

ENCUESTA DE
PERCEPCIÓN DE

RIESGO VIAL

EN
LA CIUDAD
DE BOGOTÁ

2022

En Bogotá se prioriza la movilidad segura de las personas





ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ

Claudia Andrea Díaz Acosta
Secretaria Distrital de Movilidad

DIM
Dirección de Inteligencia para la Movilidad

Alimar Benítez Molina
Jefe de la Dirección de Inteligencia para la Movilidad

Wilber Fandiño Garzón
Profesional Especializado- DIM

Kevin Luis Pérez
Profesional Especializado- DIM

Álvaro Alfonso Galeano
Profesional Especializado- DIM

OSV
Oficina de Seguridad Vial

Dilson Romero Velandia
Jefe de la Oficina de Seguridad Vial

Olga Patricia Numpaque
Profesional Especializado - OSV

Andrés Mauricio Vargas
Profesional Especializado – OSV

OACCM
Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad

Andrea Paola Luna
Jefe Oficina asesora de comunicaciones y cultura para la movilidad

Johanna Del Río Pardo
Periodista – OACCM

Equipo de diseño - OACCM
Diseño y diagramación

Geovanny Andrés Ardila Martínez
Fotografía

Guillermo Antonio Camacho
Revisión de estilo y redacción

Toma de información
Contrato de prestación de servicios
N° 2021-2481



La movilidad es diversa como las personas

TABLA DE CONTENIDO

4-5	1. INTRODUCCIÓN
6-7	2. OBJETIVO DEL ESTUDIO
8-9	3. CONTEXTO DE 2018 Y 2019
10-11	4. DISEÑO MUESTRAL ENCUESTA DE PERCEPCIÓN DEL RIESGO VIAL 2022
15-59	5. RESULTADOS CARACTERIZACIÓN SOCIODEMOGRÁFICA DE LA POBLACIÓN CREENCIAS PERCEPCIONES COMPORTAMIENTOS Y EMOCIONES CONOCIMIENTOS ASOCIACIONES EN LA PERCEPCIÓN PRINCIPALES HALLAZGOS EPRV 2019 FRENTE VERSIÓN 2018
60-61	6. CONCLUSIONES
62	7. REFERENCIAS

La movilidad segura de niñas y niños es prioritaria en Bogotá

INTRO- DUCCIÓN

- ENCUESTA DE PERCEPCIÓN DE RIESGO VIAL 2022 -



El marco general de la presente **Encuesta de Percepción de Riesgo Vial (EPRV 2022)** tiene como fundamento el abordaje de tres conceptos básicos: los conocimientos, las creencias y los comportamientos que los actores viales han construido sobre sí mismos, sobre los otros y sobre el entorno, de conformidad con un conjunto de maneras de considerar, actuar y pensar situaciones de riesgo potencial e inminente en las vías. El ámbito de la percepción pone en diálogo consideraciones subjetivas y objetivas en función de circunstancias precisas sobre las cuales plantea criterios para la toma de decisiones que, para el presente caso, guardan relación con situaciones que pueden considerarse como tendientes al riesgo.

Las decisiones de las cuales se habla son tomadas por actores viales con un lugar central en el sistema de la movilidad en la medida en que son parte de un conjunto de individuos que tiene la necesidad de moverse por las vías de acuerdo con las posibilidades que les ofrecen los modos de transporte. Estas decisiones responden a criterios de selección como la capacidad económica del usuario o la usuaria, las preferencias, los gustos y las necesidades personales, familiares o laborales, entre otros, e inciden en la elección de una o varias modalidades y en la evaluación de los riesgos bajo dos referencias fundamentales: la confianza en sí mismo y la confianza sobre el actuar de otros.

La percepción, los actores viales y el riesgo

Al hacer referencia al concepto de percepción del riesgo en las vías y para efectos del objetivo que ocupa la presente encuesta, se toman como criterios de análisis:

- 1) La forma de conducir.
- 2) La confianza, en al menos tres perspectivas:
 - a. La idoneidad y experticia de las autoridades de tránsito en su labor como reguladoras de la seguridad en las vías, así como garantes del respeto en la protección y el acatamiento de las normas asociadas a la movilidad y la seguridad vial.
 - b. La probidad del conjunto de los actores viales en la prevención y reconocimiento de conductas potencialmente riesgosas para sí mismos y para los demás.
 - c. La suficiencia sobre las propias habilidades, destrezas y conocimientos requeridos para transitar de modo seguro de acuerdo con las opciones modales consideradas como las mejores posibles dentro de la amplia gama modal.
- 3) La incidencia del consumo de embriagantes, alcohólicos y no alcohólicos.
- 4) El uso adecuado de elementos de seguridad pasiva como el cinturón de seguridad y el casco.
- 5) Los conocimientos generales sobre seguridad vial.
- 6) La experticia e idoneidad en la conducción de vehículos, especialmente motocicletas.
- 7) Las normas aplicadas a la movilidad y especialmente

las asociadas a la seguridad vial cuya tendencia es a la desatención o el desacato.

- 8) La adecuada regulación y autorregulación de los límites de velocidad.

Los actores de la vía o actores viales (Ley 1503 de 2011), conforman el conjunto de personas que seleccionan una determinada opción modal con la cual cubren necesidades específicas de desplazamiento. Cada una de estas opciones les permite integrarse a la red vial teniendo en cuenta ahorros de tiempo y dinero, cantidad de pasajeros por vehículo y si se transportan objetos, entre otras cualidades del viaje. Los riesgos a los que se enfrentan los actores de la vía se hacen extensivos a situaciones de orden sociodemográfico como la orientación sexual y la identidad de género, la edad, el tipo de discapacidad que puedan tener, el estrato socioeconómico, el nivel educativo, la dimensión laboral, la composición familiar, la naturaleza de los viajes. Todos estos aspectos guardan relación con la movilidad y con la elección u opción modal.

El riesgo, por su parte, hace referencia a las amenazas o peligros propiamente dichos que los actores viales enfrentan de acuerdo con las condiciones propias del sistema de movilidad. Entre estas se cuentan tanto las relativas a la infraestructura como las que se traducen en comportamientos considerados "riesgosos" entre los actores viales. La interacción es determinante en situaciones de exposición al riesgo y, en consecuencia, lo son los criterios bajo los cuales se evalúa, en probabilidades de ocurrencia y en posibles consecuencias.

OBJE

02

ETIVO

Es importante resaltar el carácter nodal que concentra el concepto de percepción en la presente encuesta dado que se trata de un factor estructural en el marco de la toma de decisiones de los actores viales, especialmente en la valoración y el reconocimiento de factores de riesgo y vulnerabilidad tanto para ellos mismos como para el conjunto de los actores de la vía.

Debe advertirse, por tanto, que la percepción es una conducta que responde a la capacidad para advertir situaciones que plantean amenazas en distintos niveles, que guarda correspondencia con factores de otra naturaleza como la calidad y suficiencia de la información, la correlación entre la experiencia empírica y el marco perceptivo, todo en virtud de una eficiente evaluación de las posibles consecuencias volcadas a factores relativos a la seguridad vial.

Bajo esta perspectiva, se reconoce el carácter dinámico de la percepción por el efecto de la alta susceptibilidad respecto a los cambios propios del contexto, lo que no desconoce el valor dado a ciertos factores que tienden a permanecer por largo

tiempo y que ofrecen economía de esfuerzos. La adaptación a la dinámica del contexto se perfila, por tanto, como un indicador base de la percepción, de aquí la necesidad de aplicar con cierta periodicidad este tipo de sondeos ya que permiten auscultar y medir, en un momento y espacio específico, el modo en que la ciudadanía organiza y proyecta su esquema de evaluación de riesgos, la influencia de factores emergentes en el cambio o permanencia de los mismos, la pertinencia de fortalecer, crear o actualizar acciones y políticas públicas que redunden en mitigar y desestimular la aparición de nuevos factores de riesgo.

Dicho lo anterior, con la presente encuesta se pretende medir la percepción que el conjunto de los actores viales de la ciudad tiene sobre ciertas circunstancias y acciones consideradas como riesgosas o potencialmente riesgosas y el modo cómo estas inciden en la siniestralidad vial. De aquí que las claves analíticas sean, por un lado, la percepción y sus elementos compositivos y, por otro, las situaciones consideradas o percibidas como riesgosas.

CONTEDEX

DE 2018 y 2019

En la encuesta de percepción del riesgo vial realizada en el año 2018 se tuvieron en cuenta tres puntos de análisis generales ajustados al contexto de la movilidad del momento. Estos fueron: Los siniestros viales, el control del tránsito y la movilidad sostenible. Estas relaciones plantean dimensiones y niveles de riesgo heterogéneas con respecto a variables demográficas como el género, la edad, el estrato socioeconómico, el nivel de capacitación y conocimientos previos sobre normas seguridad vial, tipos de sanciones e infracciones, criterios específicos sobre los límites de velocidad, el consumo de drogas y sus posibles consecuencias, y la imagen de las autoridades de tránsito; aspectos que incidieron en la escogencia y preferencia modal, de acuerdo a un conjunto de ventajas atribuidas a cada una.

Los resultados generales mostraron que una porción significativa de individuos encuestados adujo haber recibido poca o ninguna capacitación en temas relacionados con la seguridad vial, al tiempo que se sostuvo que el vehículo liviano era considerado como la mejor opción modal por la comodidad y prestaciones ofrecidas en contraste con el conjunto de opciones modales disponibles.

Así mismo, se consideró altamente necesario el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad. Por otro lado, los bogotanos mostraron una percepción contradictoria sobre la magnitud de las consecuencias asociadas a los riesgos de conducir a altas velocidades, de igual modo ocurre con el conocimiento relativo a las consecuencias directas asociadas con

la conducción bajo los efectos del alcohol y de algunas medicinas, lo cual coincide con el limitado conocimiento de la normativa desarrollada en esta materia y en consecuencia de las sanciones asociadas.

Con respecto al uso de elementos de seguridad, se encontró que existía una opinión favorable respecto al uso e implementación de dispositivos de seguridad para niños y niñas en vehículos particulares, al tiempo que se advierte la necesidad de incentivar el uso del cinturón de seguridad como medida preventiva general. En cuanto a los actores viales ciclistas y motociclistas, se evidenció que el uso de elementos reflectivos era significativamente bajo y de modo análogo, la percepción sobre la frecuencia de uso de casco entre motociclistas era poco rigurosa puesto que en la opinión general se sostenía que la probabilidad de ser multados por no usarlo era baja.

Para el caso del año 2019, fueron los motociclistas quienes registraron el mayor número de heridos en comparación con el conjunto de actores viales siendo la interacción entre estos y los vehículos livianos las que se presentaron con mayor frecuencia. Por su parte, los peatones se constituyeron el sector de la población que registró mayor número de fallecidos bajo interacciones con motociclistas, vehículos livianos y de carga. Así mismo el sector de la población en quienes se concentró el mayor índice de siniestros viales con fallecidos y lesionados se encontró en las edades de entre los 20 y 40 años que hacían parte de la categoría de actores viales vulnerables.

En Bogotá se busca que el sistema de transporte público sea inclusivo

KTO



- ENCUESTA DE PERCEPCIÓN DE RIESGO VIAL 2022 -

DISEÑO MUESTRAL DE LA ENCUESTA DE PERCEPCIÓN DEL RIESGO VIAL 2022

Entre los aspectos más importantes al plantear una estrategia muestral adecuada con miras a servir como herramienta para "realizar una evaluación de operaciones y de resultados de la Encuesta de Percepción del Riesgo Vial – EPRV" se encuentran los siguientes: (i) los requerimientos de información, (ii) los recursos disponibles para el estudio, (iii) el análisis estadístico de la información recolectada y (iv) Los actores involucrados y/o fuentes de información.

Las cifras obtenidas en la investigación tuvieron representatividad a nivel de grupos de estratos socioeconómicos, definidos como 1 y 2 (Estrato 1), 3 y 4 (Estrato 2), 5 y 6 (Estrato 3) y, por último, el (Estrato 4) conformado por la zona urbana de los municipios Soacha, Chia y Mosquera; fue de especial interés la estimación a nivel de: (i) sexo definido como hombre y mujer; (ii) grupos etarios, en años cumplidos, definidos como de 15 a 19, de 20 a 24, de 25 a 29, de 30 a 34, de 35 a 39, de 40 a 44, de 45 a 49, de 50 a 54 y de 55 y más y (iii) el actor vial definido como peatón, ciclista, motociclista, conductor de automóvil y conductor de camión, todo esto, respecto a la estrategia muestral adoptada compuesta por:

1. Un diseño muestral probabilístico de elementos, en cuatro etapas, EST-PT-MASC-MAC-MAS que garantiza: probabilidades proporcionales al número de habitantes de manzanas o Unidades Primarias de Muestreo – UPM, e iguales probabilidades de selección en cada muestra factible de ser seleccionada del Universo de las siguientes etapas; tanto para la segunda etapa de selección de Unidades Secundarias de Muestreo – USM o agrupaciones de 10 viviendas denominadas Medidas de Tamaño –MT, como en la tercera etapa de selección de Unidades Terciarias de Muestreo – UTM correspondientes a los hogares; en donde se hizo un CENSO, es decir, se recolectó la información relativa a todos los hogares; y para la cuarta etapa en donde se realizó selección en campo, mediante el algoritmo Fan-Muller-Rechuzza (Särndalet all., 1992), de un único integrante por hogar, o Unidad Cuaternaria de Muestreo – UCM, para el reporte de información.
 2. Un estimador o de calibración, según disponibilidad de información, que hace uso de la información auxiliar disponible a nivel de cada unidad muestral de la primera etapa; la cual estuvo disponible y que, al igual que la estratificación definida, sirvió de insumo para aumentar la calidad de las estimaciones en relación con sus medidas de precisión.
- En la investigación se trabajó con una confiabilidad superior al **95 %** y una precisión tal que el coeficiente de variación no resultara mayor al **7,5 %**.



Redistribuir el espacio es importante para lograr una movilidad más segura y equitativa

UNIVERSO DE ESTUDIO	El universo de estudio se conformó por el conjunto de todos los habitantes que residen en el Distrito Capital o en los municipios aledaños de Soacha, Chía y Mosquera; y que se trasladan desde y hacia la ciudad de Bogotá para realizar sus actividades cotidianas, es decir, se movilizan en la capital del país y tienen quince (15) o más años de edad.
UNIDAD DE OBSERVACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> Actores viales (peatones, pasajeros-acompañantes, conductores de vehículos motorizados y no motorizados).
UNIDADES MUESTRALES	<ul style="list-style-type: none"> La Unidad Primaria de Muestreo (UPM): corresponde a segmentos de 50 viviendas que se encuentran dentro de la ciudad de Bogotá D.C. y los municipios de Soacha, Chía y Mosquera. La Unidad Secundaria de Muestreo (USM): corresponde a las viviendas que se encuentran al interior de los segmentos de 50 viviendas. La Unidad Terciaria de Muestreo (UTM): corresponde a una persona con edad mayor o igual a 15 años por cada hogar que se encuentra en el interior de la vivienda.
MÉTODO DE SELECCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> Selección de segmentos de 50 viviendas. Selección de viviendas. Selección de personas a encuestar.
PRECISIÓN REQUERIDA	<ul style="list-style-type: none"> Coefficiente de variación o margen de error menor a 7,5 %. Nivel de confianza del 95 %.
TAMAÑO DE MUESTRA	<ul style="list-style-type: none"> 6.110 encuestas efectivas realizadas.
MÉTODO DE RECOLECCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> 15 de enero de 2021 al 15 de marzo de 2021.

COBERTURA GEOGRÁFICA Y DESAGREGACIÓN TEMÁTICA

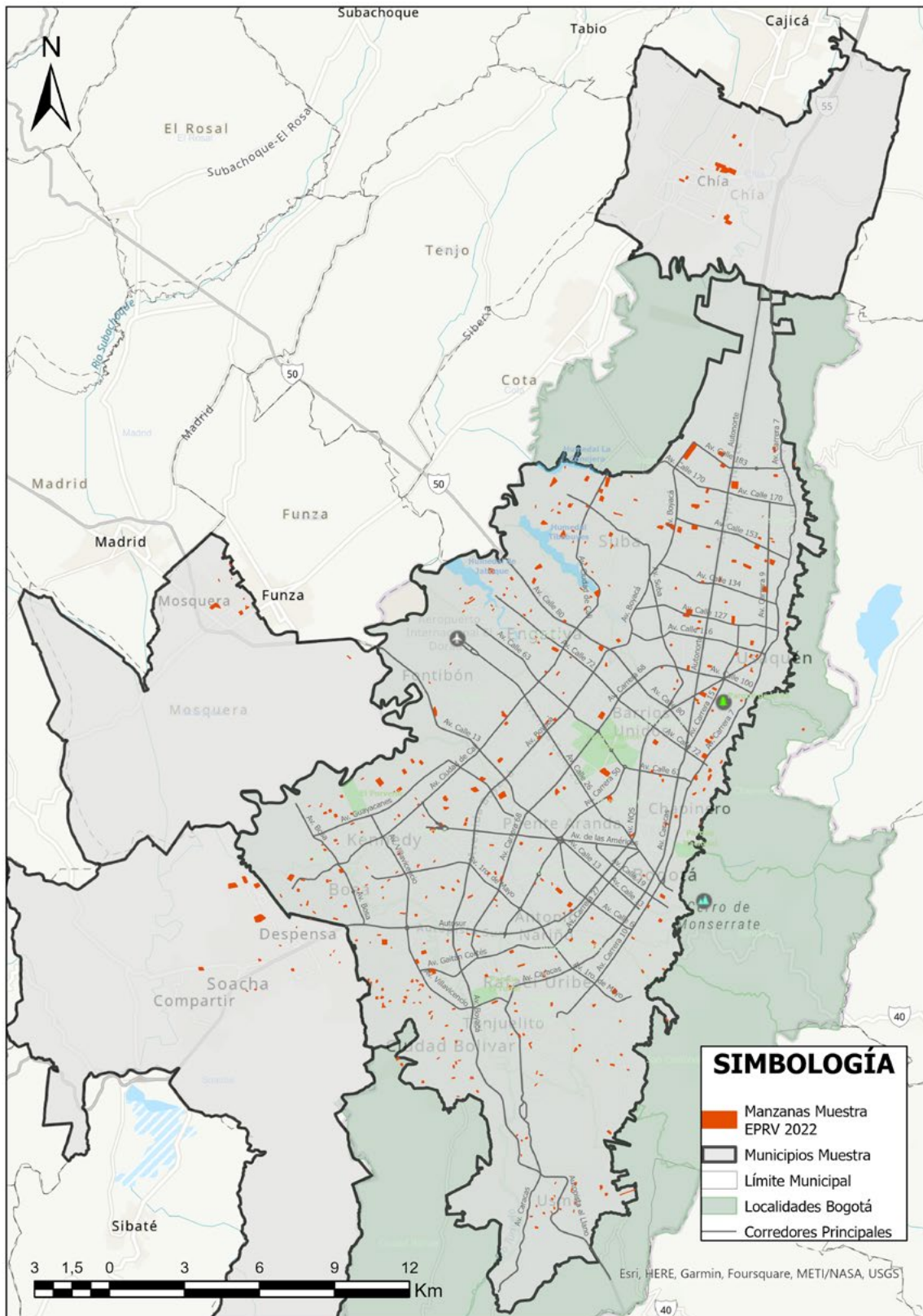
La investigación por muestreo probabilístico se llevó a cabo en los municipios de: Bogotá D.C., Soacha, Mosquera y Chía, en sus zonas netamente urbanas; los resultados esperados guardan estrecha relación con las siguientes características poblacionales (o variables) referidas anteriormente: estratos socioeconómicos:

1 y 2 (Estrato 1), 3 y 4 (Estrato 2), 5 y 6 (Estrato 3) y, por último, el (Estrato 4) conformado por las zonas urbanas de los municipios de Soacha, Chía y Mosquera; grupos etarios: de 15 a 19, de 20 a 24, de 25 a 29, de 30 a 34, de 35 a 39, de 40 a 44, de 45 a 49, de 50 a 54 y de 55 y más años; géneros: hombre y mujer; y rol del actor vial: peatón, ciclista, motociclista, conductor de automóvil y conductor de camión.

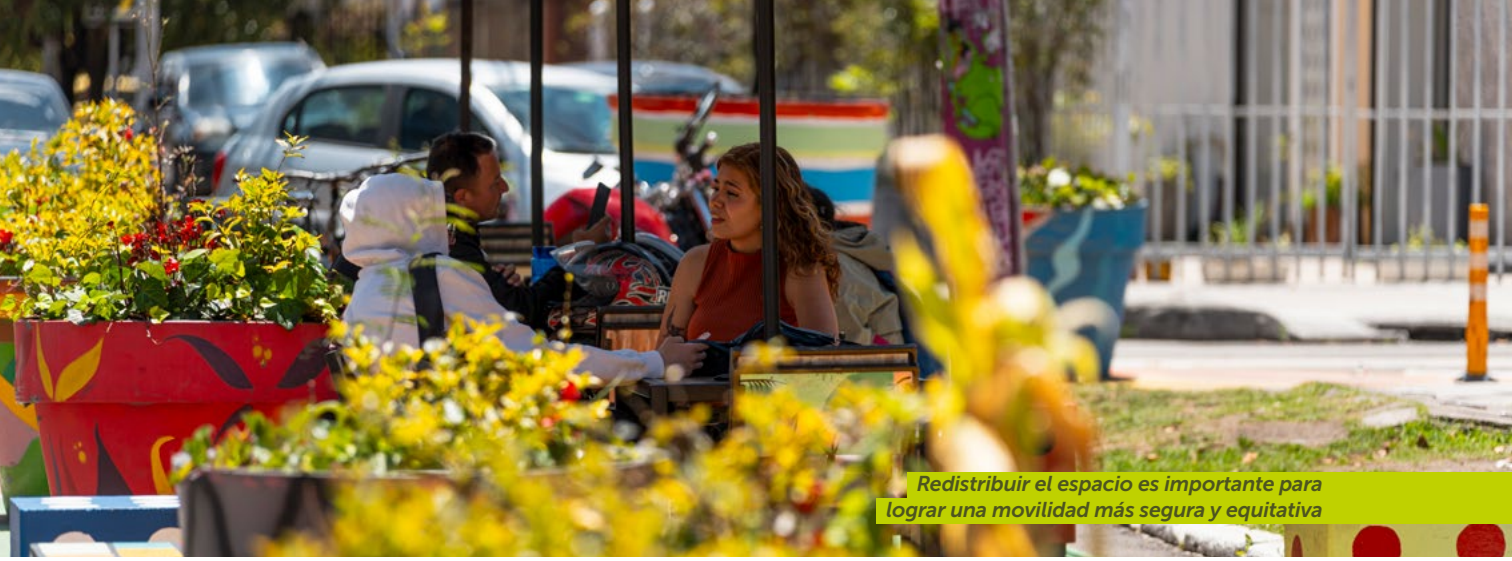
El género, el grupo etario y el tipo de actor vial se configuraron como dominios dentro de la investigación, mientras que los cruces entre niveles

socioeconómicos y municipios, tal como se definió anteriormente, son considerados como estratos o particiones del Universo; lo que implica que no se partió la Población ni por actores viales, ni por géneros, ni tampoco por grupo etario para la selección de la muestra, atendiendo a dos aspectos fundamentales: (i) que no se tiene previamente información sobre estas características, y que (ii) la frecuencia de dichas variables es tal que se garantiza, al menos en principio, la estimación de resultados para ellas en sus niveles de desagregación propuestos. Los cruces entre municipios y estratos socioeconómicos fueron considerados como estratos o particiones que permiten dividir el Universo sin haber recolectado la muestra dado que se cuenta con información auxiliar; de modo que tuvieron estimaciones y muestras representativas independientes para sus niveles de desagregación, lo que, entre otras cosas, permitió mejorar la precisión de las estimaciones y aminorar el coste del levantamiento de información.

