

ENCUESTA DE
PERCEPCIÓN DE

RIESGO VIAL

EN ———
LA CIUDAD
DE BOGOTÁ

2019



En Bogotá se prioriza la movilidad segura de las personas



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



ENCUESTA DE
PERCEPCIÓN DE

RIESGO

VIAL EN ———
LA CIUDAD
DE BOGOTÁ

2019



Las ciclorrutas segregadas son claves para la movilidad segura en bicicleta

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ

Claudia Nayibe López Hernández
Alcaldesa Mayor de Bogotá

Nicolás Francisco Estupiñán Alvarado
Secretario Distrital de Movilidad

Sergio Eduardo Martínez Jaimes
Subsecretario de Política para la Movilidad
Secretaría Distrital de Movilidad

Lina Marcela Quiñones Sánchez
Directora de Inteligencia para la Movilidad
Secretaría Distrital de Movilidad

Nancy Rocío Romero Rodríguez
Profesional Universitario
Supervisor Contrato 20191785
Secretaría Distrital de Movilidad

Angie Lorena Buitrago Novoa
Gil Robert Romero
Juan Camilo Roa Duarte
Pedro Cesar Del Campo Neira
Profesionales de apoyo a la Supervisión
Secretaría Distrital de Movilidad

Andrés Contenido
Jefe Oficina Asesora de Comunicaciones y
Cultura para la Movilidad
Secretaría Distrital de Movilidad

Consultoría
CONSORCIO JORPER-PROYECTAMOS

Diseño y diagramación
Consortio JORPER-Proyectamos /
Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura
para la Movilidad
Secretaría Distrital de Movilidad

Fotografía
Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura
para la Movilidad
Secretaría Distrital de Movilidad

Impresión
Imprenta Nacional

*Impreso en papel reciclado. En cualquier
reproducción total o parcial se debe citar la fuente.*





La movilidad es diversa como las personas

TABLA DE CONTENIDO

| | |
|--------------|---|
| 4-5 | 1. INTRODUCCIÓN |
| 6-7 | 2. OBJETIVOS DEL ESTUDIO |
| 8-9 | 3. CONTEXTO |
| 10-11 | 4. LA ENCUESTA DE PERCEPCIÓN DE RIESGO VIAL 2019 |
| 12-37 | 5. RESULTADOS |
| | CARACTERIZACIÓN SOCIODEMOGRÁFICA DE LA POBLACIÓN |
| | CREENCIAS |
| | PERCEPCIONES |
| | COMPORTAMIENTOS |
| | CONOCIMIENTOS |
| | PRINCIPALES HALLAZGOS EPRV 2019 FRENTE VERSIÓN 2018 |
| 38-39 | 6. CONCLUSIONES |
| 40 | 7. REFERENCIAS |

La movilidad segura de niñas y niños es prioritaria en Bogotá

- ENCUESTA DE PERCEPCIÓN DE RIESGO VIAL 2019

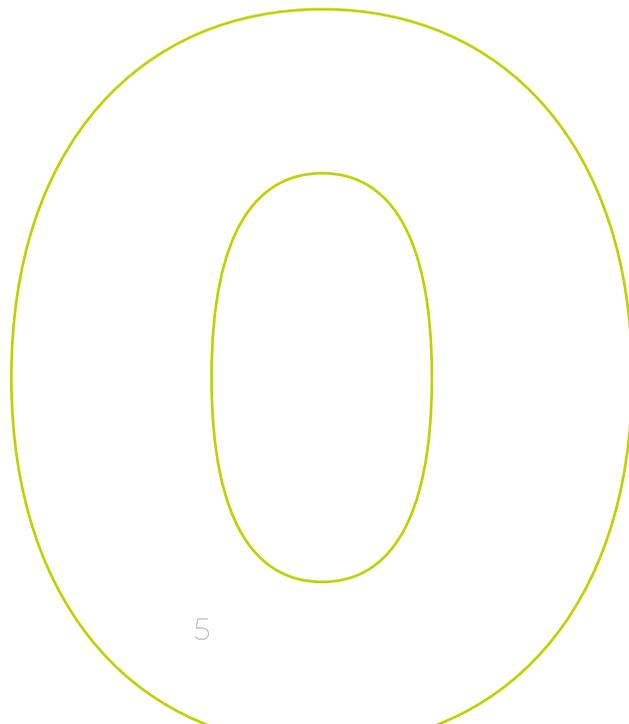
INTRO- DUCCIÓN

En los últimos años la seguridad vial ha cobrado gran importancia a nivel mundial, debido a la cantidad de siniestros de tránsito y al número de fallecimientos derivados de estos anualmente, que, según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), son alrededor de 1,35 millones cada año. Esta problemática incrementa exponencialmente en los países en vías de desarrollo, principalmente en América Latina, en donde "la tasa de fatalidad por siniestros viales incrementó 20% en la primera década de este siglo" (CEPAL, 2016).

