial y la atención a víctimas, dirigidos a entidades públicas, privadas y comunidad en general. Los contenidos abordados incluyeron, entre otros, la socialización del rol y servicios de ORVI, educación para la seguridad vial, conducción bajo efectos del alcohol y sustancias psicoactivas, así como orientaciones específicas sobre la atención a víctimas en el marco de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV).

En conjunto, los resultados del componente reflejan una estrategia formativa diversificada, alineada con las necesidades identificadas en la atención integral y orientada a impactar de manera directa a los actores viales con mayor exposición al riesgo, consolidando el enfoque preventivo del servicio.

**Tabla 8: Alcance de capacitaciones.**

Tema de capacitación	N.º de procesos	Personas capacitadas
¿Qué es ORVI?	73	1.430
Atención a víctimas dentro del PESV	2	38
Conducción bajo efectos de alcohol y SPA	37	736
Educación para la seguridad vial	30	1.024
Emociones en la movilidad	26	1.741
Fatiga en la conducción	26	555
Implicaciones legales en siniestros	26	763
Manejo preventivo	12	379
Movilidad accesible e incluyente	11	522
Movilidad y género	7	430
Primer respondiente ante siniestro vial	34	722
Primeros auxilios psicológicos	29	490
Procedimiento en choques simples	21	467
Seguridad activa y pasiva	8	141
Seguridad vial para peatones y ciclistas	19	568
Seguros en los siniestros viales	12	253
Sesgos en la conducción	16	926
Simulacro de siniestro vial	3	38
Traumatismos físicos por siniestros viales	1	12
Velocidades seguras	12	305
<b>Total</b>	<b>405</b>	<b>11.540</b>

Fuente: SDM, 2025



La experiencia desarrollada por ORVI evidencia la importancia de integrar la atención a víctimas dentro de las estrategias de seguridad vial de la ciudad. Articulando procesos de orientación, acompañamiento y prevención que responden a las afectaciones humanas y sociales derivadas de la siniestralidad vial. A través de sus acciones, ORVI aporta no solo a la atención integral de las víctimas y sus familias, sino también al fortalecimiento de estrategias preventivas y de cultura de movilidad segura en Bogotá.

Este trabajo ha sido posible gracias a la consolidación de una ruta de atención estructurada y especializada, sustentada en un modelo interdisciplinario que articula los componentes de acogida, orientación jurídica, psicológica y social. Un equipo para las orientaciones y un equipo de formación que, de manera articulada, con un equipo profesional y técnico transversal, desarrollan acciones permanentes de atención, orientación, pedagogía, territorialización y divulgación social. Esta estructura permite fortalecer una respuesta institucional cercana, humana y especializada, posicionando a ORVI como una estrategia referente en el cuidado de la vida y la atención a víctimas de siniestros viales en la ciudad.