MAPA 1. DISTRIBUCIÓN DE LA MUESTRA



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad



Redistribuir el espacio es importante para lograr una movilidad más segura y equitativa

<p>UNIDAD DE MUESTREO</p>	<p>Correspondieron a las unidades seleccionadas en cada etapa del muestreo: (i) Unidades Primarias de Muestreo – UPM o manzanas de Bogotá D.C. y de la zona urbana de los Municipios de Soacha, Mosquera y Chía; (ii) Unidades Secundarias de Muestreo – USM, Medidas de Tamaño – MT o agrupaciones de 10 viviendas consecutivas; (iii) Unidades Terciarias de Muestreo u hogares al interior de las MT y (iv) Unidades Cuaternarias de Muestreo – UCM o integrantes del hogar para la selección de un único integrante en la última etapa del diseño.</p>
<p>UNIDAD DE OBSERVACIÓN</p>	<p>Correspondió a las personas que son residentes de la Bogotá D.C. o residentes urbanos de los municipios de Soacha, Mosquera y Chía (que se desplazan a Bogotá en al menos tres oportunidades por semana), y que adujeron ser mayores de catorce (14) años o tienen quince (15) o más años cumplidos al momento de la entrevista.</p>
<p>UNIDAD INFORMANTE</p>	<p>Correspondió a las personas que podían efectivamente dar la información del hogar y en particular del residente seleccionado en la tercera etapa del diseño muestral donde, como se refirió se hace la selección de manera equitativamente probable, en campo y mediante el algoritmo Fan-Muller-Rechuzza (Särndalet all., 1992) de un único individuo por hogar.</p>
<p>UNIDADES DE ANÁLISIS</p>	<p>Las unidades de análisis fueron las entidades principales que aportaron al estudio; para la EPRV se concibieron las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Niveles o estratos socioeconómicos: definidos del uno al seis y corresponden con características propias de las manzanas en Bogotá D.C. y los municipios aledaños dentro de la investigación. • Grupos etarios: definidos como agrupaciones de edades de interés para los fines de la investigación que pueden ser separados o colapsados para la presentación de resultados. • Actores viales: definidos como peatones, ciclistas, motociclistas y conductores de automóvil.

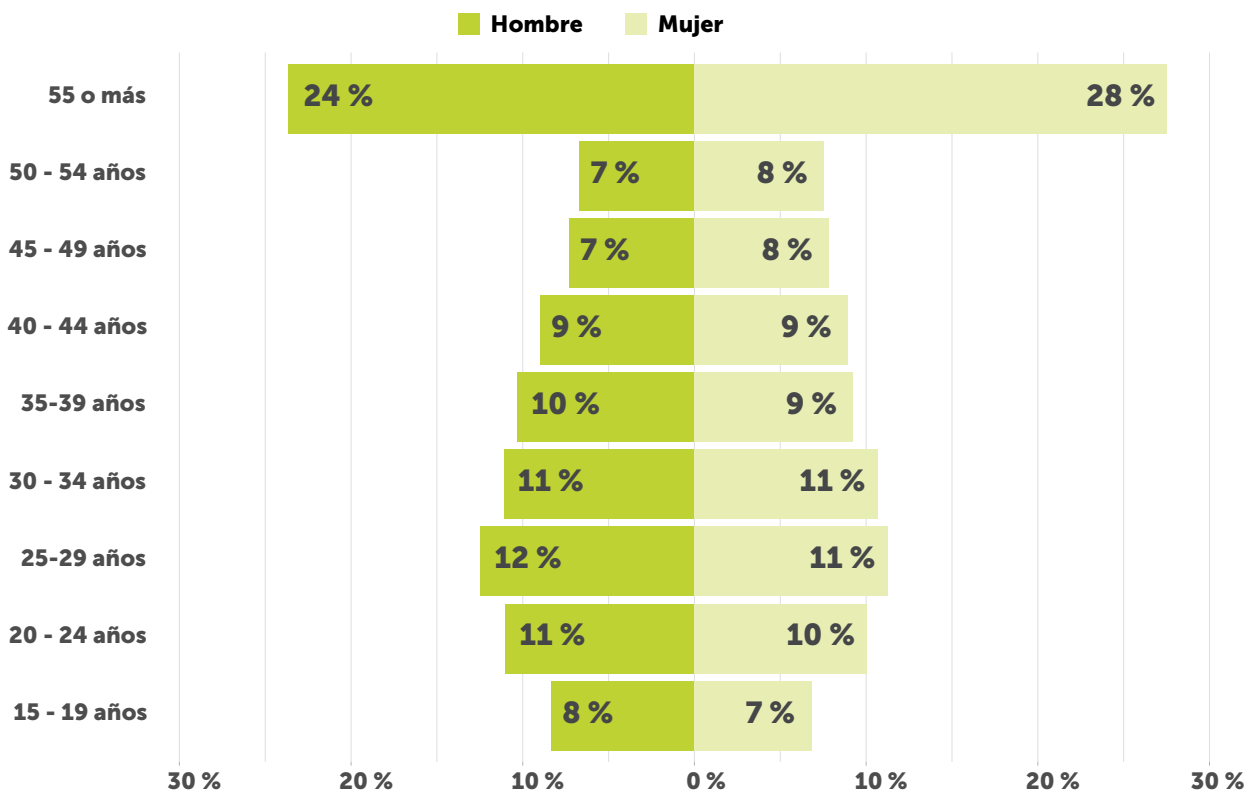
RESULTADOS

En este capítulo podremos encontrar cada uno de los análisis y resultados obtenidos de la encuesta realizada a las diferentes personas, teniendo en cuenta sus características sociodemográficas; se observará lo que creen, perciben y conocen los encuestados en cuanto a diferentes temas como la velocidad, el uso de elementos de seguridad, los roles que tiene cada uno, el consumo de alcohol y la conducción; entre otros temas adicionales relacionados con la seguridad vial.

Caracterización sociodemográfica de la población

La población objeto de estudio es homogénea en cuanto a su distribución por sexo, siendo el **53 %** hombres y el **47 %** mujeres. Aproximadamente 7 de cada 10 encuestados estuvieron por debajo del rango etario de 50 años; se resalta que la población perteneciente al grupo etario de 55 o más años corresponde a un **24 %** de las mujeres encuestadas y a otro **28 %** de los hombres encuestados (Figura 1).

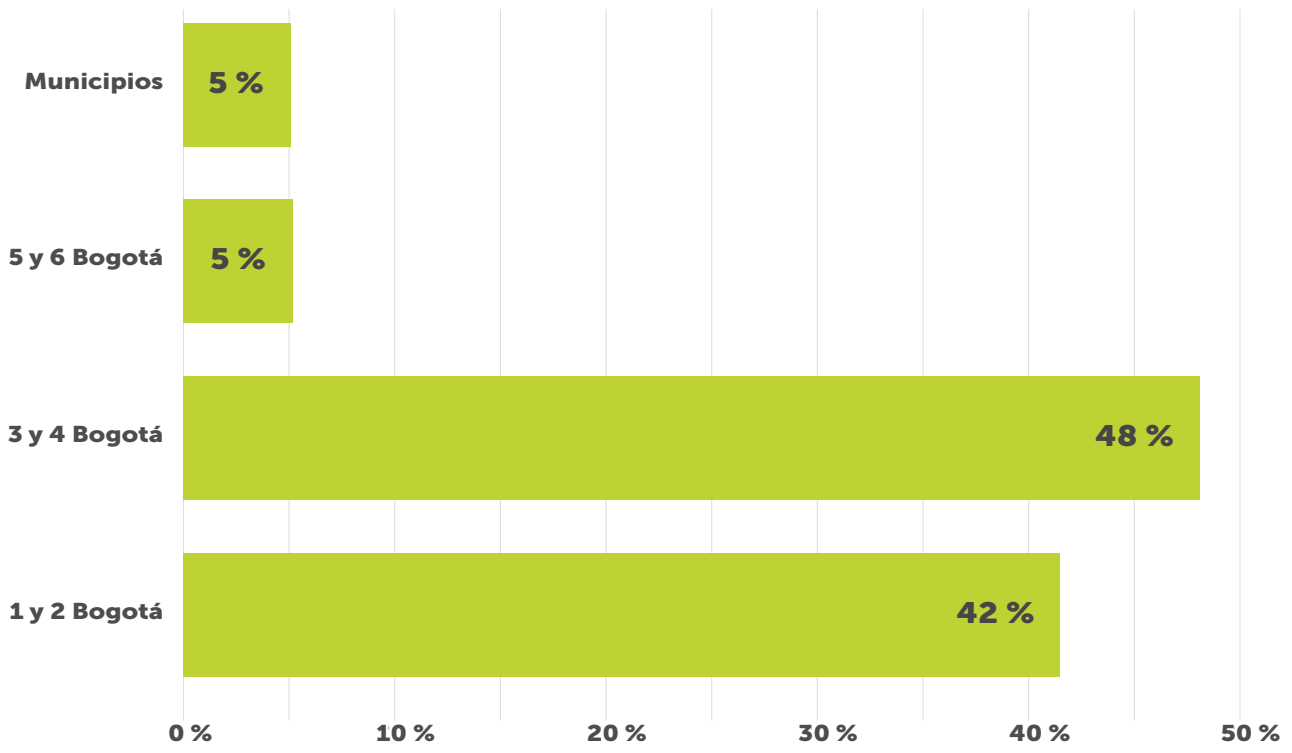
FIGURA 1: GRUPO ETARIO POR SEXO



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

Se observó que el **42 %** de la población se encuentra en los estratos 1 y 2, el **48 %** en los estratos 3 y 4, y el **5 %** en los estratos 5 y 6. Además, un **5 %** de las personas encuestadas pertenecen a los municipios Soacha, Mosquera y Chía (Figura 2).

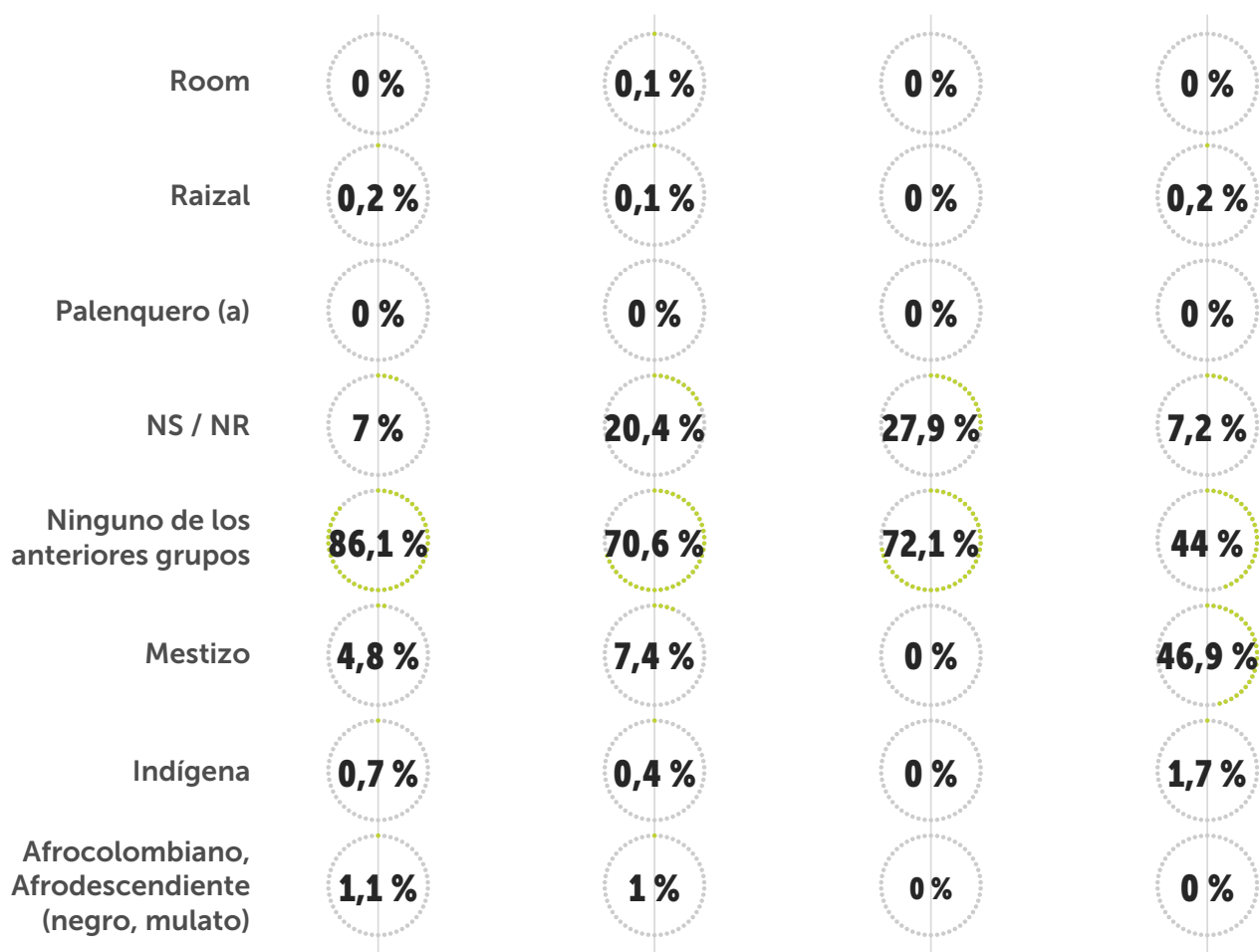
FIGURA 2: ESTRATO SOCIOECONÓMICO



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

El **8 %** de las personas encuestadas se considera mestiza, la mayoría de ellas se encuentra ubicada en los municipios; cerca del **90 %** no se identificó con ninguna etnia o la desconoce (Figura 3).

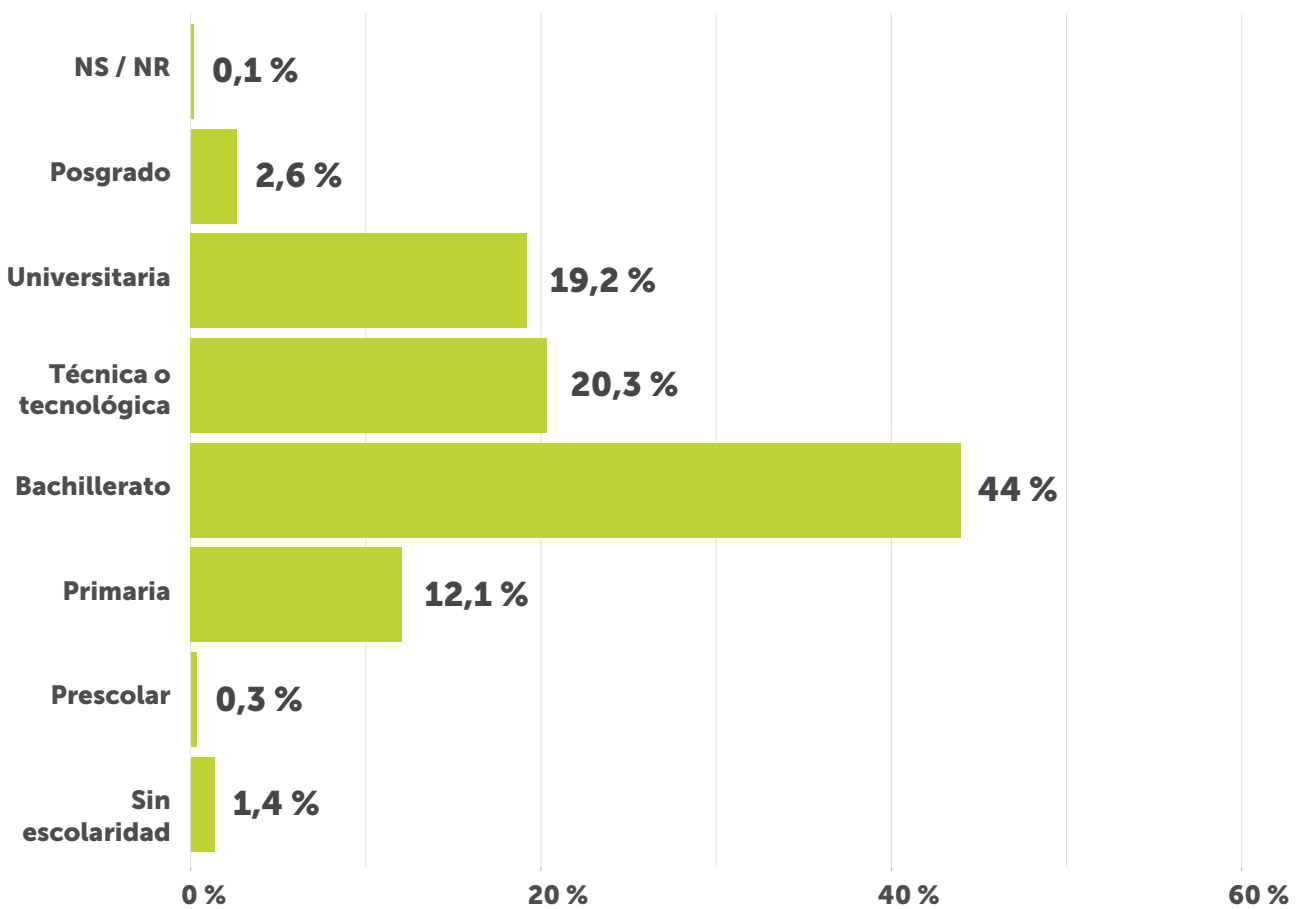
FIGURA 3: IDENTIDAD ÉTNICA POR ESTRATO



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

Más del **40 %** de la población encuestada tiene bachillerato completo, un **20 %** ha obtenido una formación técnica o tecnológica, mientras que **19 %** ha logrado cursar estudios universitarios. Un **1 %** no tiene escolaridad. El nivel de educación preescolar es representado por un **0,3 %**, mientras que **12 %** ha cursado la educación primaria (Figura 4).

FIGURA 4: NIVEL EDUCATIVO

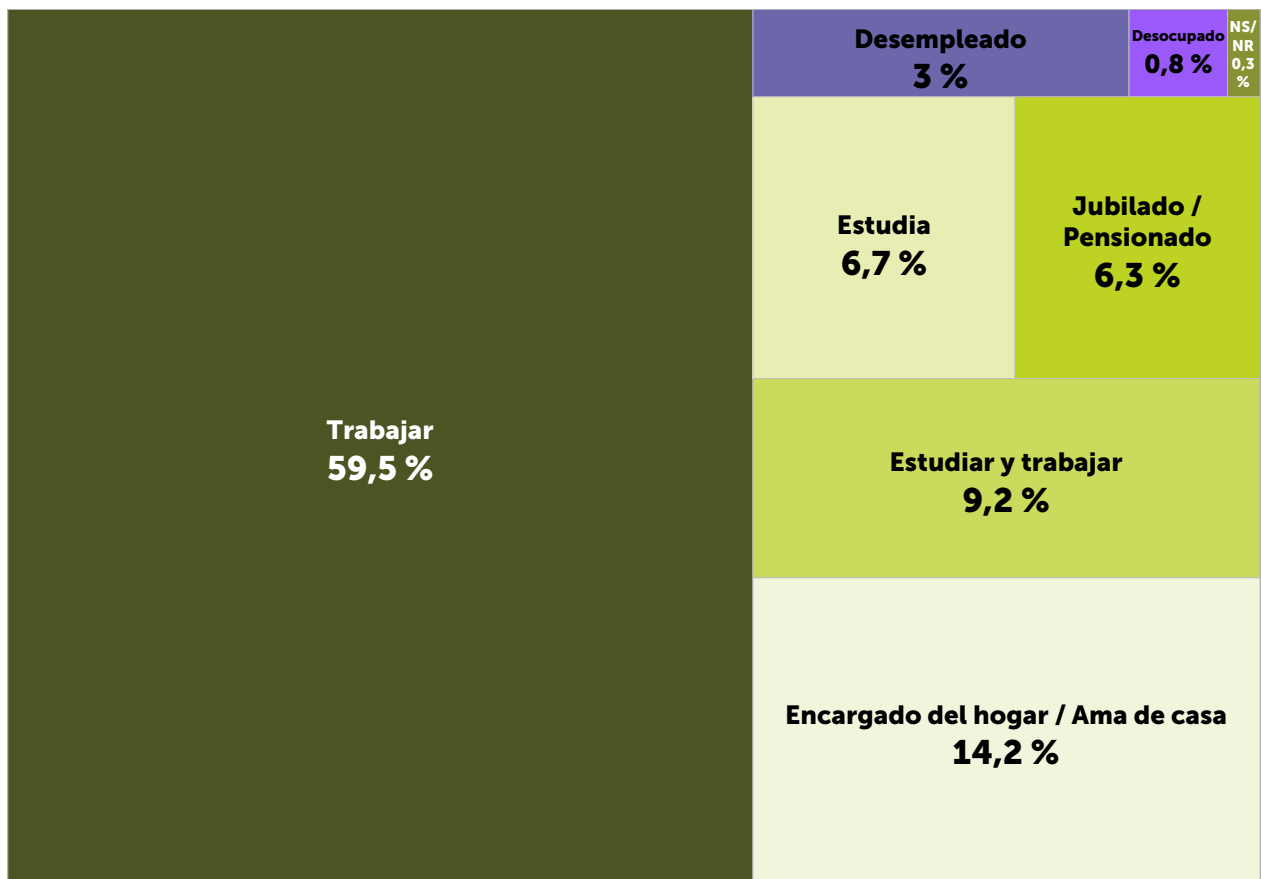


Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

Se observa que **6,7 %** de las personas encuestadas se encuentra estudiando. Por otro lado, **59,5 %** de la población está trabajando, mientras que **9,2 %** combina el estudio y el trabajo.

Un **14,2 %** se identifica como responsable de las tareas del hogar, mientras que **6,3 %** de las personas están jubiladas o pensionadas. **3 %** está en situación de desempleo y **0,8 %** desocupada. Un **0,3 %** no especifica su ocupación o prefiere no responder (Figura 5).

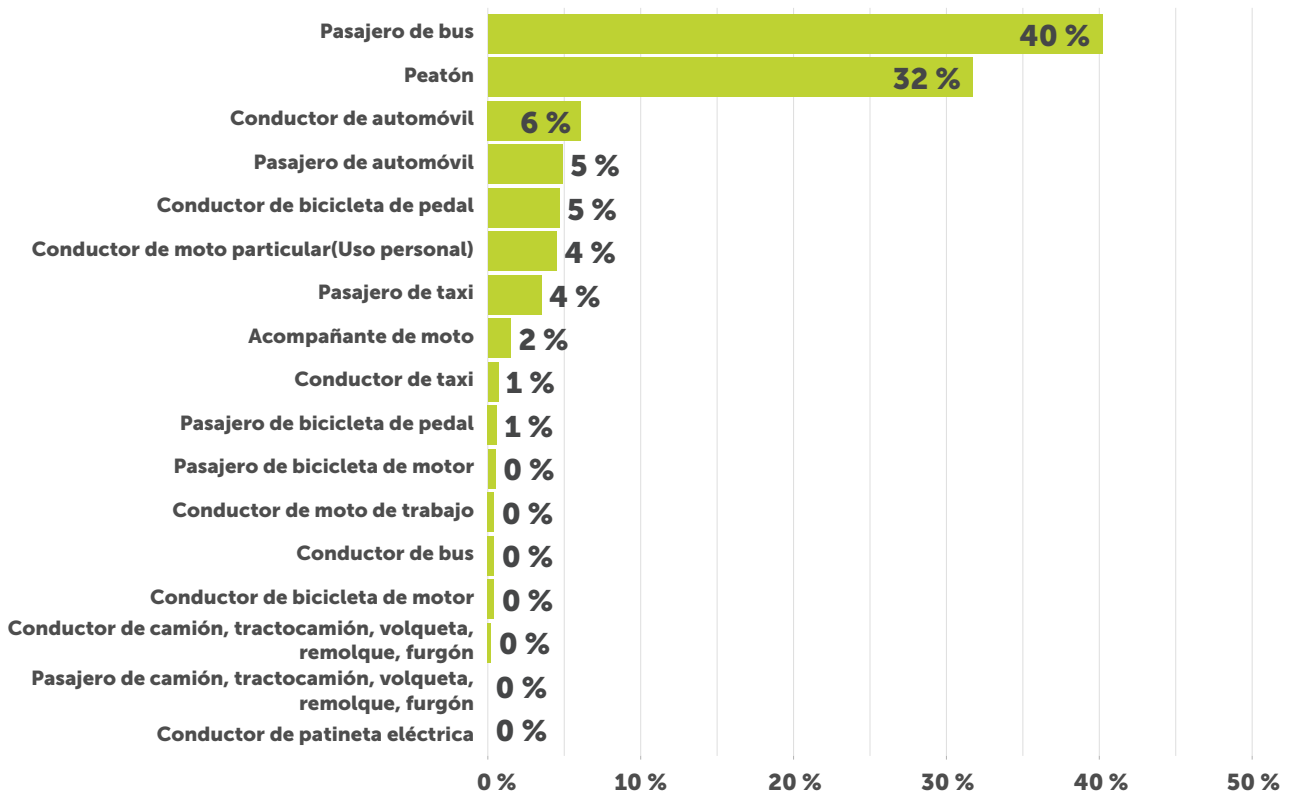
FIGURA 5: OCUPACIÓN



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

Con referencia a los roles habituales en la movilidad, se identificó que **40 %** de personas encuestadas son pasajeros de bus, **32 %** son peatones, **6 %** conduce automóvil, **5 %** es pasajero de automóvil, **5 %** conduce bicicleta de pedal, **4 %** conduce motocicleta particular (para uso personal) y **4 %** es pasajero de taxi. Los demás roles representan proporciones mínimas (Figura 6).