Por esta razón, la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, en adelante SDM, ha puesto en marcha la implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026, en el cual se establecen cinco ejes de actuación: 1) institucionalidad y gestión de la seguridad vial, 2) actores de la vía, comunicación y cultura vial, 3) víctimas, 4) infraestructura segura, y, 5) controles para la seguridad vial, tecnología y vehículos, los cuales responden al objetivo de reducir en 35% el número de víctimas fatales y heridos graves por siniestralidad vial en el período en los próximos 10 años en la ciudad.

En el marco de ese objetivo, la SDM desarrolló la actualización, aplicación y análisis de la segunda versión de la Encuesta de Percepción de Riesgo Vial (EPRV) de Bogotá D.C., teniendo por objeto medir la percepción de los ciudadanos respecto a la seguridad vial en la ciudad, con el fin de obtener información que permita orientar las acciones distritales que busquen mejorar las prácticas de movilidad en cada actor vial, disminuir siniestros viales, y, por consiguiente, su percepción en la materia. La encuesta tuvo en cuenta la población de las zonas urbanas de los municipios de Soacha, Mosquera y Chía, considerando que muchas personas que residen en municipios próximos viajan diariamente a la ciudad por motivo de trabajo o estudio.

De esta manera, esta cartilla presenta el objetivo del estudio, un breve contexto, el diseño por medio del cual se aplicó la encuesta, y los principales resultados obtenidos de su aplicación en el año 2019, así como los principales hallazgos frente a los resultados de la encuesta aplicada en el año 2018.



● **OBJETIVO**

DEL ESTUDIO

02

ATIVOS

Actualización, aplicación y análisis de la Encuesta de Percepción de Riesgo Vial (ERPV) 2019 en Bogotá D.C, bajo los siguientes alcances:

- Caracterizar creencias, conocimientos y percepciones que inciden en la conducta y el riesgo vial de los diferentes actores viales en su proceso de movilización por la ciudad.
- Caracterizar la percepción del riesgo vial que tiene la población que frecuentemente se moviliza en la ciudad de Bogotá D.C. que permita hacer un análisis a la luz de los resultados en relación con los hallazgos de la encuesta aplicada en el año 2018.
- Usar los resultados de la presente encuesta como insumo para las estrategias de cultura y pedagogía vial que lleva a cabo la Secretaría Distrital de Movilidad con el objeto de mejorar las condiciones de seguridad vial de la ciudad y generar cambio comportamental.

CONTENIDO

Bogotá es la ciudad del país que concentra a la mayoría de los sectores económicos, resaltando las actividades de administración pública y defensa, educación y salud, comercio al por mayor y al por menor, transporte, alojamiento, servicios de comida, actividades inmobiliarias y actividades profesionales, científicas y técnicas. La ciudad alberga una población de 7'181.469 de personas según el censo realizado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) en el año 2018.

La característica de urbe capital hace que sea la ciudad con mayor aporte al PIB nacional con cerca del 26% y junto con Cundinamarca el 31,6%. Esta fortaleza frente a las demás ciudades de Colombia se explica por la gran diversidad y dinámica de actividades económicas y empresariales que se llevan a cabo en su interior (CCB, 2019).

En materia de movilidad, de acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2019, en la ciudad se realizan más de 15 millones de viajes al día en los diferentes modos de transporte (incluyendo todos los viajes a pie). De estos, el 31% de los viajes se realizan en transporte público (SITP: 15%, TransMilenio: 14%, alimentador: 2%, taxis 4% y transporte intermunicipal 1%), el 6% se realizan en bicicleta, 5% en moto, 13% en automóvil particular y un 6% en otro tipo de transporte (especial, escolar, etc.); además de contar con un parque automotor en aumento, compuesto por 2'454.700 vehículos de los cuales 469.088 corresponden a motocicletas. (Registro Distrital Automotor RDA- SDM, 2019)

En términos de siniestralidad vial, para el año 2019, los motociclistas representaron el actor vial con mayor número de heridos en siniestros viales, ocasionados principalmente por la interacción con vehículos livianos, seguido de los peatones y ciclistas; mientras que los peatones fueron aquellos actores con mayor número de fallecimientos por siniestros debido a la implicación de motocicletas, automóviles livianos y vehículos de transporte de pasajeros (Visión Cero, 2019).