FIGURA 6: ROLES HABITUALES DE MOVILIDAD



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

CREEN- CIAS

ENCUESTA DE PERCEPCION DE RIESGO VIAL 2022 -

La ciudad se transforma para una movilidad peatonal más segura

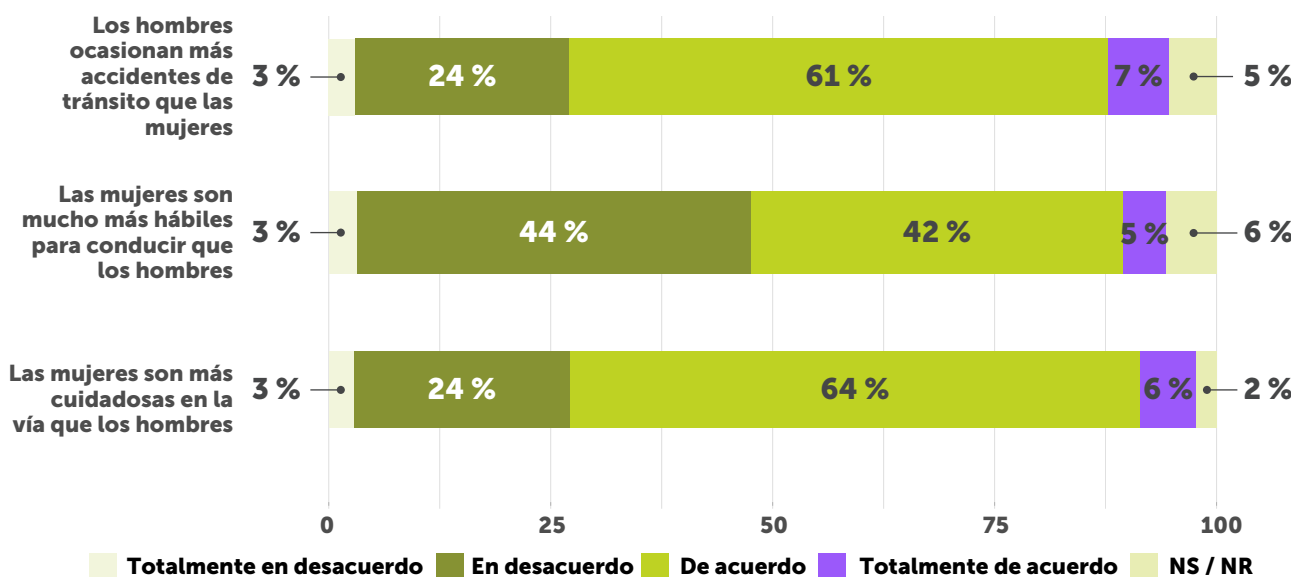
Género y conductores jóvenes

Las creencias son opiniones sobre situaciones puntuales, por lo que funcionan como estructuras evaluativas empíricas cuya base de contraste es el marco de las convicciones personales bajo las cuales es sopesada una situación específica; esta evaluación permite o restringe, según la situación, un cierto modo de actuar en consecuencia con el nivel de convicción que se tenga de la acción y de su resultado; en síntesis, aquello en lo que se cree es evaluado como aceptable o plausible y se asume como verdadero.

El **70 %** de las personas encuestadas considera que las mujeres son más cuidadosas en la vía que los hombres, pero más del **47 %** no está de acuerdo con que las mujeres son mucho más hábiles para conducir que los hombres.

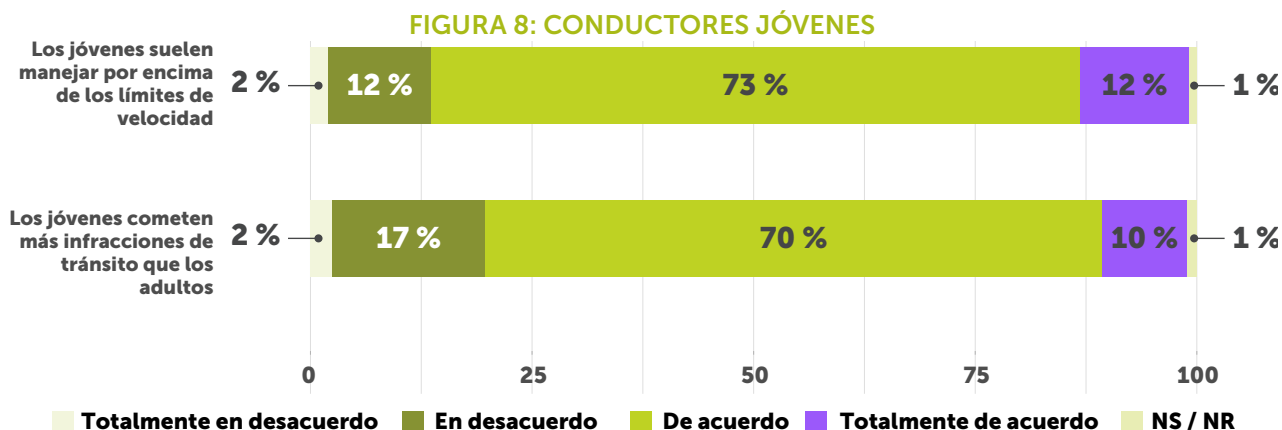
Así, se identifican diferencias entre cuidado y habilidad, en función del género. Sobre comportamientos viales, el **68 %** de la población encuestada considera que los hombres ocasionan más siniestros viales que las mujeres (Figura 7).

FIGURA 7: CREENCIAS POR GÉNERO



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

Se evidencia que el **80 %** de la población objetivo está de acuerdo con que los jóvenes cometen más infracciones de tránsito que los adultos y el **85 %** cree que suelen manejar por encima de los límites de velocidad (Figura 8).

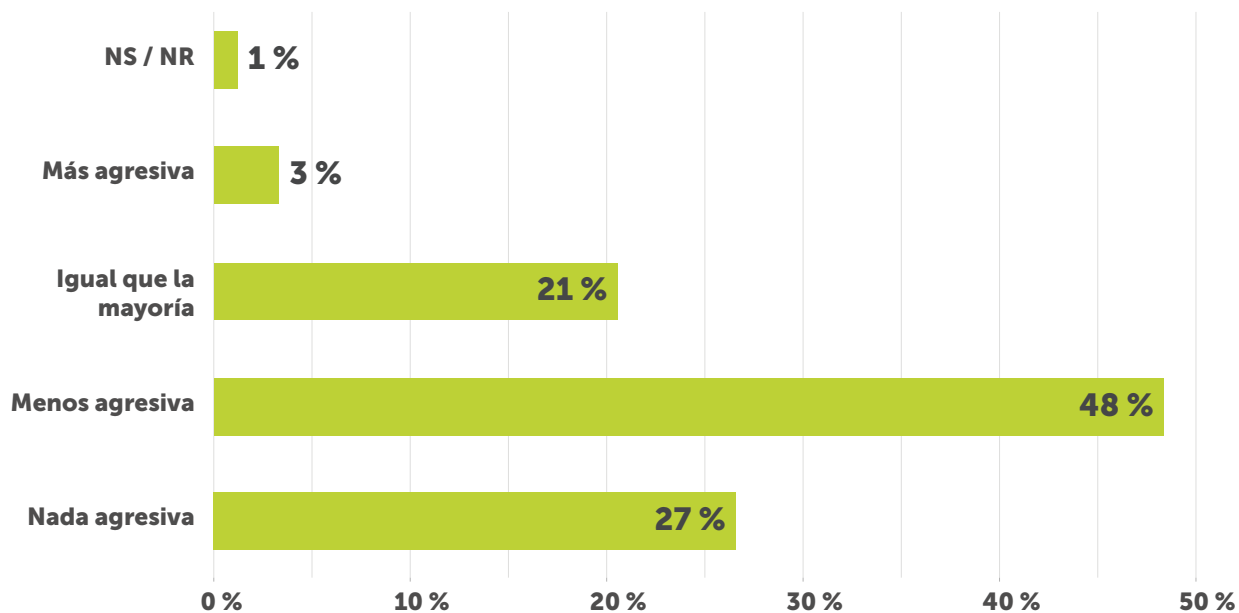


Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

Creencias sobre sí mismos y sobre otros

El **75 %** de las personas encuestadas que son conductoras, considera que su actitud al hacerlo es nada agresiva o menos agresiva en comparación con los demás conductores (Figura 9).

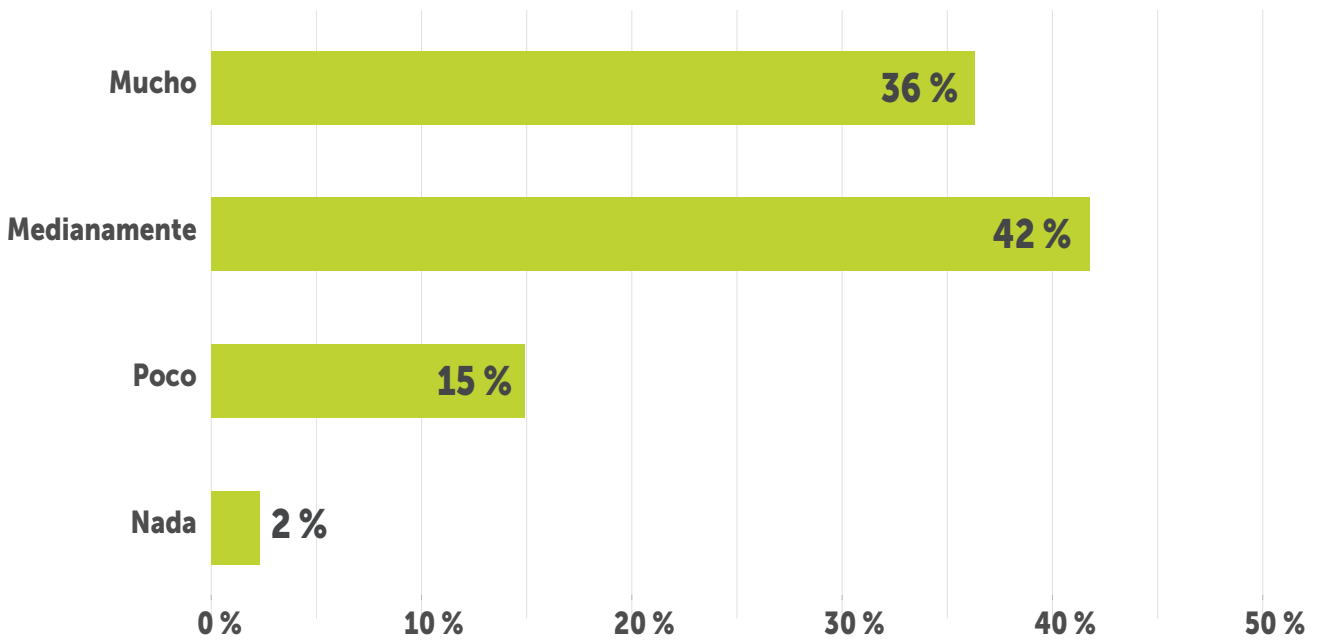
FIGURA 9: CREENCIAS SOBRE SÍ MISMOS



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

En esa misma línea, el **78 %** de las personas que son conductoras, considera que la forma de conducir de los demás es más imprudente que su propia manera de conducir (Figura 10).

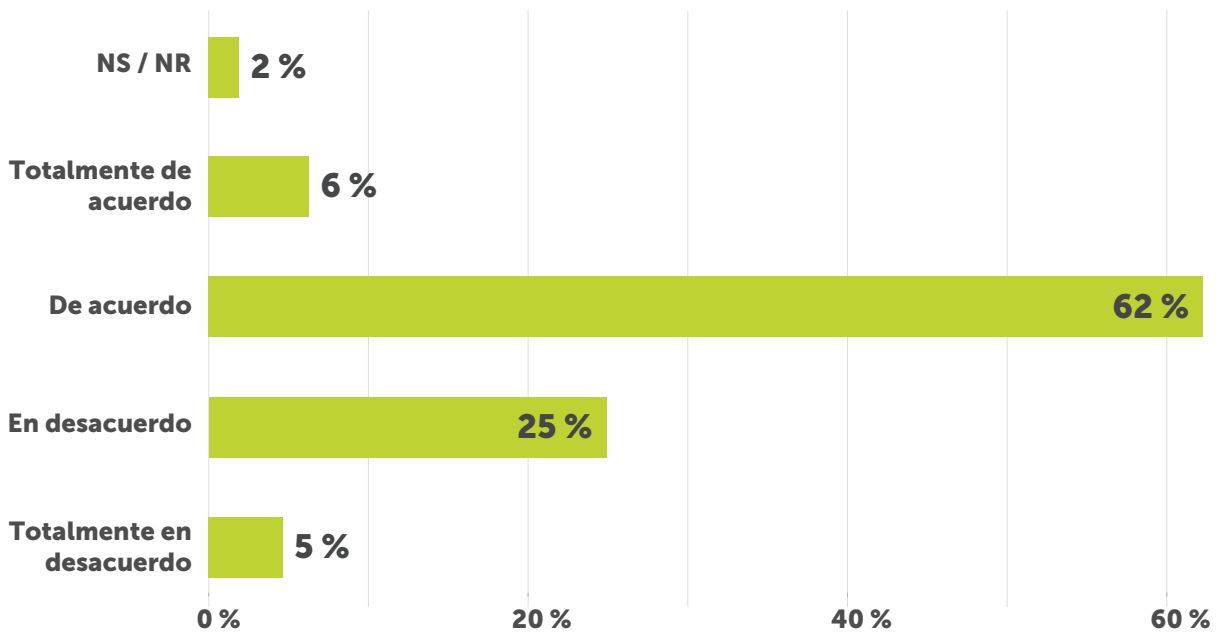
FIGURA 10: CREENCIAS SOBRE LOS OTROS



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

El **68 %** del total de la población encuestada considera que suceden pocos siniestros para la cantidad de imprudencias que se cometen (Figura 11).

FIGURA 11: PERCEPCIÓN ACERCA DE LA OCURRENCIA DE SINIESTROS EN FUNCIÓN DE LA CANTIDAD IMPRUDENCIAS



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

Confianza hacia los otros



Cerca del **88 %** de las personas encuestadas considera que es necesario ser muy precavidos debido a las imprudencias de los demás; en otras palabras, no se puede confiar en la mayoría de las personas.



En contraste, solo un **5 %** menciona que se puede confiar en la mayoría de las personas.



Un **7 %** no sabe o no responde.

Actores viales

De acuerdo a los resultados obtenidos en la encuesta se concluyó que las personas que conducen motocicletas son quienes generan más molestia e irritación debido a su comportamiento. Les siguen las personas que conducen taxis y las que conducen buses del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).

Al indagar más sobre los actores viales que con mayor frecuencia sobrepasan los límites de

velocidad, la población encuestada identificó a los mencionados anteriormente: quienes conducen motocicleta encabezan la lista, seguidos por las personas conductoras de taxis y de buses del SITP. Estos resultados resaltan la percepción generalizada de que quienes conducen motocicleta suelen ser los más propensos a exceder los límites de velocidad, generando así una mayor incomodidad y preocupación entre los demás usuarios de la vía (Tabla 1).

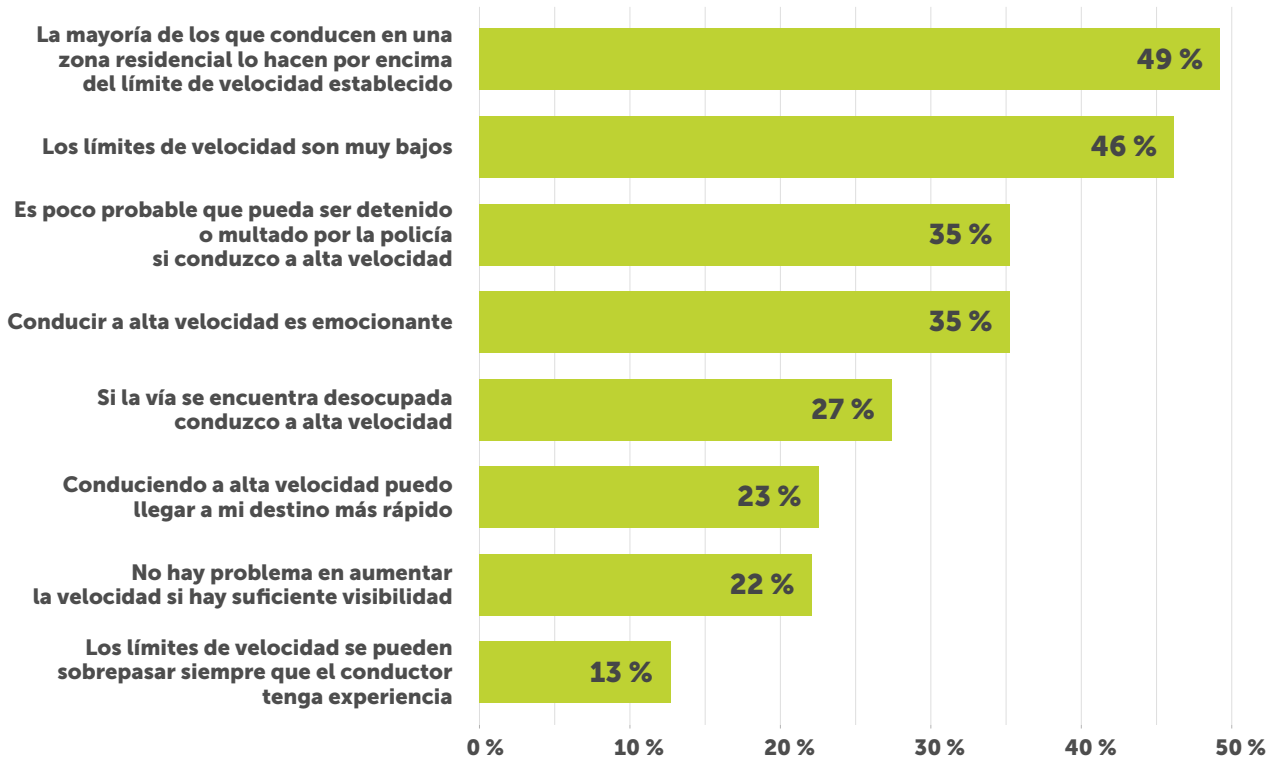
TABLA 1: ACTORES VIALES

ACTOR VIAL	MOLESTO/ IRRITADO POR SU COMPORTEAMIENTO	SOBREPASAN LOS LÍMITES DE VELOCIDAD
Motociclistas	74,2 %	87,7 %
Conductores de taxis	69,9 %	86,2 %
Conductores de buses	68,1 %	78,6 %
Ciclistas	63,7 %	54,9 %
Conductor de Bici taxi	61,4 %	68,2 %
Conductores de vehículos particulares	56,5 %	69,1 %
Conductores de camión / vehículos pesados	53,5 %	50,9 %
Peatón	44,2 %	N.A.
Conductor de patineta	31,9 %	N.A.

Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

El **49 %** de la población objetivo tiene la creencia de que la mayoría de las personas que conducen en zonas residenciales superan el límite de velocidad establecido y el **46 %** cree que los límites de velocidad son muy bajos (Figura 12).

FIGURA 12: LÍMITES DE VELOCIDAD



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

Usos de dispositivos de protección

En cuanto al uso del casco en motociclistas, se observa que el **26 %** de las personas encuestadas tiene la creencia de que no es necesario usarlo en desplazamientos cortos. Además, el **14 %** considera que si no se va a una velocidad muy alta, no es necesario utilizar el casco (Tabla 2).



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

De acuerdo con las creencias encontradas con relación al uso del cinturón de seguridad, se revela que el **82 %** de las personas encuestadas siempre utiliza el cinturón de seguridad y una silla de retención para niños entre 4 y 10 años cuando viajan en la parte trasera del vehículo. Además, el **77 %** de los encuestados cree que, en la mayoría de los siniestros viales, el uso del cinturón de seguridad reduce el riesgo de sufrir heridas graves tanto para

los conductores como para los pasajeros.

Sin embargo, es preocupante observar que el **27 %** de las personas cree que los ocupantes que van en la parte trasera del vehículo pueden prescindir del uso del cinturón de seguridad. Además, el **13 %** tiene la creencia de que no es necesario utilizar el cinturón de seguridad en desplazamientos cortos (Tabla 3).

TABLA 3: USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD
USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD

Siempre que llevo un niño entre 4 y 10 años lo llevo en la parte de atrás del vehículo con el cinturón de seguridad puesto y con silla de retención.	82 %
En la mayor parte de los siniestros viales, los cinturones de seguridad reducen el riesgo de heridas graves a conductores y pasajeros.	77 %
Los ocupantes que van en la parte de atrás del vehículo pueden ir sin el cinturón de seguridad puesto.	27 %
En desplazamientos cortos no acostumbra a llevar el cinturón de seguridad.	13 %
No usa el cinturón de seguridad porque es poco probable que sea detenido o multado por la policía si no lo usa.	13 %
En algunas ocasiones no se pone el cinturón de seguridad porque le incomoda.	11 %
Si no va muy rápido no es necesario usar el cinturón de seguridad.	9 %
Si se conduce cuidadosamente, no es necesario llevar cinturón de seguridad.	9 %

Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

TABLA 2:
USO DE DISPOSITIVOS DE PROTECCIÓN
USO DEL CASCO (MOTOCICLISTAS)

En desplazamientos cortos no acostumbra a llevar el casco.	26 %
Si no va muy rápido, no es necesario usar el casco.	14 %
En algunas ocasiones no se abrocha el casco porque le incomoda.	11 %
Si se conduce cuidadosamente, no es necesario llevar casco.	10 %
No es necesario que el acompañante use casco.	9 %
No usa casco porque es poco probable que sea detenido o multado por la policía si no lo usa.	8 %

ACTORES VIALES Y CONSUMO DE ALCOHOL

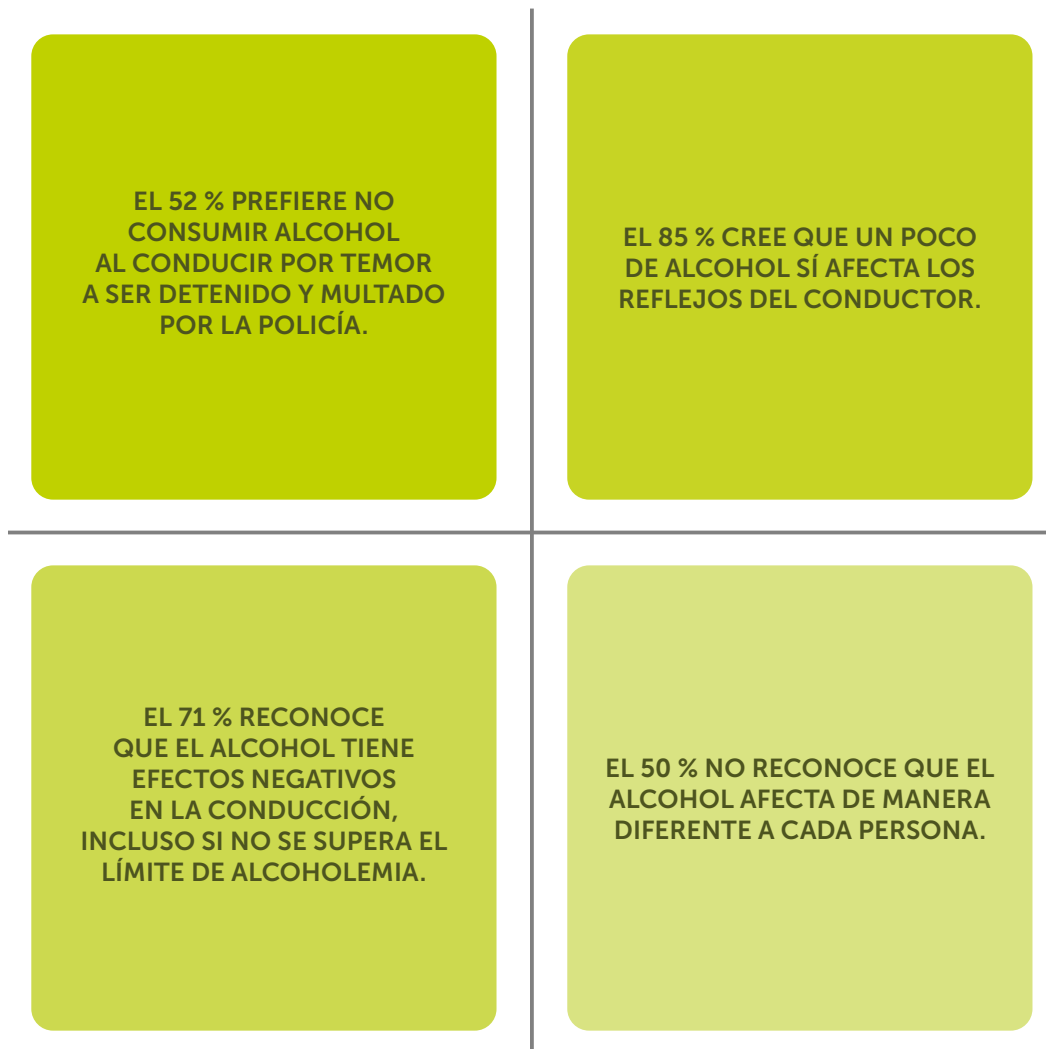
El **52 %** de quienes conducen manifiesta su preferencia por abstenerse de consumir alcohol mientras manejan debido al temor de ser detenidos y multados por la policía. Esta creencia refleja una preocupación legítima por las consecuencias legales y el impacto en la seguridad vial (Figura 13).

Por otro lado, un significativo **85 %** de las personas encuestadas cree firmemente que incluso una pequeña cantidad de alcohol puede afectar los reflejos del conductor. Esta creencia se basa en el reconocimiento de que el consumo de alcohol puede perjudicar la capacidad de respuesta y la coordinación, necesarias para una conducción segura.

Así mismo, el **71 %** reconoce que el alcohol tiene efectos negativos en la conducción, incluso si no se supera el límite de alcoholemia establecido por la ley. Esta creencia demuestra una comprensión sólida de que el consumo de alcohol, independientemente de la cantidad, puede comprometer la seguridad vial y aumentar los riesgos de siniestros viales.

Por último, se revela que **50 %** de la población objetivo no reconoce que el alcohol puede afectar de manera diferente a cada persona. Esta creencia refleja una falta de comprensión sobre la variabilidad individual a la tolerancia y los efectos del alcohol en el organismo.

FIGURA 13: ACTORES VIALES Y CONSUMO DEL ALCOHOL



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

SANCIONES

La EPRV 2022 en Bogotá evaluó las opiniones de la población objetivo sobre si considera que las sanciones para ciertas infracciones de tráfico son “justas” o “excesivas”. Los resultados se presentan en porcentajes, comparando la proporción de personas que consideran que las sanciones son justas con las que las consideran excesivas para cada infracción. Solo se tienen en cuenta los datos de

justo o excesivo para la comparación (Tabla 4).

La mayoría de las personas encuestadas tiende a considerar que las sanciones por infracciones de tráfico en Bogotá en 2022 son justas. Sin embargo, en algunos casos, un porcentaje significativo aún las percibe como excesivas para faltas como exceder los límites de velocidad, tener la revisión técnico-mecánica vencida y el SOAT no vigente.

TABLA 4: SANCIONES

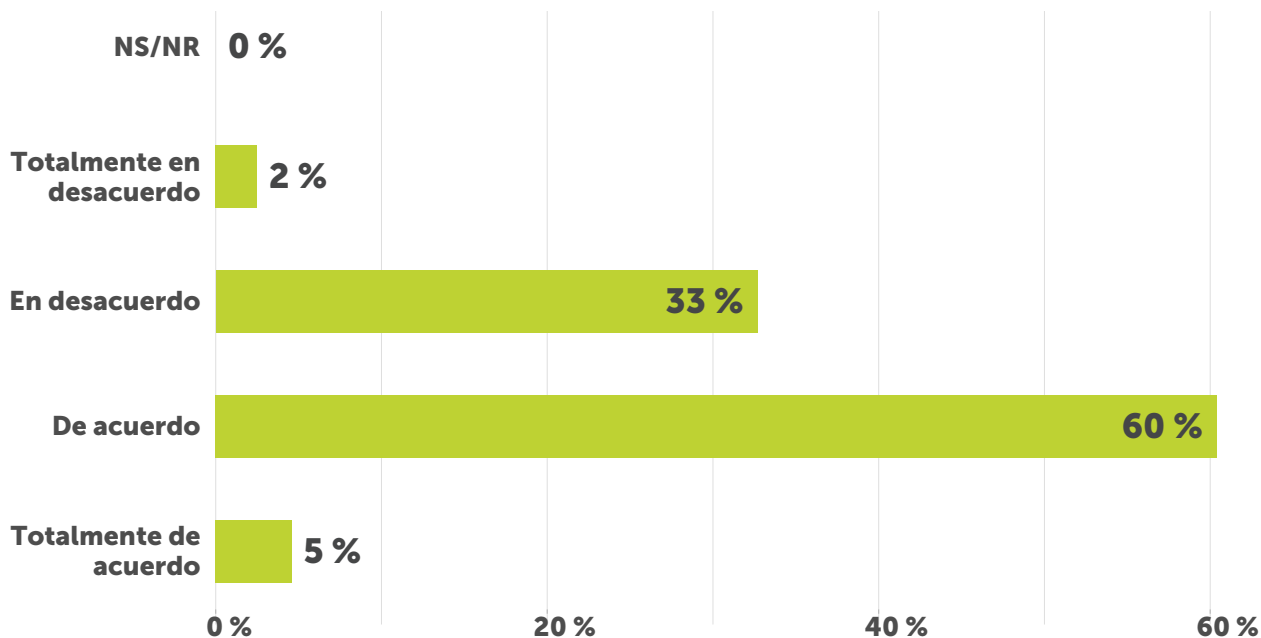
SANCIONES POR	JUSTAS	EXCESIVAS
Exceder los límites de velocidad	65 %	20 %
No uso del casco	72 %	8 %
Revisión técnico mecánica vencida	69 %	17 %
SOAT no vigente	65 %	20 %
No uso del cinturón de seguridad	71 %	8 %
Alcoholemia	72 %	6 %

Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

CONDUCCIÓN DE MOTO

Las personas que conducen motocicleta destacan dos razones principales que los impulsan a usar este modo de transporte: la sensación de libertad que experimentan y el placer que encuentran en la velocidad elevada. El 65 % de quienes conducen motocicleta disfrutan de la velocidad (Figura 14).

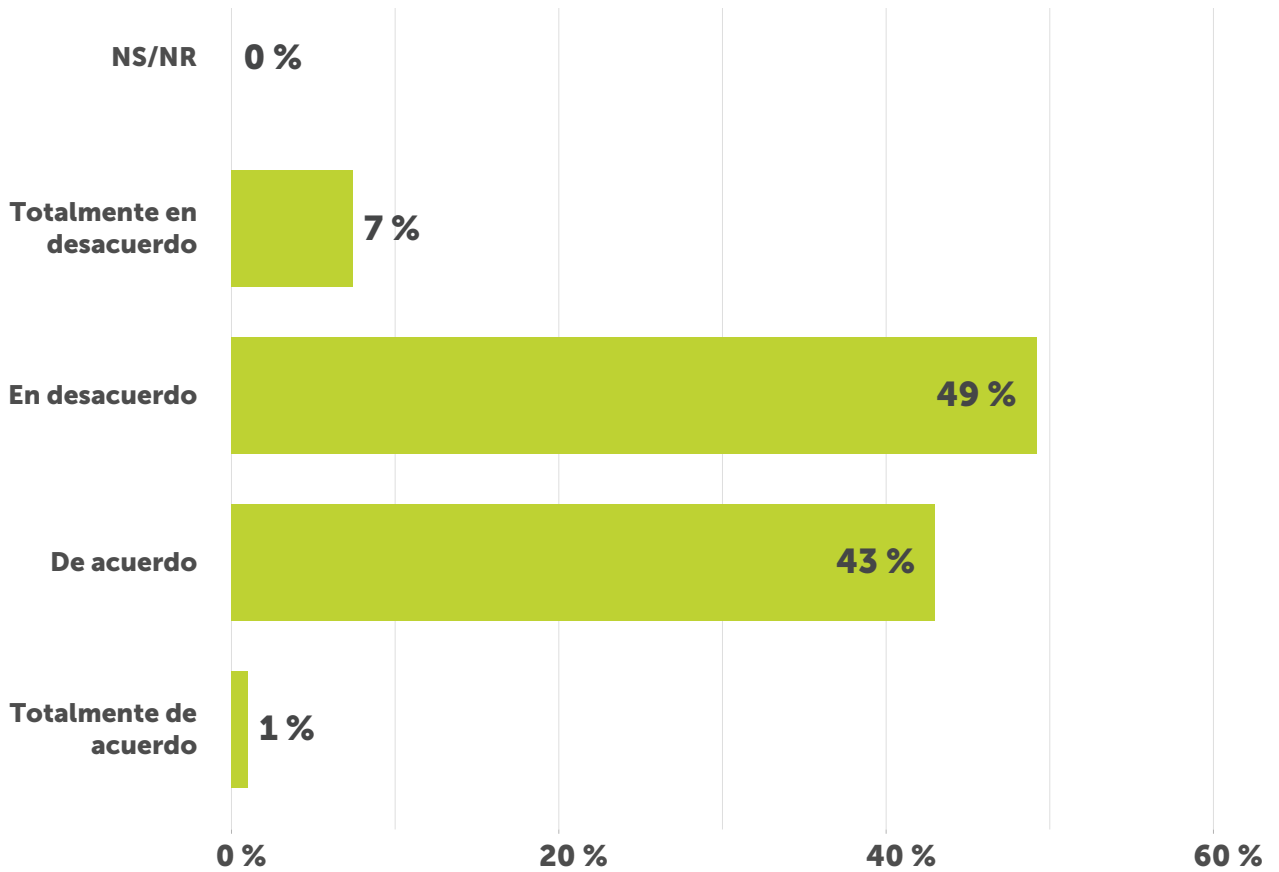
FIGURA 14: CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETA Y DISFRUTE DE LA VELOCIDAD



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

El 44 % dice que conducir motocicleta le da una sensación de libertad. (Figura 15)

FIGURA 15: CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETA Y SENSACIÓN DE LIBERTAD



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

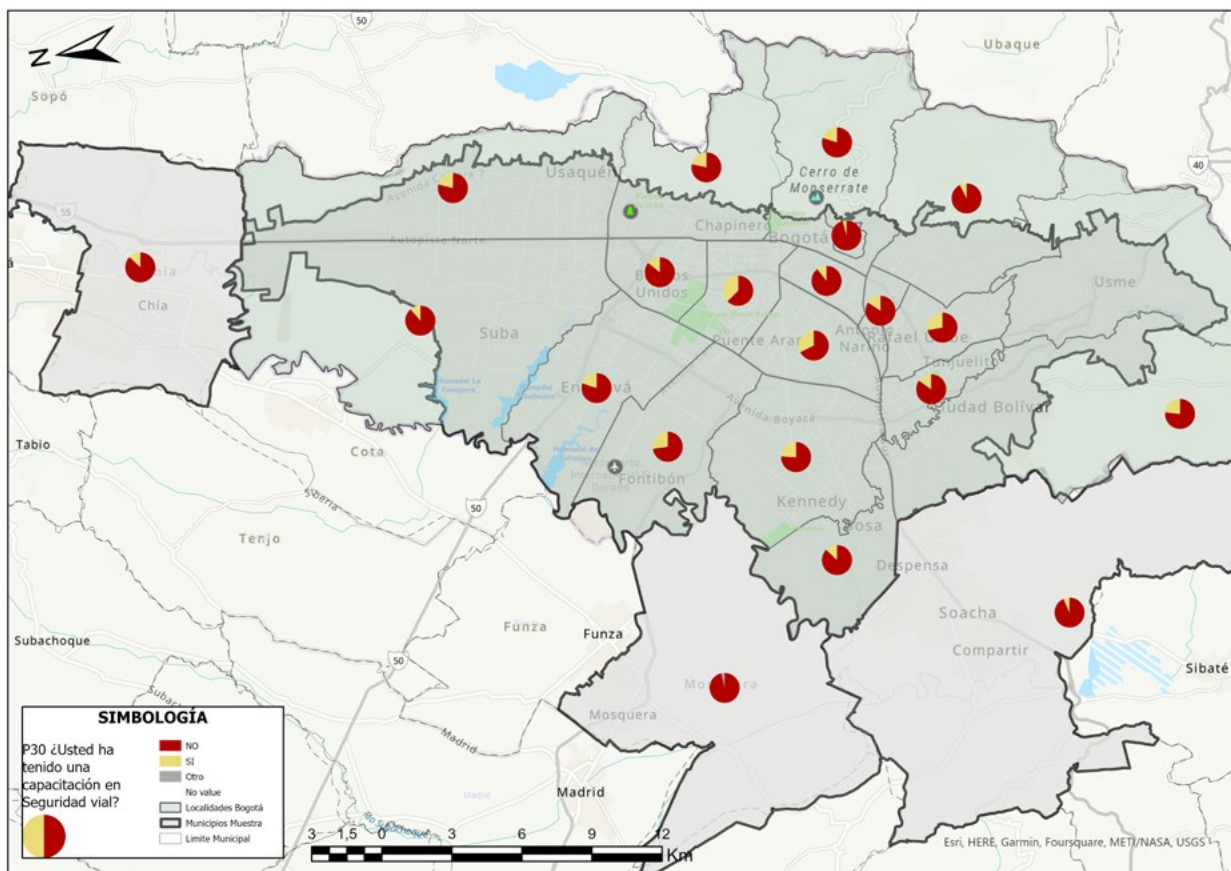
PERCEPCIONES

La percepción es construida bajo una compleja interrelación en la que participan, entre otros aspectos, los conocimientos, las creencias y los comportamientos. La manera en que estos logran entrelazarse dependerá de las circunstancias específicas bajo las cuales es exigida su activación; así mismo, su efectividad dependerá del estado de depuración y fortalecimiento en que se encuentren los atributos antes mencionados; por lo tanto, la percepción es una actividad mental que se vale de la experiencia del mundo. No se trata de un registro fiel de este, más bien, toma elementos reconocibles y los organiza de acuerdo con un conjunto de criterios decantados por fuerza de la experiencia que le procura a los actores viales una economía de esfuerzos bajo un cierto grado de coherencia.

Una vez el actor vial toma, agrupa y organiza la información que considera relevante, construye una representación mental de la situación y la materializa bajo los criterios de análisis que le permiten sus conocimientos, creencias y comportamientos. En este sentido, la percepción filtra la información que, una vez decantada, se convierte en la base para la formación de juicios, opiniones, ideas y atribuciones (Wertheimer, citado en Carterette y Friedman, 1982, p. 101).

CONOCIMIENTOS EN SEGURIDAD VIAL

MAPA 2: CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL POR LOCALIDAD Y MUNICIPIO



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

- En general, la mayoría de las localidades tienen una proporción mayor al **72 %** de personas que respondieron “NO” a la pregunta de si han recibido capacitación en seguridad vial.
- Las localidades de Candelaria (**4 %**) y San Cristóbal (**7 %**) tienen las proporciones más bajas de personas que han recibido capacitación en seguridad vial.
- Teusaquillo (**37 %**) y Puente Aranda (**32 %**) tienen las proporciones más altas de personas que han recibido capacitación en seguridad vial.

LA VELOCIDAD



El **87 %** percibe que las personas que conducen exceden los límites de velocidad en una autopista o avenida.



El **67 %** percibe que las personas que conducen exceden los límites de velocidad en vías locales (entre barrios).



El **68 %** percibe que las personas que conducen exceden los límites de velocidad en vías con ciclorruta.



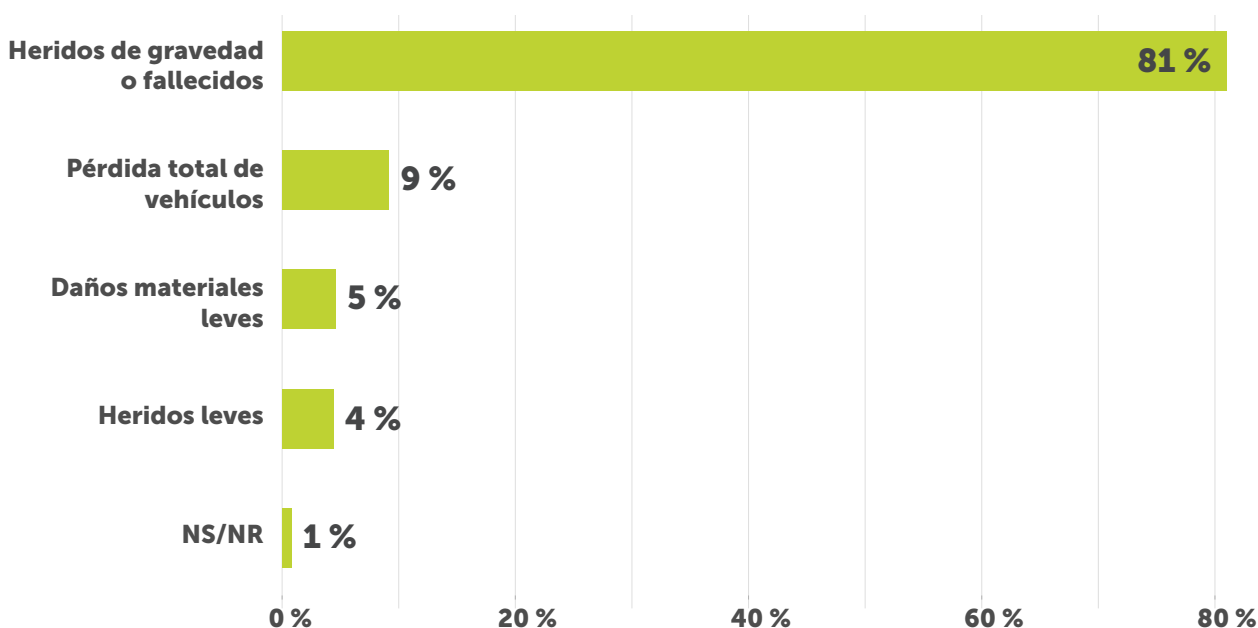
El **64 %** percibe que las personas que conducen exceden los límites de velocidad en una vía rural.



El **55 %** percibe que las personas que conducen exceden los límites de velocidad en vías con presencia de colegios u hospitales.

Se observa que la población objetivo percibe que las consecuencias más comunes relacionadas con el exceso de velocidad son heridos de gravedad o fallecidos **81 %**, pérdida total de vehículos **9 %**, daños materiales leves **5 %** y heridos leves **4 %** (Figura 16).

FIGURA 16: CONSECUENCIAS DEL EXCESO DE VELOCIDAD

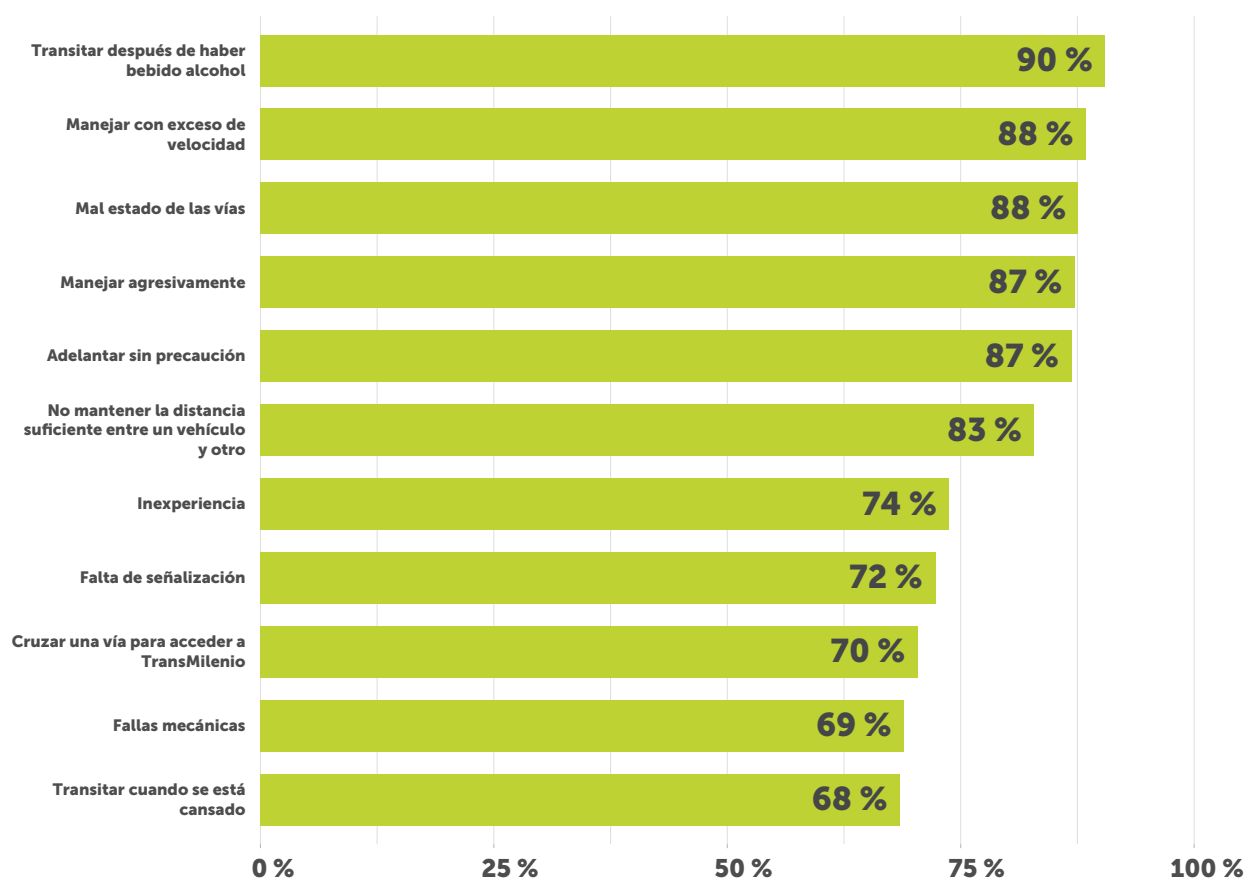


Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

CAUSALES DE LOS SINIESTROS VIALES

Las personas encuestadas perciben que conducir bajo los efectos del alcohol (90 %), conducir con exceso de velocidad (88 %) y el mal estado de las vías (88 %) son las causas más frecuentes de siniestros viales (Figura 17).