Así, se observa que el mayor número de víctimas, lesionados o fallecidos, corresponde a los usuarios más vulnerables de la vía (peatones, ciclistas y motociclistas), los cuales, de acuerdo con el PDSV 2017 – 2026 son principalmente personas del sexo masculino, en edades jóvenes que oscilan entre los 20 y 40 años de edad.

Bajo este contexto de la seguridad vial en la ciudad, se realizó la Encuesta de Percepción de Riesgo Vial en la ciudad de Bogotá y municipios aledaños (Mosquera, Soacha y Chía) durante los meses de noviembre y diciembre del año 2019, con el objetivo de obtener las percepciones de los ciudadanos frente a diversos aspectos de la seguridad en las vías, como la velocidad, los comportamientos viales de los demás y sus preferencias en el uso de los modos de transporte. Esto permite a su vez caracterizar los actores viales en términos de sus creencias, conocimientos, percepciones y comportamientos en materia de riesgo vial.

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

KTO

OS

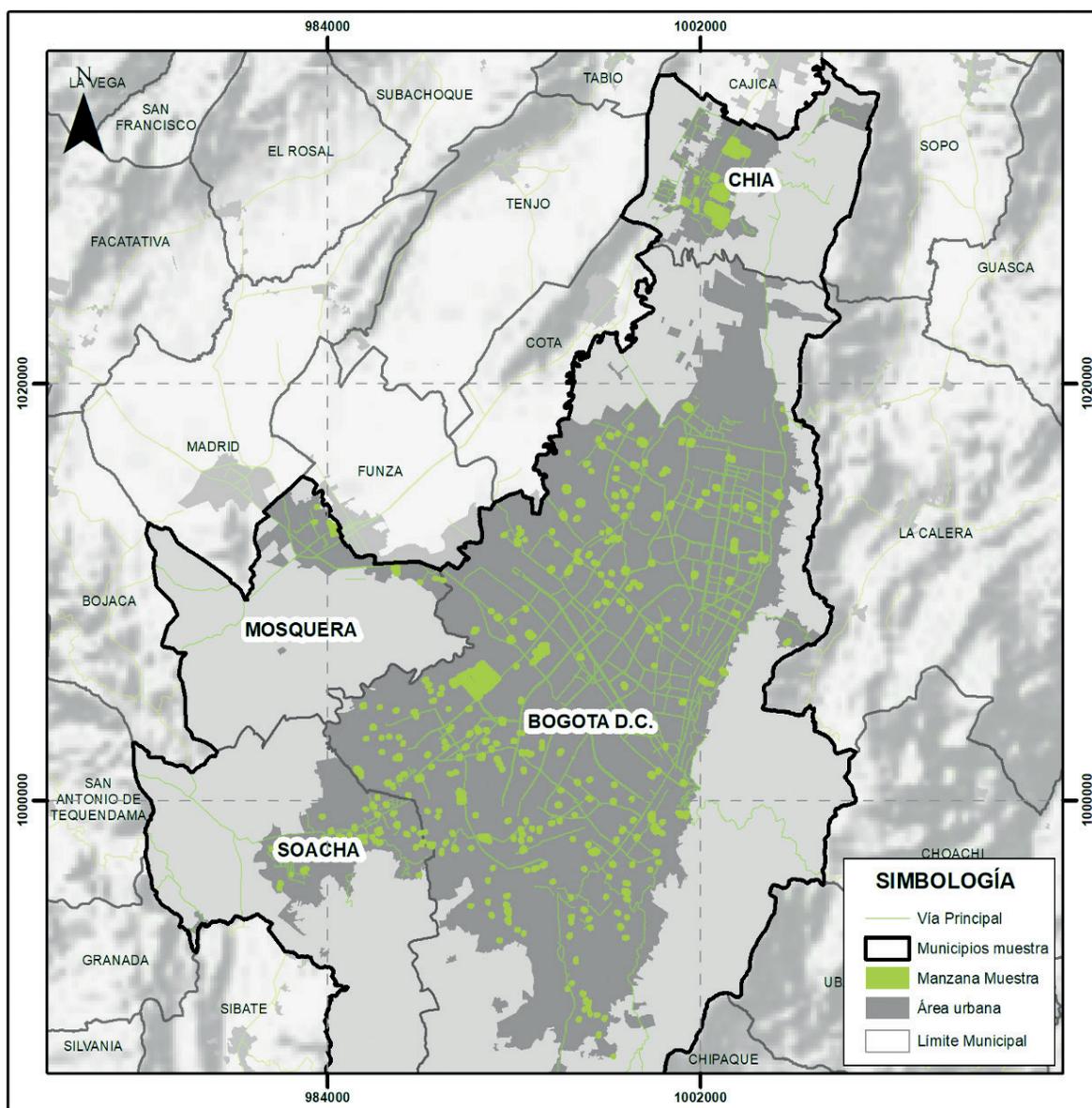
- ENCUESTA DE PERCEPCIÓN DE RIESGO VIAL 2019 -



FICHA TÉCNICA DE LA ENCUESTA DE PERCEPCIÓN DE RIESGO VIAL 2019

Esta aplicación corresponde a la segunda versión de la Encuesta de Percepción de Riesgo Vial, pues la primera se realizó durante el año 2018. La versión 2019 contempló un trabajo de campo llevado a cabo durante los meses de noviembre y diciembre de 2019, sobre el área geográfica presentada en el mapa 1: zonas urbanas de la ciudad de Bogotá y de los municipios de Soacha, Mosquera y Chía.

MAPA 1. DISTRIBUCIÓN DE LA MUESTRA



Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad



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

La aplicación de la encuesta consideró las siguientes unidades muestrales: primaria - compuesta por manzanas geográficas, secundaria - compuesta por hogares, y terciaria - compuesta por la persona a encuestar. Esta última fue seleccionada mediante un método aleatorio simple por medio de la tabla de Kish.*