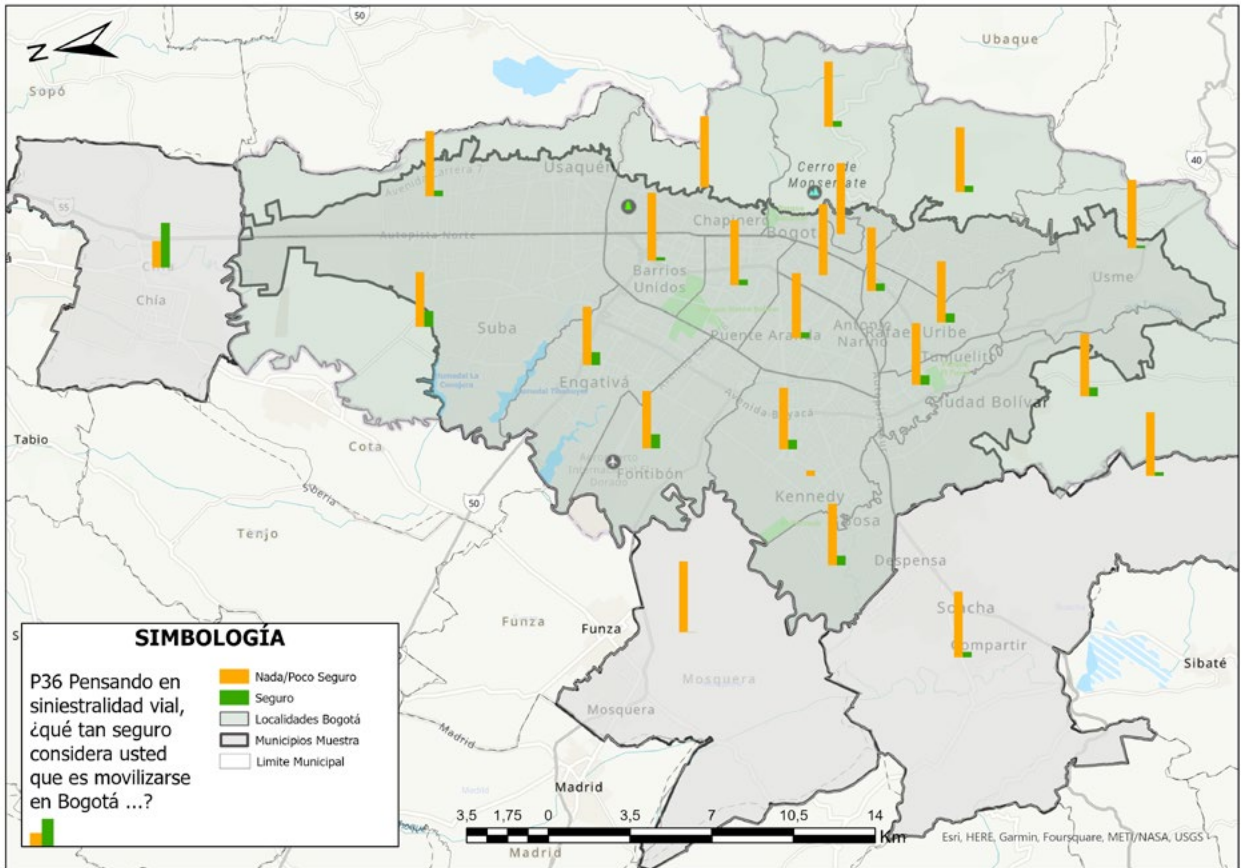
FIGURA 17: CAUSAS FRECUENTES DE LOS SINIESTROS VIALES



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

A la pregunta: Pensando en siniestralidad vial, ¿qué tan seguro considera usted que es movilizarse en bicicleta en Bogotá? Las personas encuestadas respondieron como se muestra en el Mapa 3.

MAPA 3: PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD VIAL



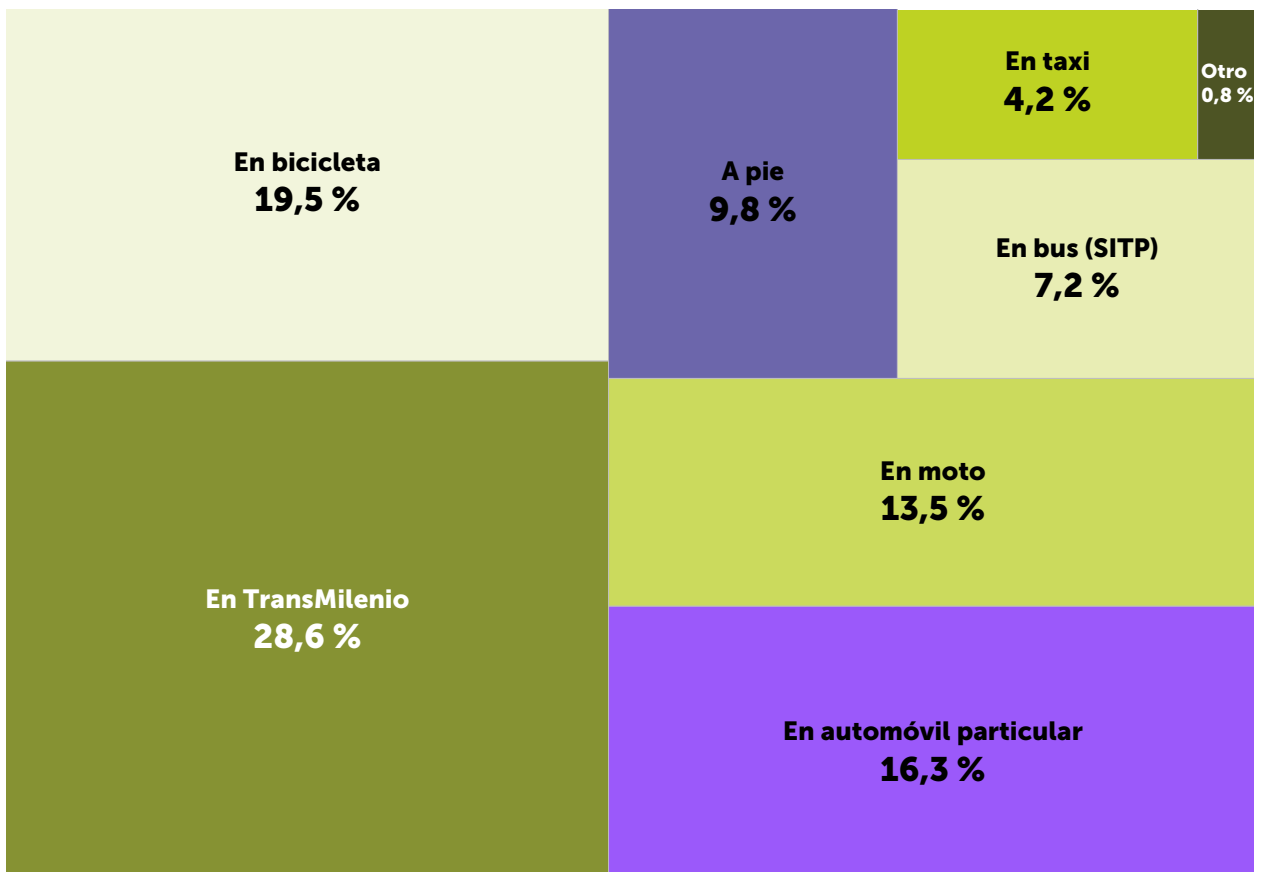
Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

- En general, las localidades tienen una proporción igual o superior al **78 %** de personas que perciben que es nada o poco seguro movilizarse en bicicleta en Bogotá.
- Las localidades de Chapinero, Los Mártires y Candelaria tienen la proporción más alta con un **99 %** de personas que se sienten inseguras al moverse en bicicleta.
- Chía es el único municipio donde aproximadamente el **62 %** de las personas se sienten seguras al moverse en bicicleta.

EL MEJOR MODO DE MOVILIZARSE EN BOGOTÁ

Con relación a la pregunta sobre el mejor modo de transporte para movilizarse en la ciudad de Bogotá, las respuestas se distribuyen de la siguiente manera: El modo con mayor porcentaje es TransMilenio con un **29 %**, seguido de la bicicleta con el **20 %**. Los modos de transporte con menor porcentaje son el carro particular con el **16 %**, la motocicleta con el **14 %**, a pie con el **10 %**, el bus zonal (azules) con el **7 %**, el taxi con el **4 %** (Figura 18).

FIGURA 18: MEJOR MODO DE MOVILIZARSE EN BOGOTÁ

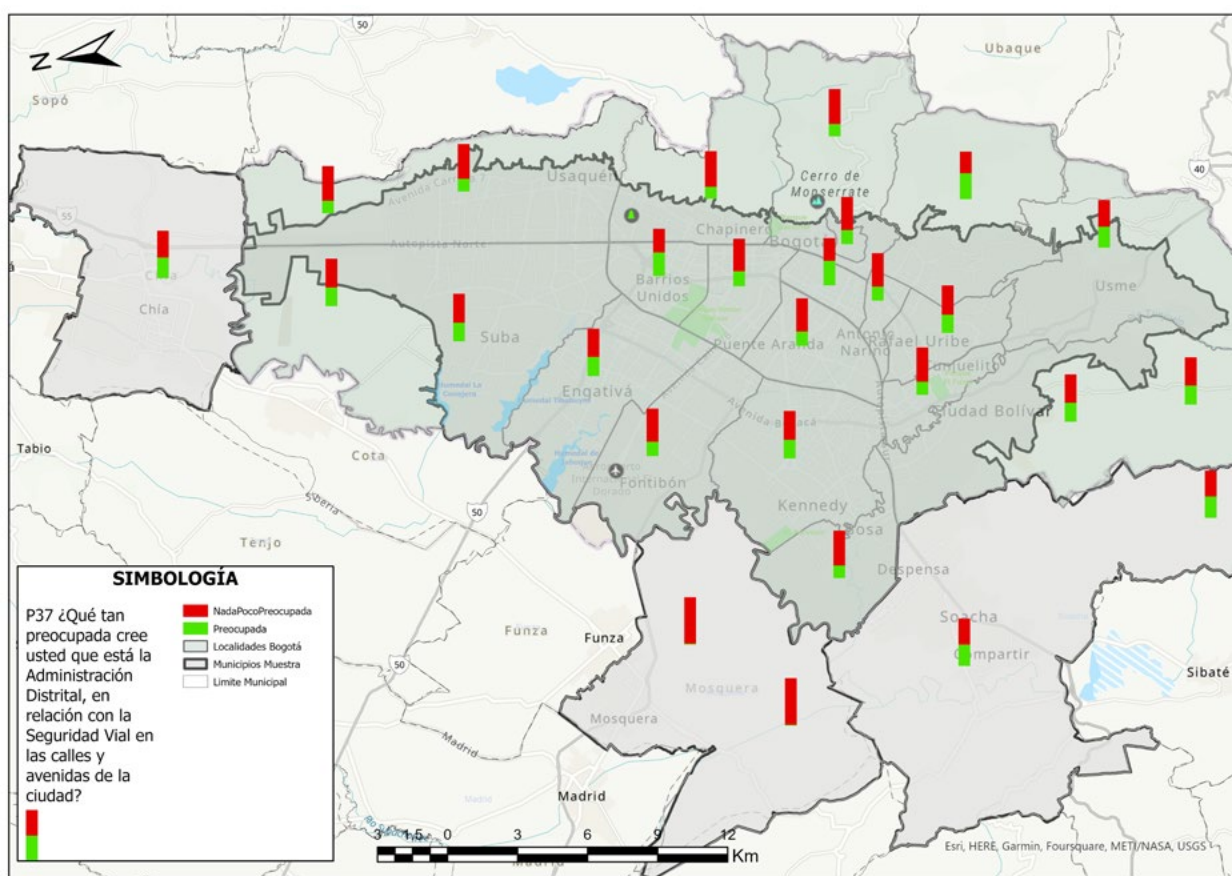


Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

GESTIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN DISTRITAL

- El **63 %** la población objetivo percibe como poco o nada preocupada a la Administración Distrital respecto a la seguridad vial.
- El **24 %** considera que las calles y avenidas de la ciudad son más seguras en 2022 en términos de seguridad vial.
- El **47 %** de las personas que conducen dice haberse encontrado en los últimos 12 meses con un control policial.

MAPA 4: PERCEPCIÓN GESTIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN DISTRITAL.



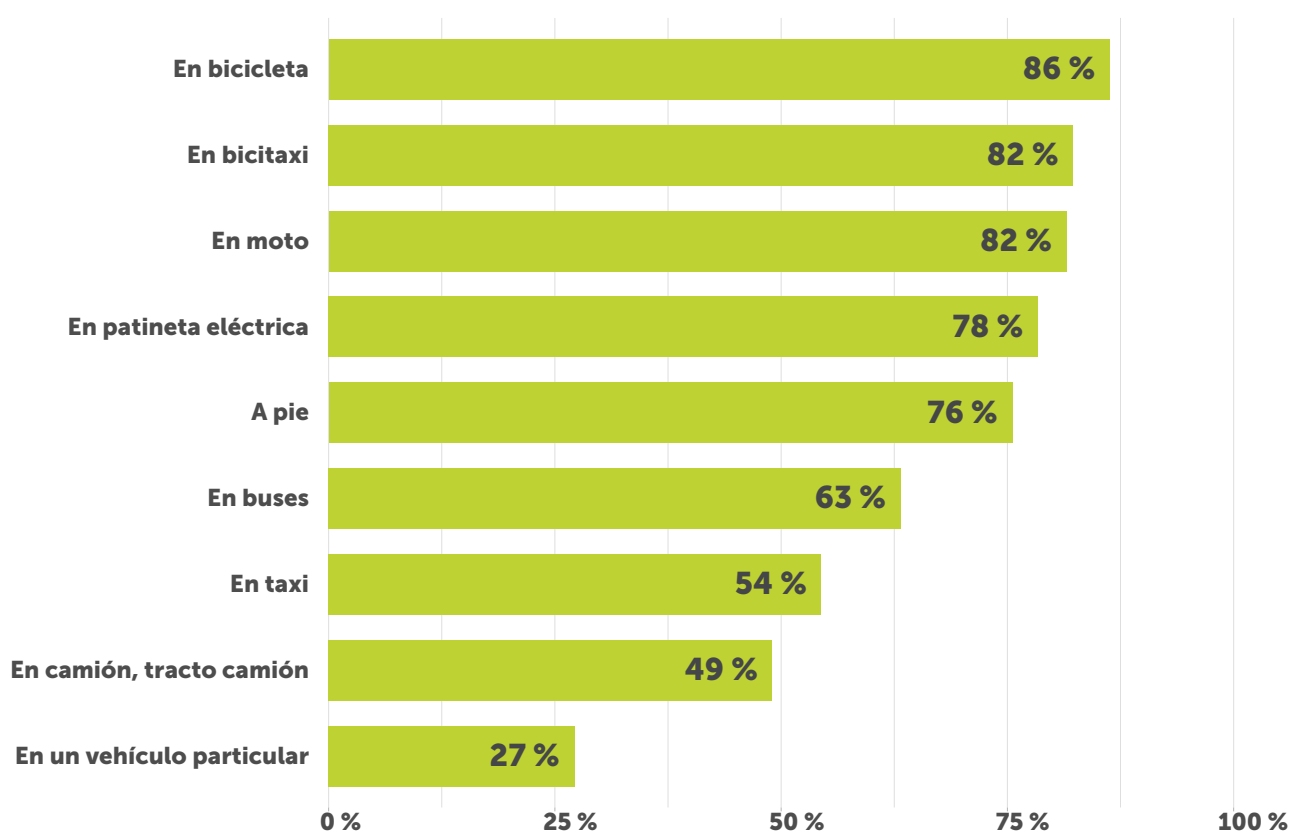
Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

- Las localidades de San Cristóbal (**52 %**) y Los Mártires (**55 %**) son las localidades donde la mayoría de las personas perciben que la Administración Distrital está más preocupada por la seguridad vial.
- Mosquera es un municipio donde el **98 %** de las personas percibe que la Administración Distrital está menos preocupada por la seguridad vial.

MODOS DE MOVILIZARSE

El **86 %** de las personas encuestadas considera que movilizarse en bicicleta es nada o poco seguro. El **82 %** percibe que utilizar un bicitaxi o una motocicleta también implica un nivel bajo de seguridad. En cuanto a la patineta eléctrica, el **78 %** de las personas encuestadas la considera como nada o poco segura. Solo perciben al vehículo particular como un modo seguro para transportarse, y es medianamente seguro moverse en camión o tracto camión (Figura 19).

FIGURA 19: MODOS DE MOVILIZARSE

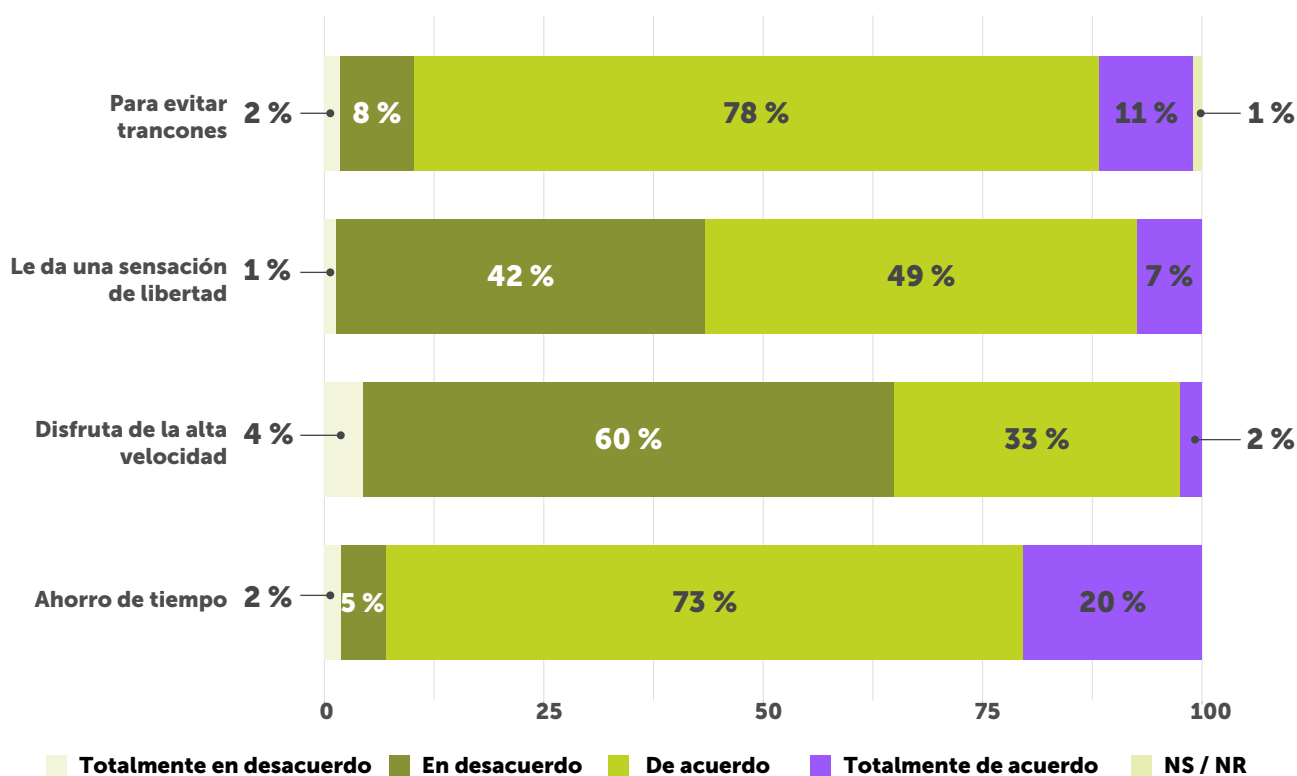


Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

CONDUCCIÓN DE MOTO

El **89 %** de la población objetivo tiene como razón principal para conducir motocicleta el hecho de que evita trancones; al **56 %** le da una sensación de libertad; el **35 %** disfruta de la velocidad y **93 %** considera que ahorra tiempo (Figura 20).

FIGURA 20: CONDUCCIÓN DE MOTO

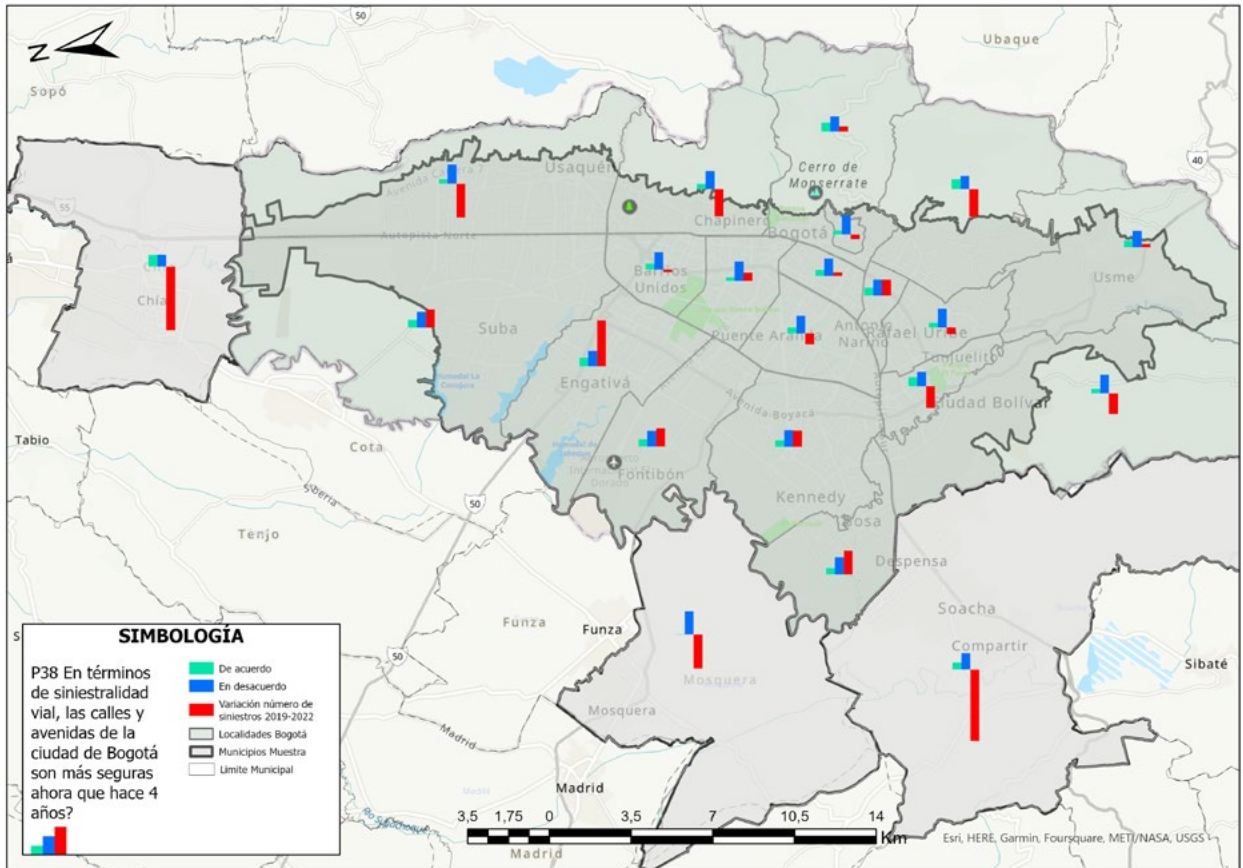


Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

SEGURIDAD DE LAS VÍAS

El mapa 5 nos muestra que tan de acuerdo o en desacuerdo están las personas encuestadas de cada localidad con respecto a la pregunta: ¿En términos de siniestralidad vial, las calles y avenidas de la ciudad de Bogotá son más seguras ahora que hace 4 años?.

MAPA 5: PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD EN LAS VÍAS



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

- La percepción sobre si las calles y avenidas de Bogotá son más seguras que hace 4 años varía ampliamente entre las localidades y municipios conurbados.
- Mosquera (**98 %**) y Soacha (**70 %**) son los municipios donde la mayoría de las personas están en desacuerdo con que las calles y avenidas de Bogotá sean más seguras.
- Se realizó un análisis con los datos de siniestralidad del Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito (SIGAT) y su variación entre el año 2019 y el 2022, donde se observó que en algunas de las localidades donde las personas encuestadas dicen que en términos de siniestralidad vial las calles son menos seguras, el número de siniestros viales ha disminuido en esos años.

COMPORTA- MIENTOS Y EMOCIONES

ENCUESTA DE PERCEPCIÓN DE RIESGO VIAL 2022

Por su parte, las emociones son indicadores de la disposición y actitud psíquica relativa a una experiencia específica. Algunas de sus manifestaciones son la ira, el miedo o la alegría. La ira de carretera es un buen ejemplo de cómo se manifiesta una disposición emocional, porque se asocia directamente con el objeto emocional, la carretera o la conducción, durante el tiempo en que se está ante la experiencia.

Bogotá trabaja por la seguridad vial de los actores más vulnerables

PEATONES

Al indagar a las personas encuestadas por algunas de sus prácticas en la vía como peatones, se encontraron resultados que evidencian patrones

de comportamientos positivos, comportamientos de riesgo y factores que influyen en estos comportamientos.



Positivos:

El **91 %** informó que frecuentemente o siempre tiene la precaución de mirar a ambos lados antes de cruzar la calle para fijarse que no vienen carros.



El **85 %** de los peatones rara vez o nunca se sube o se baja del bus en la mitad de la vía si este no se detiene junto a la acera.