El universo de estudio contempló personas de 15 años o más que se movilizan en Bogotá mínimo tres días a la semana, cuya unidad de observación fueron los actores viales (peatón, conductor de moto, conductor de bicicleta, conductor de automóvil y conductor de camión). La ficha técnica de la encuesta se resume como sigue:

| | |
|---|--|
| UNIVERSO DE ESTUDIO | <ul style="list-style-type: none"> Personas de 15 años o más en la ciudad de Bogotá y los municipios de Soacha, Chía y Mosquera en el año 2019 que se movilicen en la ciudad de Bogotá mínimo 3 días a la semana |
| 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"> Unidad Muestral Primaria (UMP): Manzanas geográficas Unidad Muestral Secundaria (UMS): Hogares para la ciudad de Bogotá y los municipios de Soacha, Mosquera y Chía Unidad Muestral Terciaria (UMT): Persona a encuestar |
| MÉTODO DE SELECCIÓN | <ul style="list-style-type: none"> Selección de manzanas Recuento de hogares Selección de la persona a encuestar por medio de la tabla de Kish |
| PRECISIÓN REQUERIDA | <ul style="list-style-type: none"> Coefficiente de variación o margen de error menor a 3% en el nivel general (hasta el 7% en estratos específicos) Nivel de confianza del 95% |
| TAMAÑO DE MUESTRA | <ul style="list-style-type: none"> 3518 encuestas efectivas realizadas, incluyendo 100 encuestas de tipo no probabilístico realizadas a conductores de camión |
| PERIODO DE RECOLECCIÓN | <ul style="list-style-type: none"> 15 de noviembre 2019 a 21 de diciembre 2019 |
| MÉTODO DE RECOLECCIÓN | <ul style="list-style-type: none"> Aplicación de la encuesta directamente con la persona seleccionada mediante la tabla de Kish |
| MÓDULOS DESARROLLADOS EN LA ENCUESTA | <ul style="list-style-type: none"> Módulo A: Identificación y control de la entrevista Módulo B: Caracterización sociodemográfica Módulo C: Cuerpo estructural de la encuesta Módulo D: Tarjetas guía |

Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

*El uso de la tabla de Kish se realiza con el número consecutivo del hogar, el cual se toma teniendo en cuenta el recuento de viviendas y el número de personas elegibles en cada hogar.

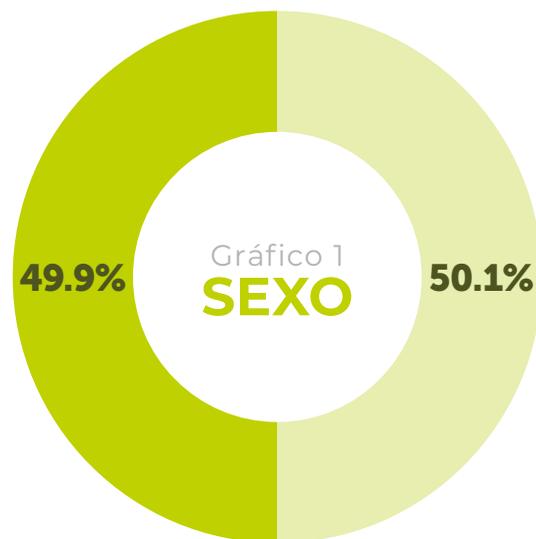
RESULTADOS

Los resultados presentados corresponden a la caracterización sociodemográfica de la población encuestada.