El **68 %** de los peatones rara vez o nunca cruza las calles por sitios diferentes a los pasos peatonales.



El **82 %** de los peatones rara vez o nunca cruza la calle cuando el semáforo para peatones está en rojo.



De riesgo:

El **53 %** de los peatones frecuentemente o siempre camina por la calzada a causa de que se encuentran vehículos estacionados u otras barreras en el andén.



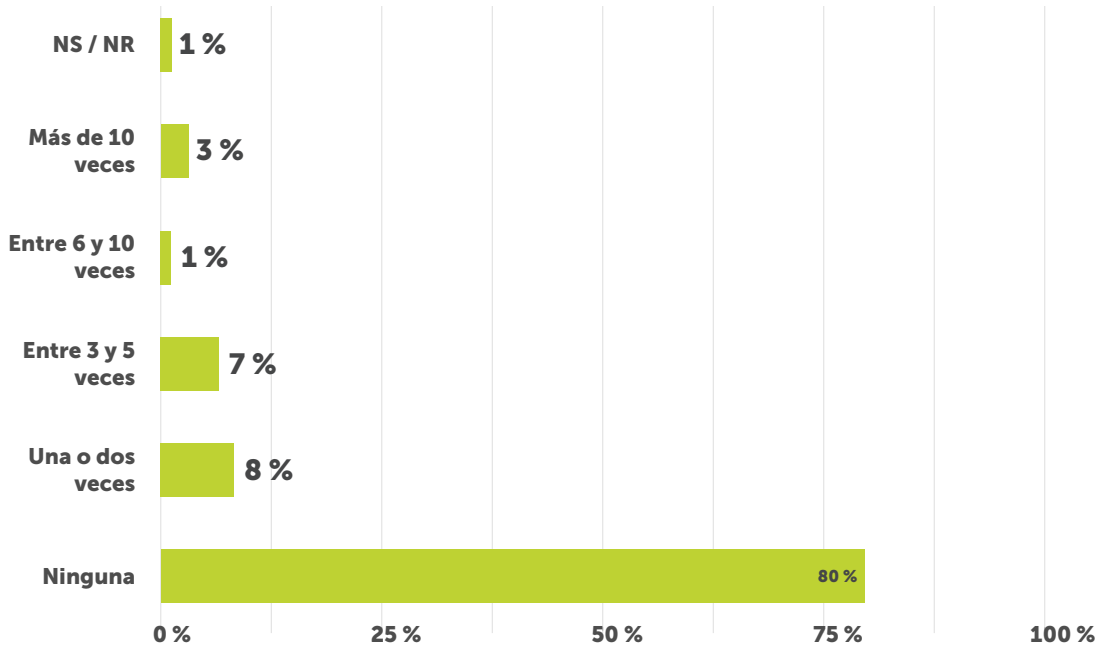
Factor de influencia:

el **19 %** frecuentemente o siempre usa el celular o escucha música cuando va por la calle.

CONSUMO DE ALCOHOL

Aproximadamente el **80 %** de las personas que conducen respondió que ninguna vez había conducido después del consumo de alguna bebida alcohólica, en contraste con la respuesta de haberlo hecho uno o dos veces, la que no supera el **8 %** (Figura 21).

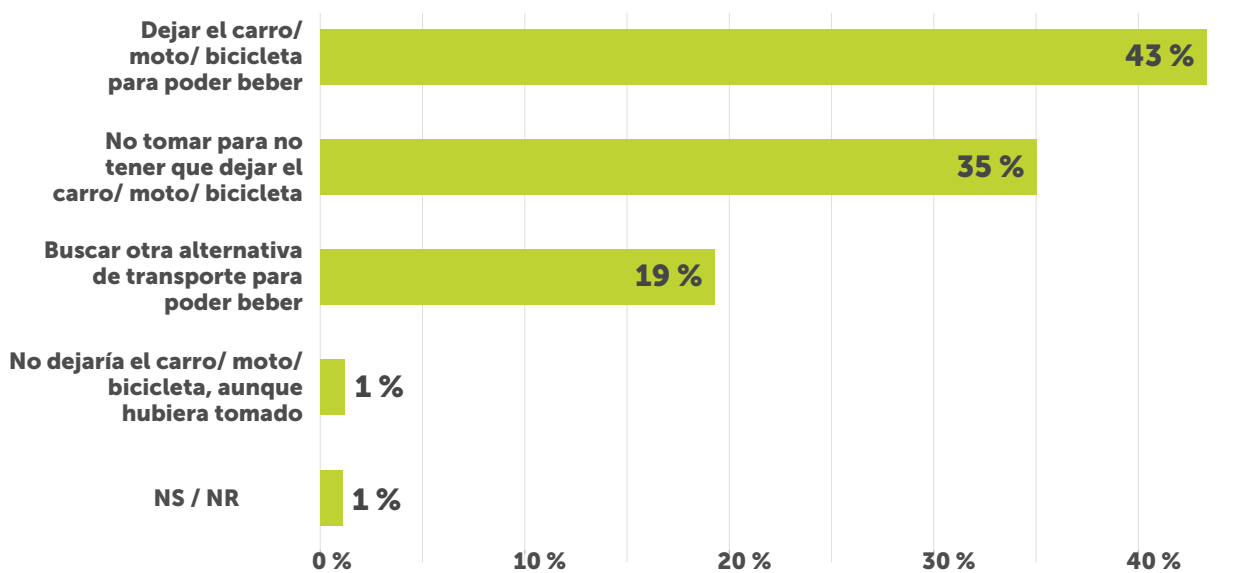
FIGURA 21: CONSUMO DE ALCOHOL



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

El **97 %** de las personas que conducen prefieren tomar decisiones asociadas a comportamientos positivos en cuanto al consumo de alcohol se refiere. Los encuestados optan por dejar el carro/moto para beber, deciden no beber para poder usarlo o buscan una alternativa de transporte (Figura 22).

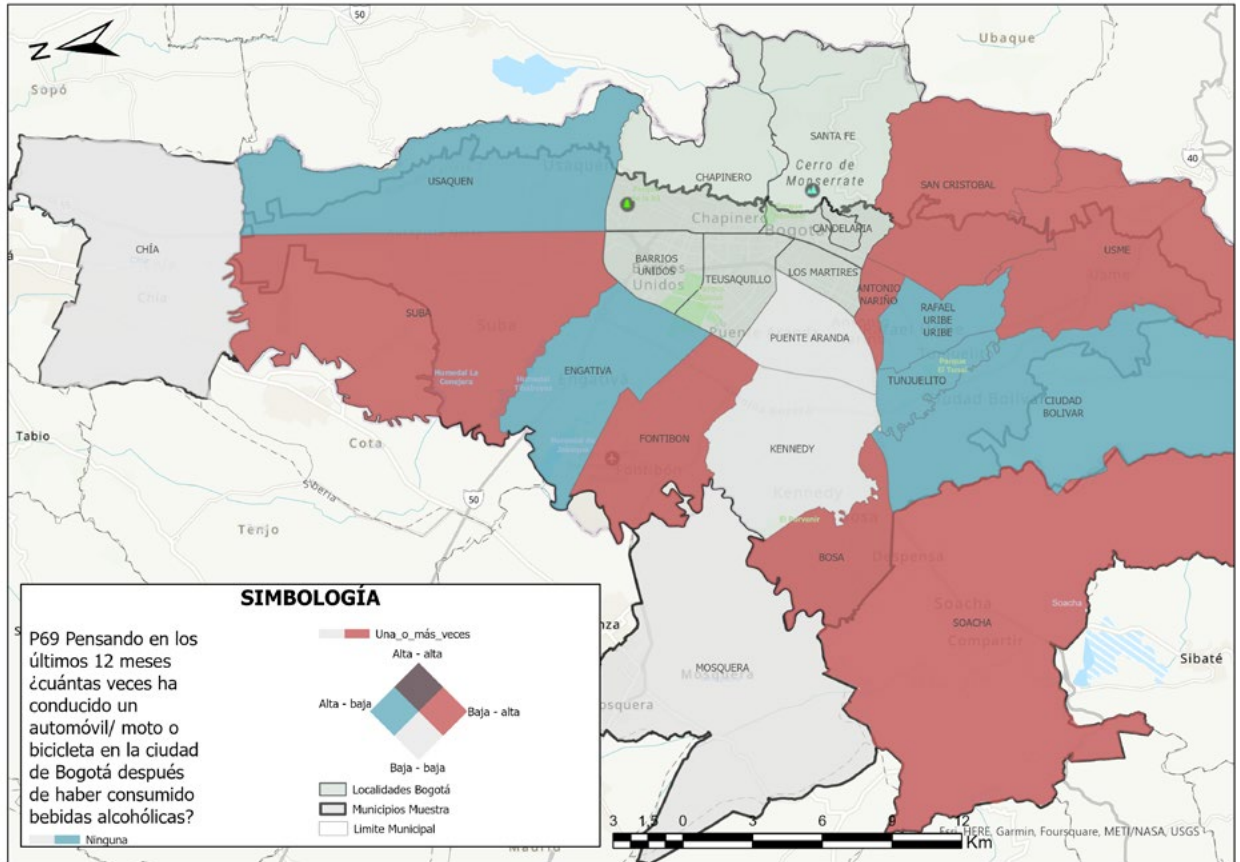
FIGURA 22: ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD - CONSUMO DE ALCOHOL



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

Las respuestas a la pregunta: Pensando en los últimos 12 meses ¿cuántas veces ha conducido un automóvil/ moto o bicicleta en la ciudad de Bogotá después de haber consumido bebidas alcohólicas? Se presentan en el Mapa 6.

MAPA 6: CONSUMO DE ALCOHOL Y CONDUCCIÓN



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

La proporción de personas que ha conducido después de consumir bebidas alcohólicas varía significativamente entre las diferentes localidades.

Algunas localidades como Usaquén (95 %) y Tunjuelito (92 %) muestran una alta conciencia sobre los riesgos de conducir bajo la influencia del alcohol, con una mayoría de personas que afirman no haberlo hecho.

CONDUCCIÓN Y FATIGA

Con relación a los hábitos de conducción, se encontró que **42 %** de las personas que conducen reportan que lo hacen durante dos horas o menos y **34 %** lo hacen entre tres y cuatro horas.

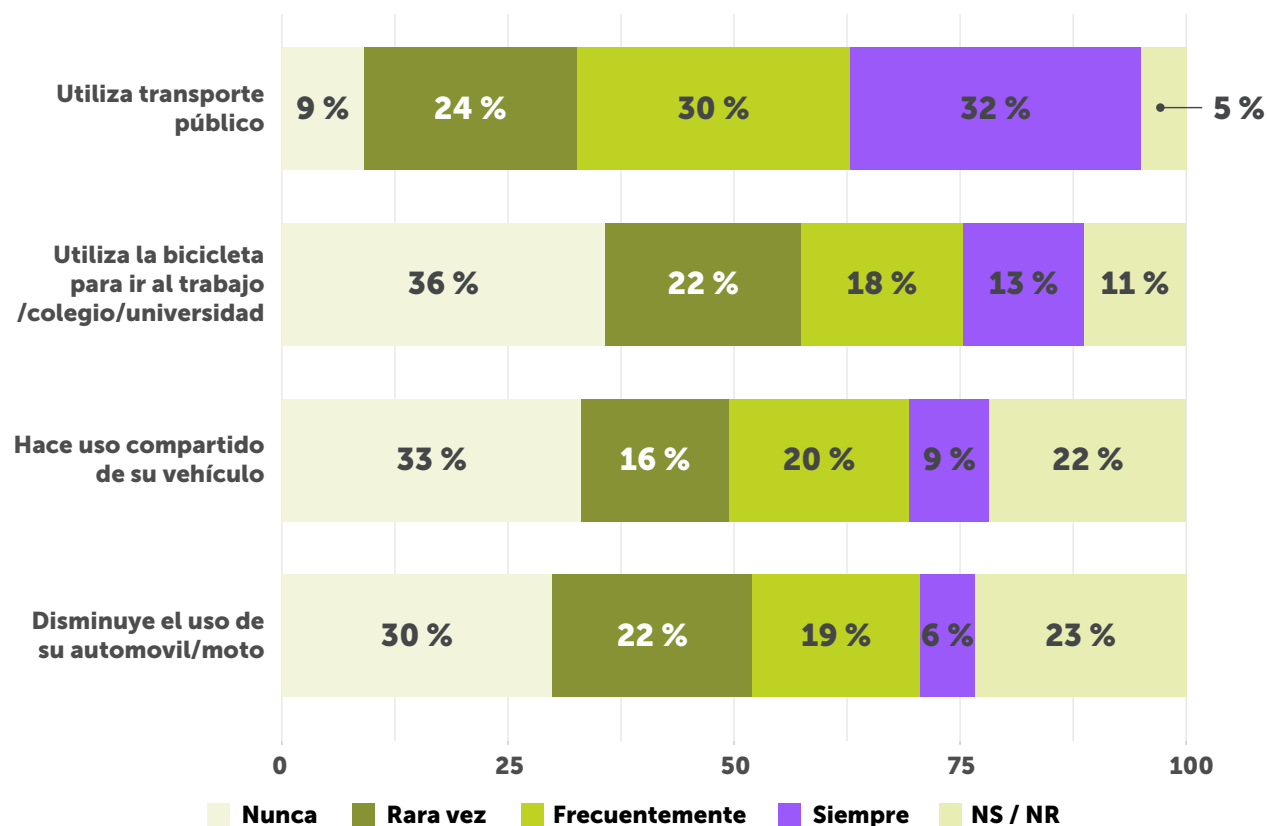
Cuando estas personas sienten cansancio, **50 %** frecuentemente o siempre detienen el vehículo en un

sitio seguro y toman un descanso; **29 %** frecuentemente o siempre abren la ventana/prenden el aire acondicionado; otro **29 %** frecuentemente o siempre toman café o una bebida energizante; **17 %** le piden a su acompañante que se haga cargo de su vehículo y **77 %** rara vez o nunca hablan por teléfono o con acompañantes en su vehículo.

CALIDAD DEL AIRE

29 % de quienes conducen automóvil y motocicleta frecuentemente o siempre hacen uso compartido de su vehículo, el **58 %** rara vez o nunca utilizan la bicicleta para ir al trabajo, solo **25 %** frecuentemente o siempre han disminuido el uso de su carro o moto y **62 %** usan frecuentemente o siempre el transporte público. (Figura 23).

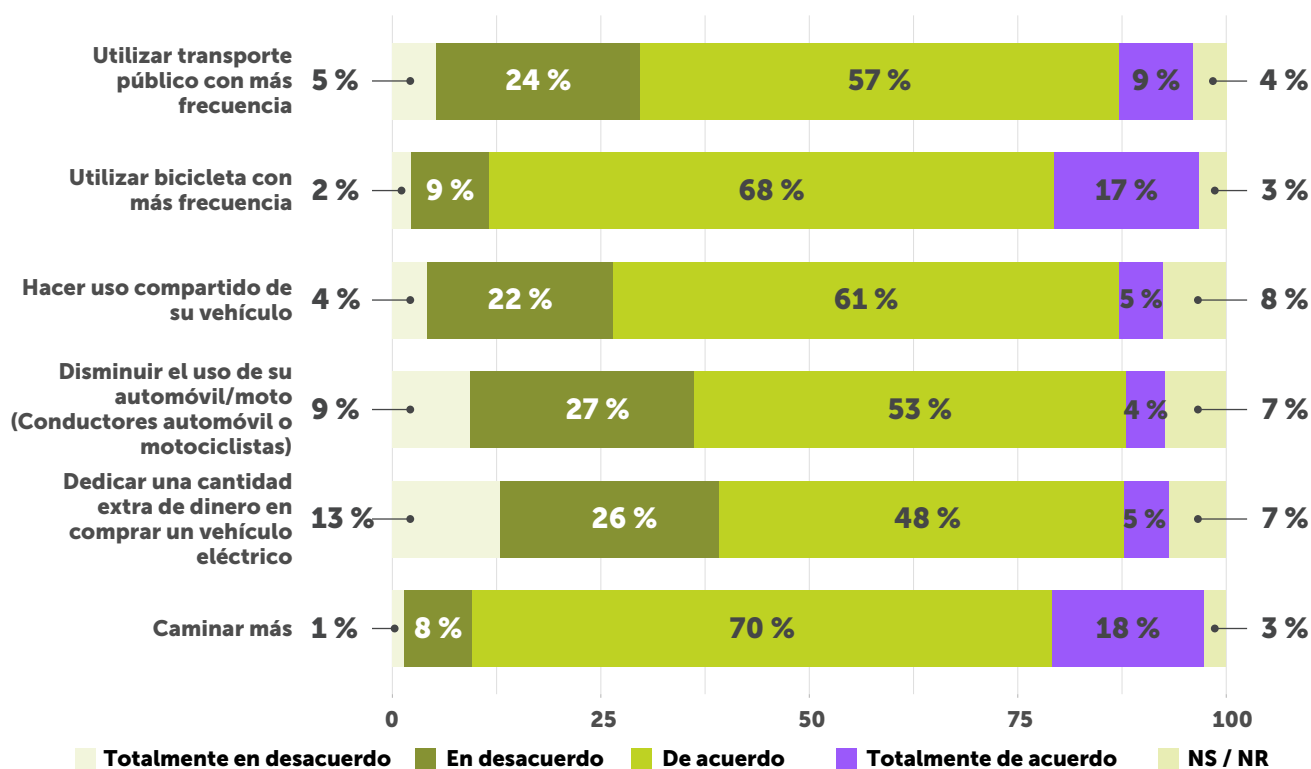
FIGURA 23: ACCIONES - CALIDAD DEL AIRE



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

El 88 % de las personas encuestadas está de acuerdo o totalmente de acuerdo con caminar más, el 85 % con utilizar bicicleta con más frecuencia, el 66 % haría uso compartido del vehículo, el 57 % disminuiría el uso de su automóvil/moto, el 66 % utilizaría el transporte público con más frecuencia y el 53 % dedicaría una cantidad extra de dinero para comprar un vehículo eléctrico (Figura 24).

FIGURA 24: SUGERENCIAS - CALIDAD DEL AIRE



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad



CONO- CIMIENTOS TOS

Los conocimientos involucran el reconocimiento y la remembranza de hechos, términos, definiciones de conceptos y el hecho de poder ir de lo universal (el concepto) a lo particular (un ejemplo o una aplicación del concepto) (Cf. Bloom, 1956). Además de los conocimientos, las creencias y los comportamientos, la percepción logra fortalecerse por otras vías como la heurística, los sesgos y las emociones.

La naturaleza de las relaciones que puedan tener los conocimientos, las creencias y las emociones respecto a ciertas situaciones asociadas al riesgo, específicamente en el ámbito de la movilidad, le confieren algún nivel de importancia a factores como la heurística y los sesgos (cognitivos).

La primera consiste en un atajo mental que permite simplificar un problema reformulándolo a partir de sus componentes más simples, con lo cual es posible emitir juicios y tomar decisiones con mayor rapidez y con alto grado de confianza y certeza respecto a sus resultados, en apariencia, positivos. Ante una determinada situación puede perfilarse una gama amplia de opciones heurísticas; sin embargo, la tendencia será a apelar a la simplificación que resulta de las premisas plausibles que se tengan a disposición respecto de un problema específico. Esto incluye las opiniones, las creencias e incluso la escala valorativa con la cual se sopesa el problema.

Por otro lado, los sesgos cognitivos suelen tomar un importante lugar en momentos de decisión bajo incertidumbre puesto que atenúan sus efectos negativos o adversos por fuerza de la sobreestimación dada a la confianza en los pretendidos resultados positivos o de éxito de una decisión específica. De aquí que el sesgo no solo constituya un error sistemático del pensamiento, sino que su efecto tiende a conducir al error debido a que tiende a distorsionar el juicio racional, (Cf. Kahneman, 2011). El sesgo suele hacerse patente con gran fuerza en circunstancias de incertidumbre, es decir, en momento donde la información es incompleta o inconvenientemente parcial en contraste con una decisión que satisfaga la aspiración al éxito; de aquí que el sesgo se acerque más a la decisión y actitud que conviene tener en consonancia con los objetivos que se persiguen, y no necesariamente la que guarde correspondencia con la realidad efectiva de la situación.

Los juicios y valoraciones, por su parte, concretan los criterios evaluativos sobre situaciones específicas, al tiempo que posicionan a sujetos e individuos en función de una situación específica con una cierta intención prospectiva; es decir, dentro de la premisa de lo que "debe o debería ser". Estos juicios y valoraciones están estrechamente relacionados con la actitud puesto que por medio de esta es evidenciable una cierta disposición sobre un objeto" (Cf. Bicchieri, C. 2016).

SEÑALES, LEYES Y DEMARCACIONES DE TRÁNSITO

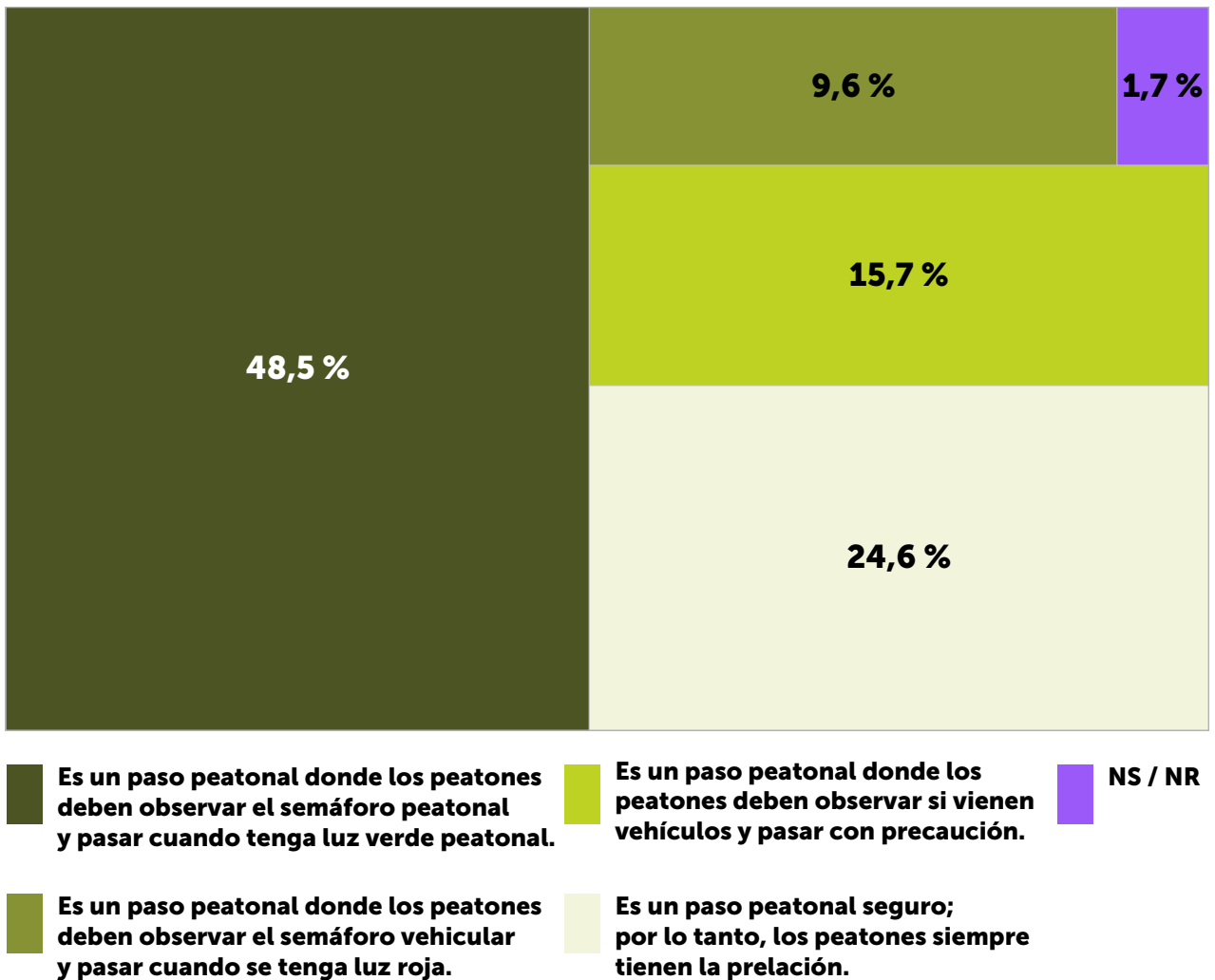
- El **59 %** de la población encuestada conoce poco o nada de la Ley 1696 de 2013 que establece sanciones a la conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas.
- El **81 %** nunca ha tenido una capacitación en seguridad vial.

CON RESPECTO A LOS CONOCIMIENTOS SOBRE NORMAS DE TRÁNSITO

- El **47 %** de la población encuestada considera que los peatones bajo los efectos del alcohol cometen una infracción al cruzar la calle solos.
- El **35 %** considera que ceder el paso a los peatones debe hacerse cuando exista una señal de PARE mientras que el **30 %** cree que siempre debe hacerse. El **50 %** de la población encuestada considera que los vehículos siempre deben detenerse en la señal de PARE.
- El **36 %** cree que deben detenerse tanto en la señal del PARE como en la de CEDA EL PASO.
- El **47 %** de la población encuestada identificó correctamente una señal preventiva; el **63 %** identificó correctamente una señal informativa y el **50 %** identificó correctamente una señal reglamentaria.

48,5 % de las personas encuestadas indicaron que un paso peatonal es el lugar donde los peatones deben observar el semáforo peatonal y cruzar cuando haya luz verde peatonal; el 25 % respondió que es un paso peatonal seguro, por lo tanto los peatones siempre tienen prelación; el 16 % reportó que es un paso peatonal donde los peatones deben observar si vienen vehículos y pasar con precaución y el 10 % indicó que es un paso peatonal donde los peatones deben observar el semáforo vehicular y pasar cuando se tenga luz roja (Figura 25).

FIGURA 25: DEMARCACIONES EN LA VÍA



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

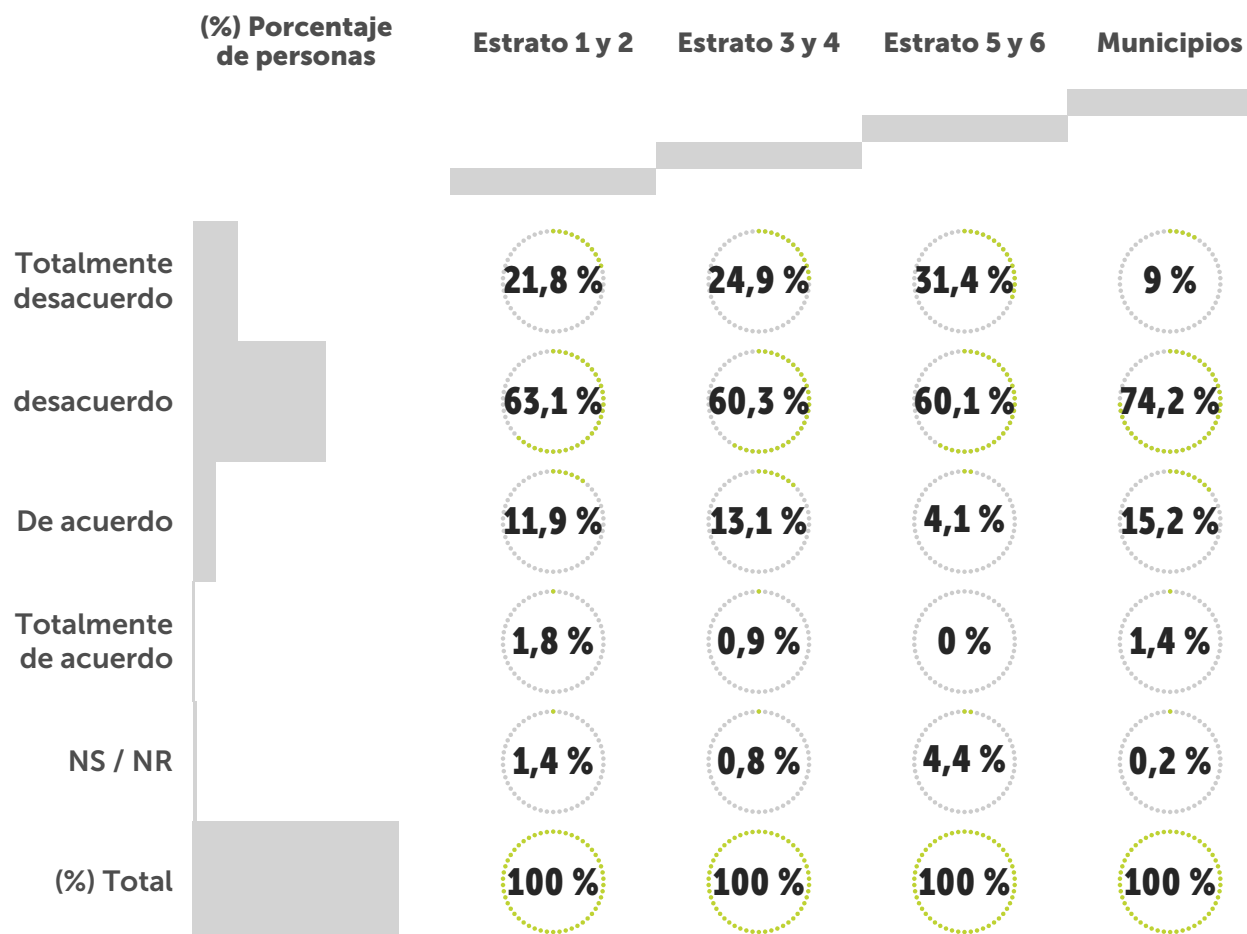
ASOCIACIONES EN LA PERCEPCIÓN

Los hallazgos más relevantes acerca de la percepción se pueden revisar en términos asociativos con las características sociodemográficas presentes en la población. Así, luego de realizar un análisis de correspondencia teniendo en cuenta el estrato y el sexo de las personas encuestadas, se determinó su grado de asociación con temas de percepción de la seguridad vial y el comportamiento de los conductores.

PERCEPCIÓN – ESTRATO SOCIOECONÓMICO

Con respecto a transitar en la vía, aunque haya bebido alcohol, si lo hace con cuidado, los estratos 1 y 2, estratos 3 y 4 y los municipios tienen una leve tendencia a estar de acuerdo con hacerlo. De otro lado, en los estratos 5 y 6 se muestran en desacuerdo (Figura 26).

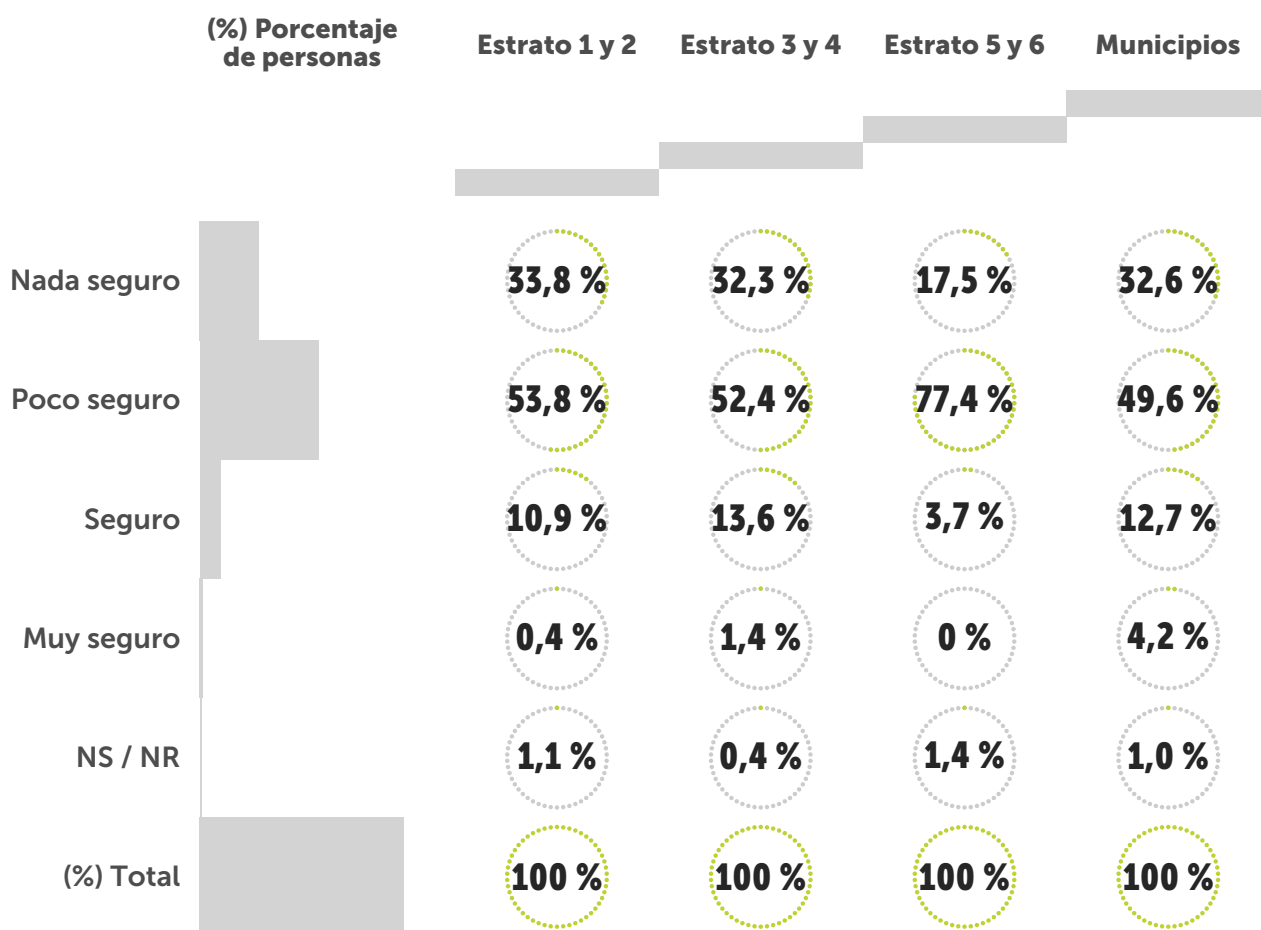
FIGURA 26: TRANSITAR CON CUIDADO BAJO EL CONSUMO DE ALCOHOL



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

Al considerar la bicicleta como el modo de transporte más inseguro, los estratos 1 y 2, los estratos 3 y 4 y los municipios lo consideran nada o poco seguro mientras que los estratos 5 y 6 lo consideran poco seguro o no consideran el tema (Figura 27).

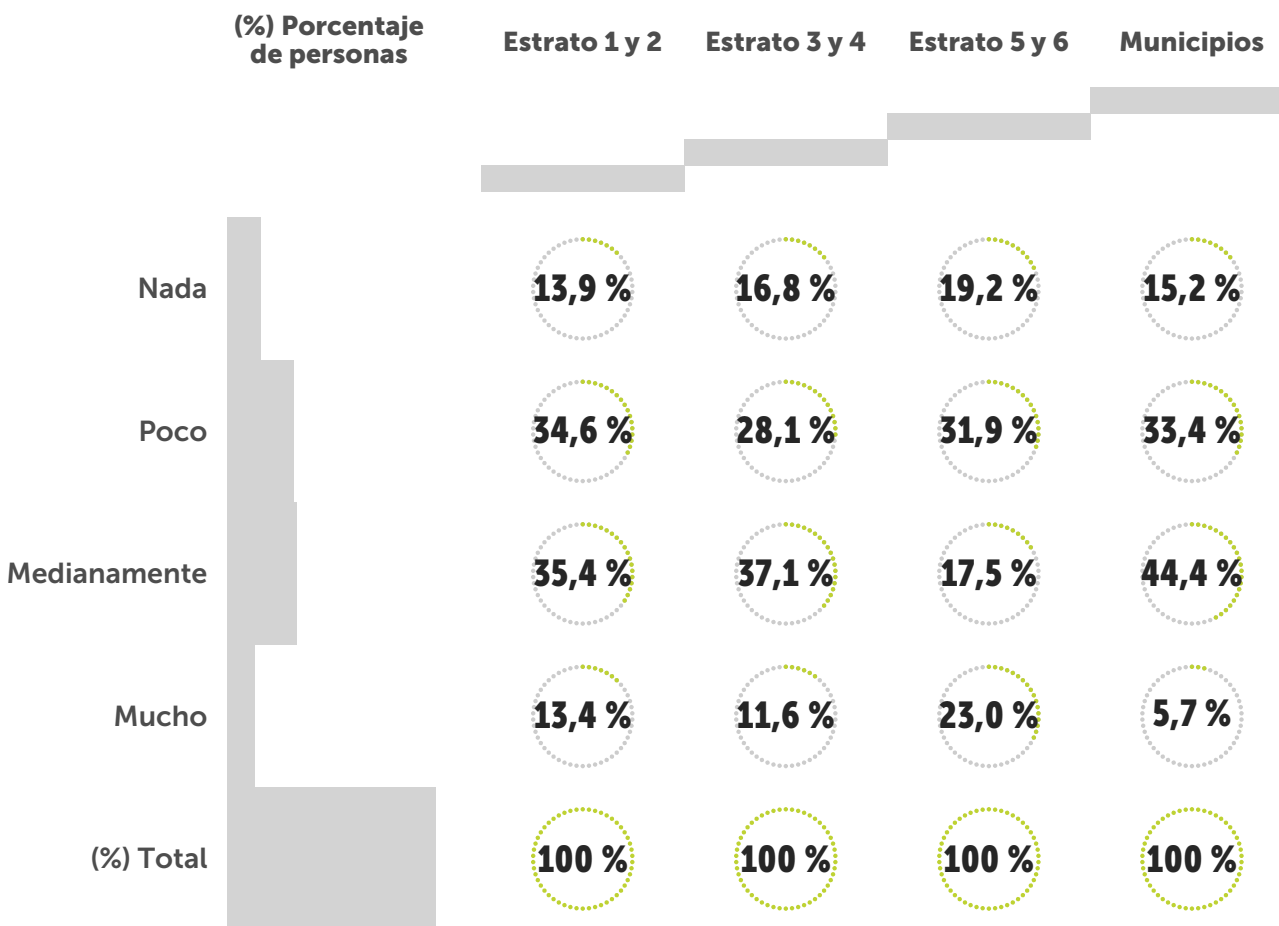
FIGURA 27: BICICLETA COMO MEDIO INSEGURO POR ESTRATO



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

En cuanto a si las personas encuestadas perciben la reducción de los límites de velocidad como factor de disminución de la cantidad de siniestros viales, los estratos 5 y 6 consideran que disminuyen poco, los estratos 1,2,3,4 y los municipios consideran que disminuyen medianamente los siniestros viales (Figura 28).

FIGURA 28: PERCEPCIÓN DEL IMPACTO DE LA DISMINUCIÓN DE LÍMITES DE VELOCIDAD

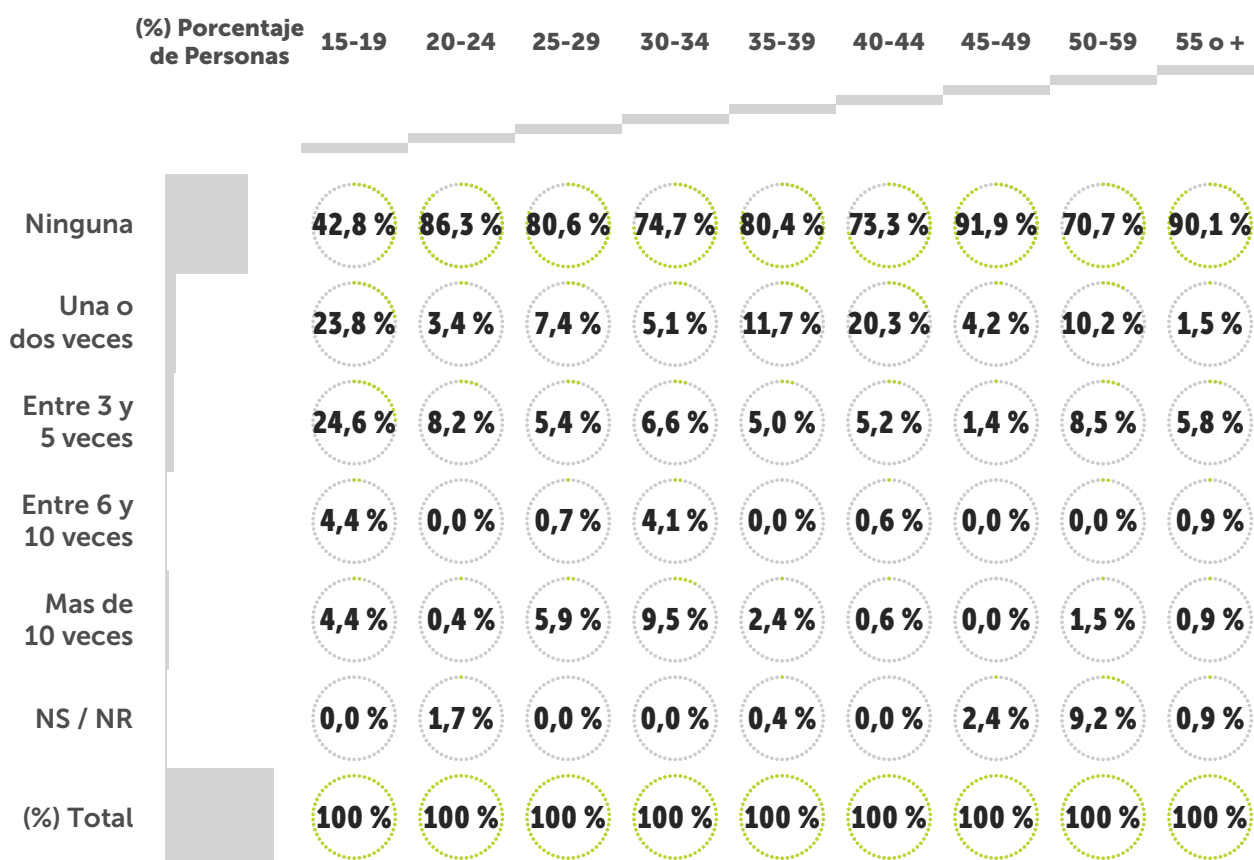


Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

PERCEPCIÓN – RANGO DE EDADES

En cuanto a la cantidad de veces que la población objetivo ha conducido un vehículo después de haber consumido bebidas alcohólicas, se nota una asociación entre los más jóvenes, en contraste con lo que reportan los adultos (Figura 29).

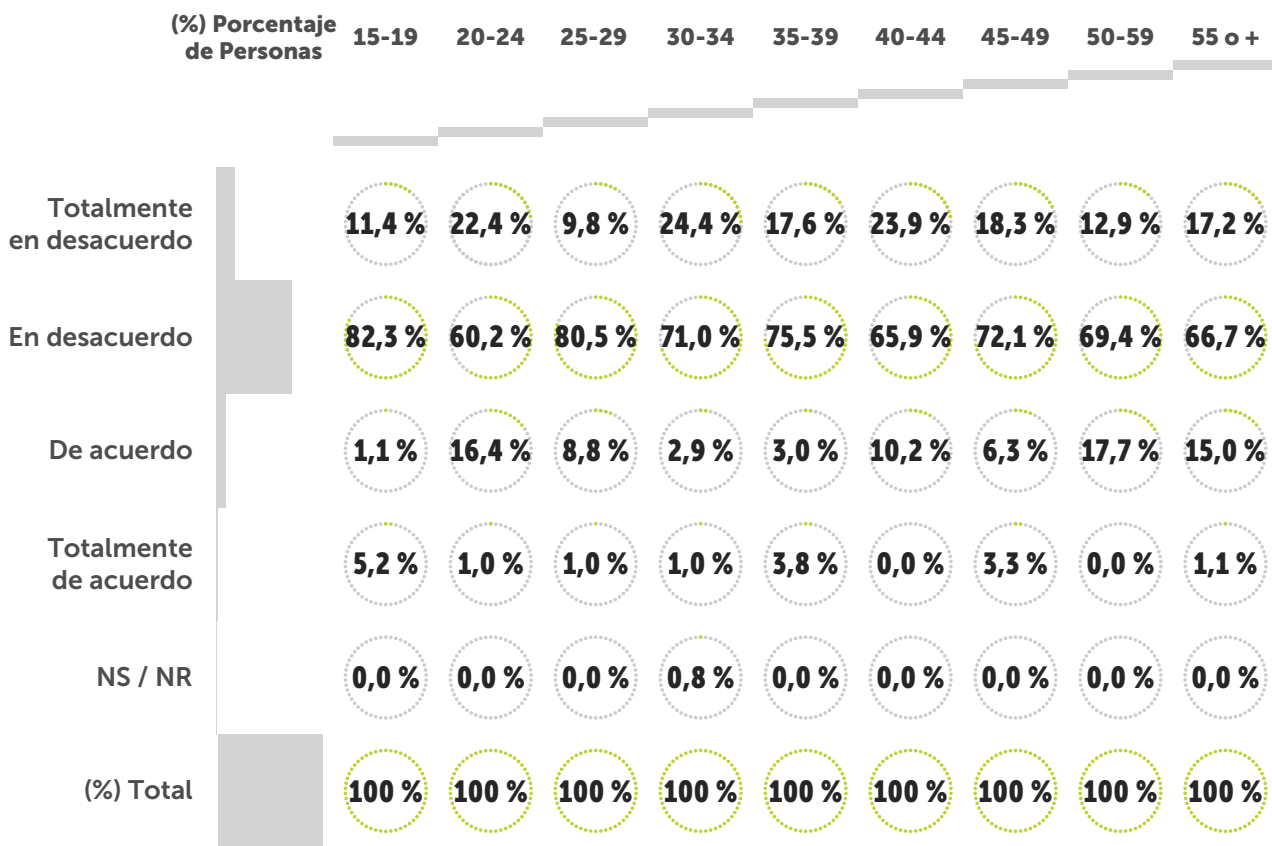
FIGURA 29: CONSUMO DEL ALCOHOL POR RANGO DE EDAD



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

Al preguntar a las personas encuestadas, si el hecho de que alguien conduzca adecuadamente hace innecesario el uso del casco, se encontró una asociación entre estar totalmente de acuerdo en los más jóvenes en contraste con la negativa de la afirmación por parte de los demás grupos de edades (Figura 30).

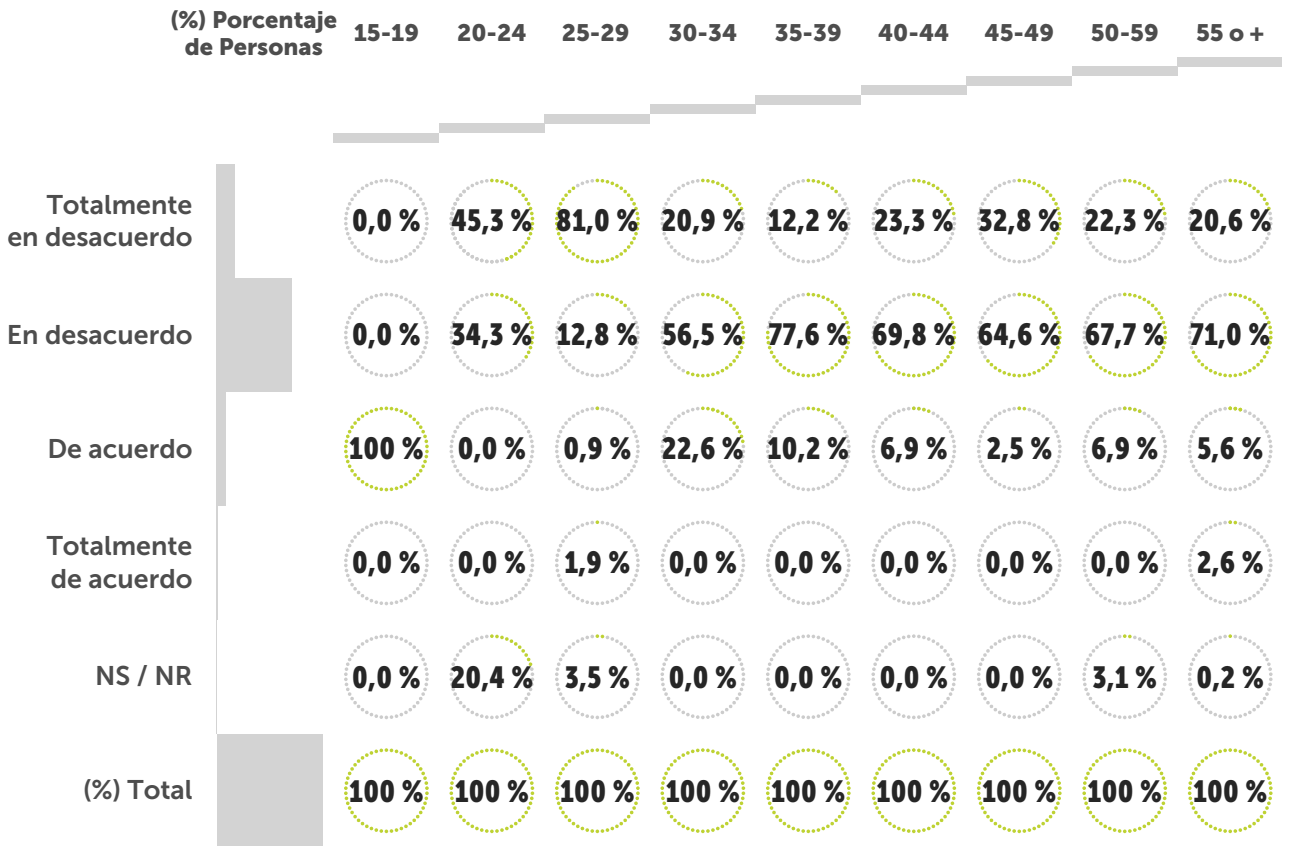
FIGURA 30: PERCEPCIÓN DEL USO DEL CASCO SEGUN GRUPO DE EDADES Y FORMA DE CONDUCCIÓN



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

Al preguntar a las personas encuestadas, si conducir adecuadamente hace innecesario el uso del cinturón de seguridad, se encontró asociación entre esta afirmación y la respuesta totalmente de acuerdo por parte de los más jóvenes, en contraste con la negativa de la afirmación por parte de los demás grupos de edades (Figura 31).

FIGURA 31: PERCEPCIÓN DEL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD SEGUN GRUPO DE EDADES Y FORMA DE CONDUCCIÓN



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

PRINCIPALES HALLAZGOS EPRV 2022 FRENTE A 2019

Los principales hallazgos que marcan diferencias importantes entre las versiones de la EPRV 2019 y 2022 se encuentran relacionados con las temáticas que se exponen a continuación.

CREENCIAS

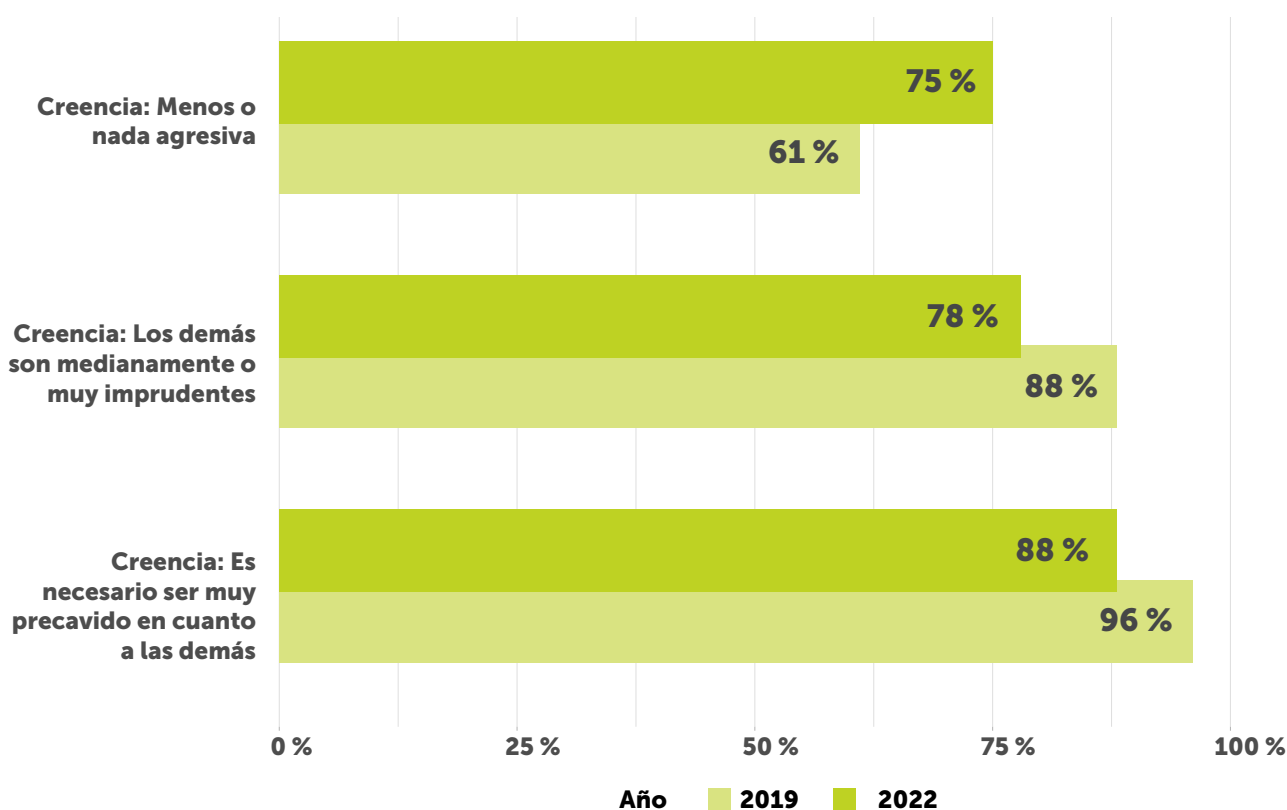
En cuanto a los cambios significativos en las creencias de los actores viales, al comparar los resultados de 2019 y 2022, se observan patrones de cambio que reflejan diferencias en los porcentajes de respuestas (Figura 32).

En 2022 se evidencia un aumento del **14 %** en el número de individuos que creen ser menos o nada agresivos en comparación con otros conductores, en contraste con los resultados de 2019. Asimismo,

se registra una reducción del **10 %** en el porcentaje de personas que consideran que la forma de conducir de los demás es medianamente o muy imprudente.

Adicionalmente, se observa una disminución en el porcentaje de personas que creen que es necesario ser muy precavido en relación con los demás. En 2019, este porcentaje era del **96 %**, mientras que en 2022 se redujo al **88 %**.

FIGURA 32: COMPARACIÓN DE CREENCIAS ENTRE 2019 Y 2022



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

PERCEPCIONES

Al hacer una comparación entre los resultados de la encuesta realizada en 2019 y la de 2022, destacando cambios significativos en las percepciones hacia los conductores que exceden los límites de velocidad en las vías con ciclorrutas, se tiene lo siguiente (Figura 33).

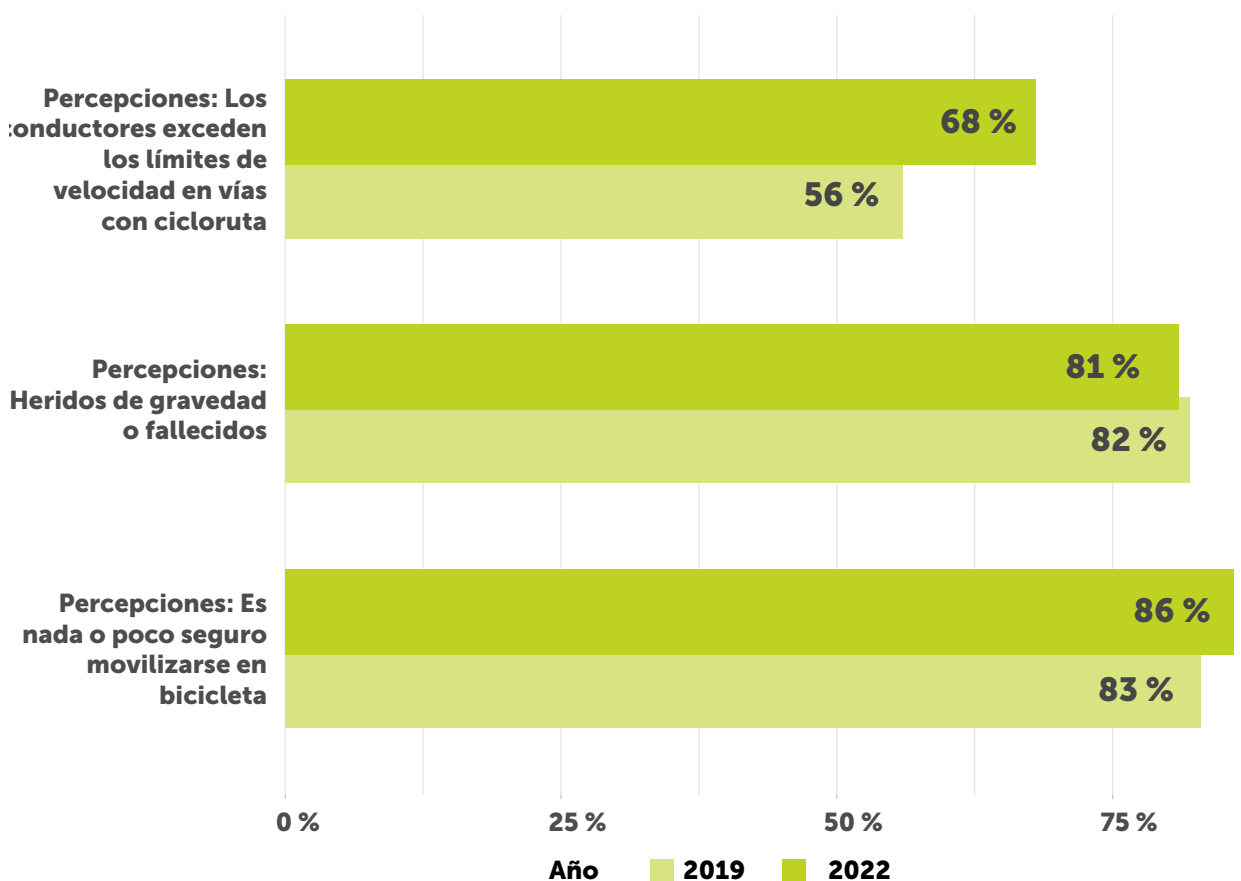
En 2019 el **56 %** de las personas encuestadas manifestó esta preocupación, mientras que en 2022 dicho porcentaje aumentó al **68 %**.

Este cambio refleja una creciente percepción de inseguridad asociada a los conductores que superan

los límites de velocidad, lo cual puede afectar la confianza de los ciclistas frente a la seguridad vial.

Además, la encuesta revela un cambio en la percepción de seguridad en cuanto a los medios de transporte. En 2019, la moto era considerada el medio de transporte menos seguro, con un mayor porcentaje de menciones al respecto. Sin embargo, en 2022, la bicicleta pasó a ser percibida como el medio de transporte menos seguro, reflejando un cambio en las percepciones de riesgo.

FIGURA 33: COMPARACIÓN DE PERCEPCIONES ENTRE 2019 Y 2022



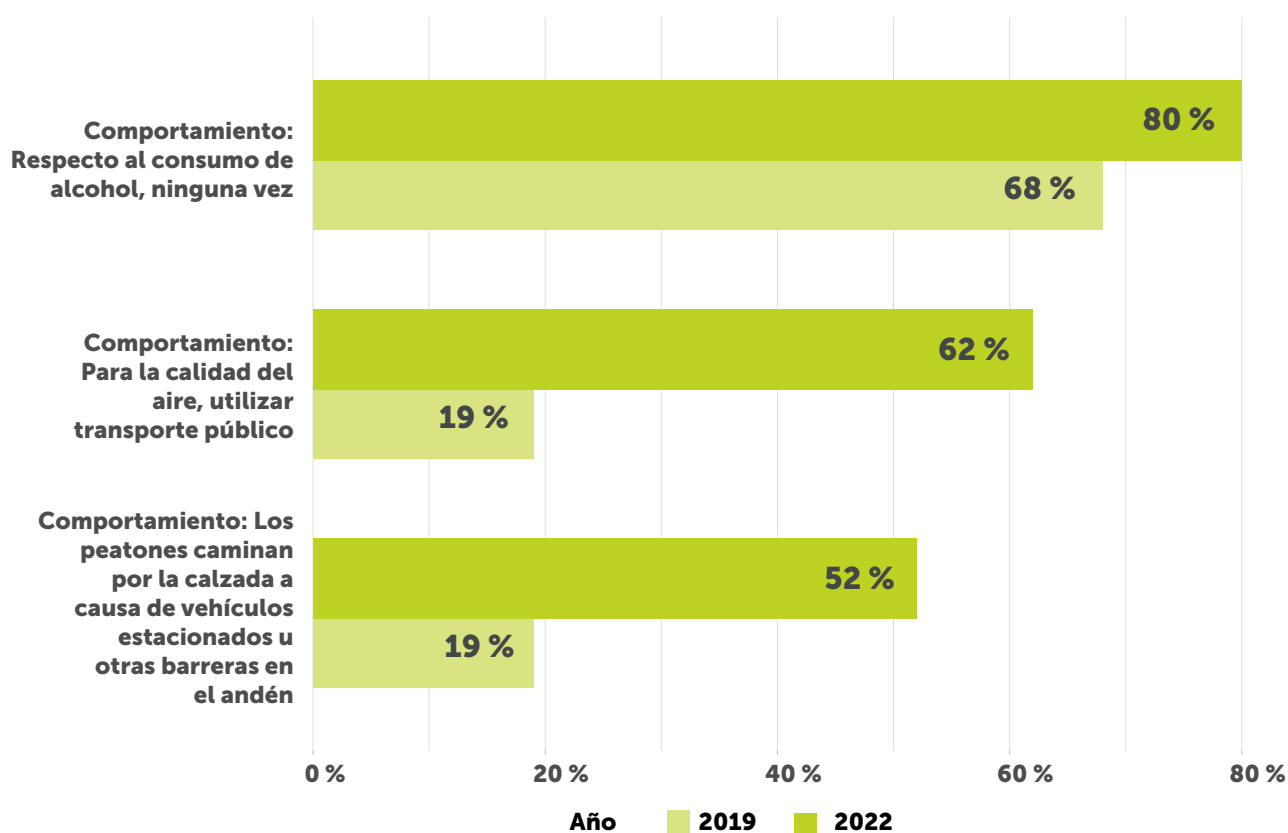
Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

COMPORTAMIENTOS

Al observar los hallazgos que marcan patrones de aumento en los porcentajes de respuestas en el apartado de comportamiento de los actores viales encuestados con respecto a los resultados del año 2019, se observa que en el ámbito de acciones de mitigación de la mala calidad del aire se pasó del **19 %** en el uso de transporte público en 2019 al **62 %** en el año 2022. En cuanto al comportamiento relacionado con el consumo de alcohol, parece haber una tendencia hacia la conciencia del riesgo

que constituye conducir bajo sus efectos ya que se presenta un aumento del **12 %** en las personas que dicen no haber conducido después de consumir alcohol. Finalmente, se nota un patrón en el comportamiento de invasión del espacio público y las vías peatonales al pasar de un **19 %** las personas que responden que caminan por la calzada a causa de vehículos estacionados u otras barreras en el andén en el año 2019 a un **52 %** en 2022. (Figura 34).

FIGURA 34: COMPARACIÓN DE COMPORTAMIENTOS ENTRE 2019 Y 2022



Fuente: EPRV 2022- Secretaría Distrital de Movilidad

CONCLUS

Una mirada sobre los comportamientos

Entre los resultados generales obtenidos en este apartado se destacan tres aspectos: el primero tiene que ver con la normalización de los riesgos y con ello la estandarización de las acciones y comportamientos preventivos, esto quiere decir que, en su generalidad, los comportamientos asumidos por los actores viales no suelen guardar correspondencia con la especificidad ni con el nivel de complejidad que reviste cada situación de riesgo. La tendencia, por tanto, muestra que la gama comportamientos preventivos es significativamente limitada por efecto de los sesgos de control de situaciones potencialmente riesgosas, lo que pone a la vista la reducida consideración que se tiene sobre la seguridad propia y de otros.

El segundo aspecto guarda relación con el primero en la medida en que se tiende a evaluar negativamente el comportamiento de otros con respecto a la seguridad del conjunto de los actores viales. Sin embargo, entre las personas encuestadas se reconoce que en los desplazamientos realizados cotidianamente hay un porcentaje de incumplimiento de las normas de tránsito que no se asume como potencialmente peligroso. Esta perspectiva coincide con una propensión a relacionar los comportamientos altamente riesgosos con factores externos, es decir, ajenos a la responsabilidad propia y concentrando esta percepción entre los peatones. Finalmente, se evidencia una apertura moderada a apropiarse y a poner en práctica comportamientos que redunden en la construcción de hábitos seguros en las vías. En este sentido la EPRV 2022 muestra que hay mayor disposición a la adopción de tales cambios en comparación con lo registrado en la encuesta de 2019 en temas específicos, especialmente en lo relativo al consumo de sustancias alcohólicas y no alcohólicas, por un lado, y en medidas más precisas respecto a modalidades emergentes o alternativas de movilidad, por otro.

En cuanto a los conocimientos

Sobre este punto es importante considerar que por conocimientos se entiende la calidad y suficiencia

en materia de normas de tránsito incluidas las señales de tránsito y la infraestructura vial en general. Al respecto, se evidenció que de conformidad con la estructura normativa referida a cada actor vial y en consecuencia a lo relativo a cada opción modal, se tiene un dominio básico, aunque significativamente desactualizado sobre aspectos preventivos y sancionatorios. Este dato resulta complementario al bajo nivel de capacitación que los individuos encuestados aducen tener en esta materia por la falta de escenarios de capacitación y por la falta de especificidad respecto a los roles de cada categoría de actor vial.

Acerca de las creencias

La encuesta mostró que existe una marcada convicción entre la población objetivo frente a creer que las situaciones riesgosas y potencialmente riesgosas están asociadas al sexo masculino en razón a una tendencia a involucrarse en estas y a propiciarlas en sus desplazamientos habituales. Esta creencia plantea un interesante contraste respecto a los hallazgos referidos al sexo femenino, puesto que dicha proclividad al riesgo se perfila hacia un tipo de normalización que tiende a la aceptación de la conducta. En contraste, la relación del sexo femenino con el riesgo fluctúa entre la tendencia a un mayor cuidado y una menor habilidad en el ejercicio de la conducción, en comparación con el sexo masculino. El efecto de esta creencia plantea una tensión mayor para el sexo femenino en la medida en que los juicios que hace el común de los ciudadanos se formulan en un marco de aprobación o desaprobación permanente mientras que esta misma situación, si bien entra en rango de lo descalificador desde el punto de vista jurídico, no necesariamente tiene ese tinte desde el punto de vista social y moral.

Sumado a lo anterior, en el segmento de la población joven se concentra la percepción respecto a la inclinación al riesgo vial en virtud de dos factores específicos: el exceso de velocidad y la tendencia a no acatar las normas de tránsito. Sobre esta circunstancia, se destaca la agresividad como un rasgo emocional característico.

USIONES

Con respecto a la autopercepción y a la percepción que se tiene sobre otros en función del nivel de agresividad evidenciable en el estilo de conducción, la encuesta mostró una marcada condescendencia respecto a la evaluación del comportamiento propio en contraste con el de otros, lo que evidencia que el comportamiento propio no sólo tiende a ser menos agresivo, sino que, además, suele ser nada agresivo. En complemento, las circunstancias donde se reconoce ser agresivo tienden a matizarse bajo la opinión según la cual el comportamiento agresivo propio no dista del que evidencia el conjunto de actores viales, lo que en perspectiva no compromete una lectura demasiado negativa de sí mismo. Esto contrasta con la opinión que tienen sobre los otros, a quienes se les asocia con conductas imprudentes.

Si bien existe consenso en la creencia de que hay una alta tendencia a cometer actos de imprudencia en las vías, también es abiertamente aceptada la opinión de que estas no guardan correspondencia con el número de siniestros viales efectivamente sucedidos. Esta perspectiva comporta una carga justificatoria respecto a ciertas conductas riesgosas que se sostiene en atributos como la pericia y que se suman al juicio al que se somete comúnmente la acción de conducción para el sexo femenino.

Vistos en perspectiva, los resultados expuestos hasta el momento revelan la poca confianza que se tiene respecto de las acciones que otros realizan en vía, específicamente en la manera de considerar y evaluar los riesgos propios y para otros. Esta creencia tiene un especial impacto en tres actores viales: motociclistas, taxistas y conductores de vehículos de transporte público de pasajeros ya que estos concentran, para la opinión general, la tendencia a la desatención de las normas de tránsito y a los límites de velocidad particularmente en zonas residenciales.

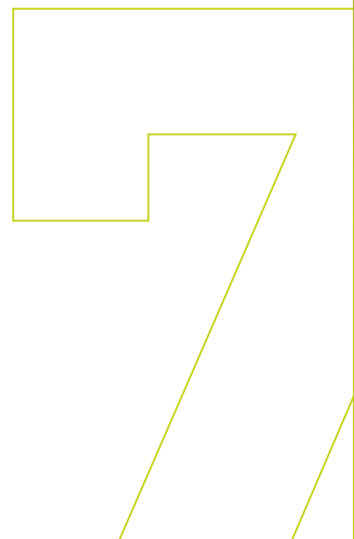
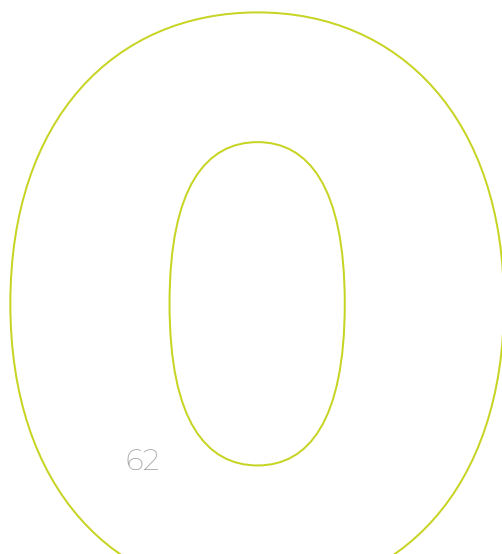
De modo análogo, la distancia del desplazamiento se perfila como un nuevo factor que incide en la evaluación del uso de elementos de seguridad en vía. Según lo manifestado por las personas encuestadas, no usar el casco o el cinturón de seguridad es justificable si las distancias a recorrer son cortas. Así mismo, la percepción de exposición al riesgo tiende a variar según la posición que asuman los ocupantes de un vehículo particular, de aquí que se tienda a justificar el uso ocasional e incluso la abstención del uso de cinturón de seguridad cuando el ocupante se encuentra en la parte posterior del vehículo, ya que se asume que los riesgos notables se concentran en quien conduce y su acompañante en el asiento del copiloto.

En cuanto al consumo de alcohol al momento de conducir, se muestra una tendencia marcada a reconocer los efectos negativos que plantea dicha conducción sobre funciones fisiológicas como la capacidad de respuesta del conductor, o la idoneidad perceptiva; sin embargo, se evidencian resistencias a reconocer los efectos que el consumo de embriagantes tiene para cada persona. Hay apertura en reconocer los efectos negativos en un sentido general, pero se tienden a cuestionar tales efectos cuando la situación involucra personalmente al encuestado, lo que refuerza la tendencia a valorar positivamente los juicios sobre sí mismo.

Por último, la conducción de motocicletas concentra un mapa de consideraciones en dos dimensiones: una de tipo práctico que responde a un sentido de eficiencia puesto que contribuye a evitar atascos y por consiguiente a ahorrar tiempo. Otra que plantea una gratificación inmediata que se concreta en una sensación de libertad y de disfrute de la velocidad.

REFE- RENCIAS

- Carterette y Friedman, (1982). Manual de percepción. Raíces históricas y filosóficas. México D.F: Editorial Trillas.
- Bloom, C. (1956). Taxonomy of educational objectives. The classification of educational goals. New York. David Mckay company. inc.
- Kahneman, C. (2011). Thinking, fast and slow. New York.
- Bicchieri, C. (2016). Norms and beliefs: How change occurs. The complexity of social norms 37-54. Springer.
- Särndal, C. E., Swensson, B., Wretman, J. H. y Särndal-Swensson-Wretman. (1992). Model assisted survey sampling (Primera edición). Springer.



 **Secretaria Movilidad**

 **secretariamovilidadbogota**

 **@sectormovilidad**

 **sectormovilidad**

 **@movilidadbogota**

 **@sectormovilidad**

 **www.movilidadbogota.gov.co**



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