Caracterización sociodemográfica de la población

Sexo: la población objeto de estudio es homogénea en cuanto a su distribución por sexo, siendo 49,9% hombres y 50,1% mujeres.

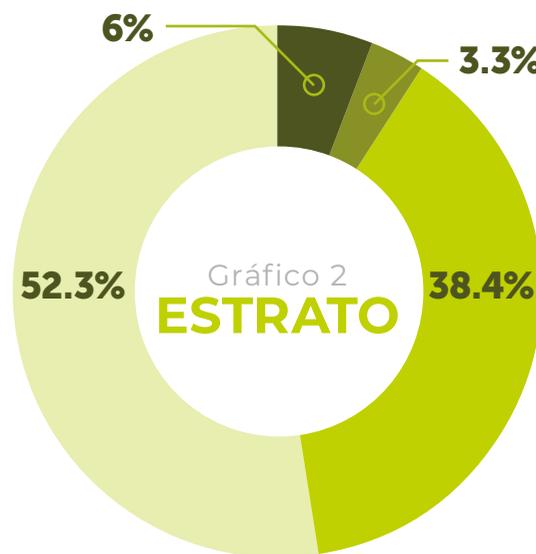
Estrato socioeconómico: en el Gráfico 2 se observa un porcentaje en los estratos socioeconómicos de 52,3% para estratos 1 y 2, de 38,4% para estratos 3 y 4 y de 3,3% para estratos 5 y 6 en la ciudad de Bogotá, mientras que un 6% corresponde a personas que habitan en los municipios Soacha, Mosquera y Chía.



HOMBRE



MUJER



ESTRATO SOCIOECONÓMICO

- 1 Y 2 (BOGOTÁ)
- 3 Y 4 (BOGOTÁ)
- 5 Y 6 (BOGOTÁ)
- MUNICIPIOS

Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

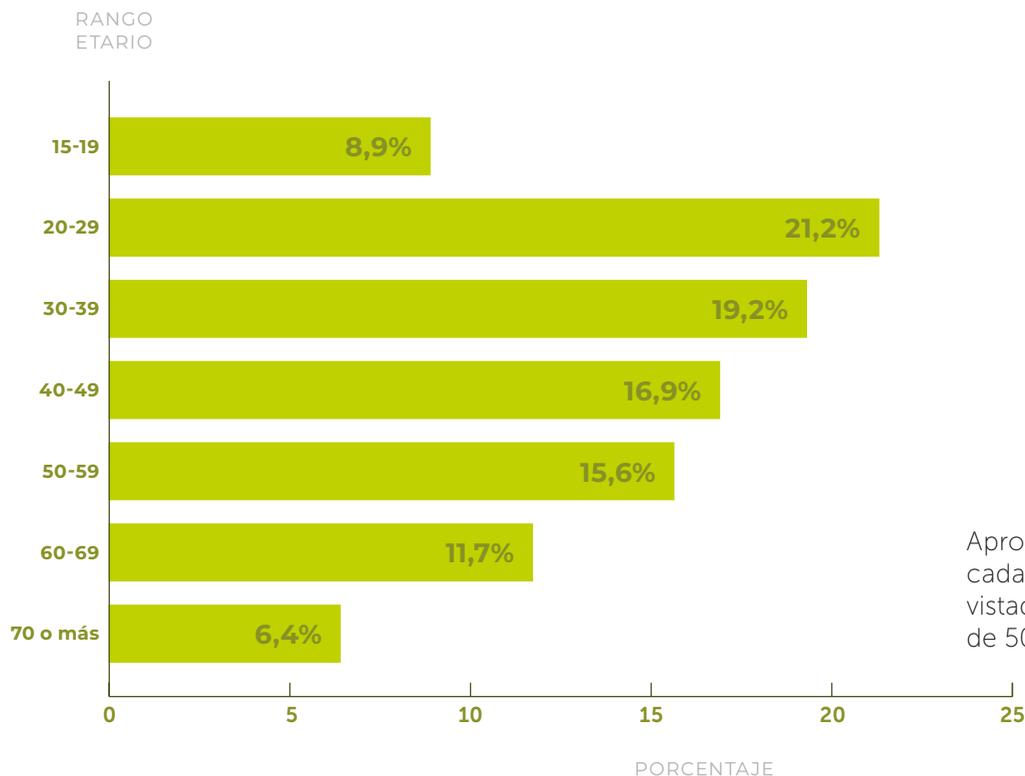


Gráfico 3
EDAD

Aproximadamente 6 de cada 9 personas entrevistadas son menores de 50 años.

Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

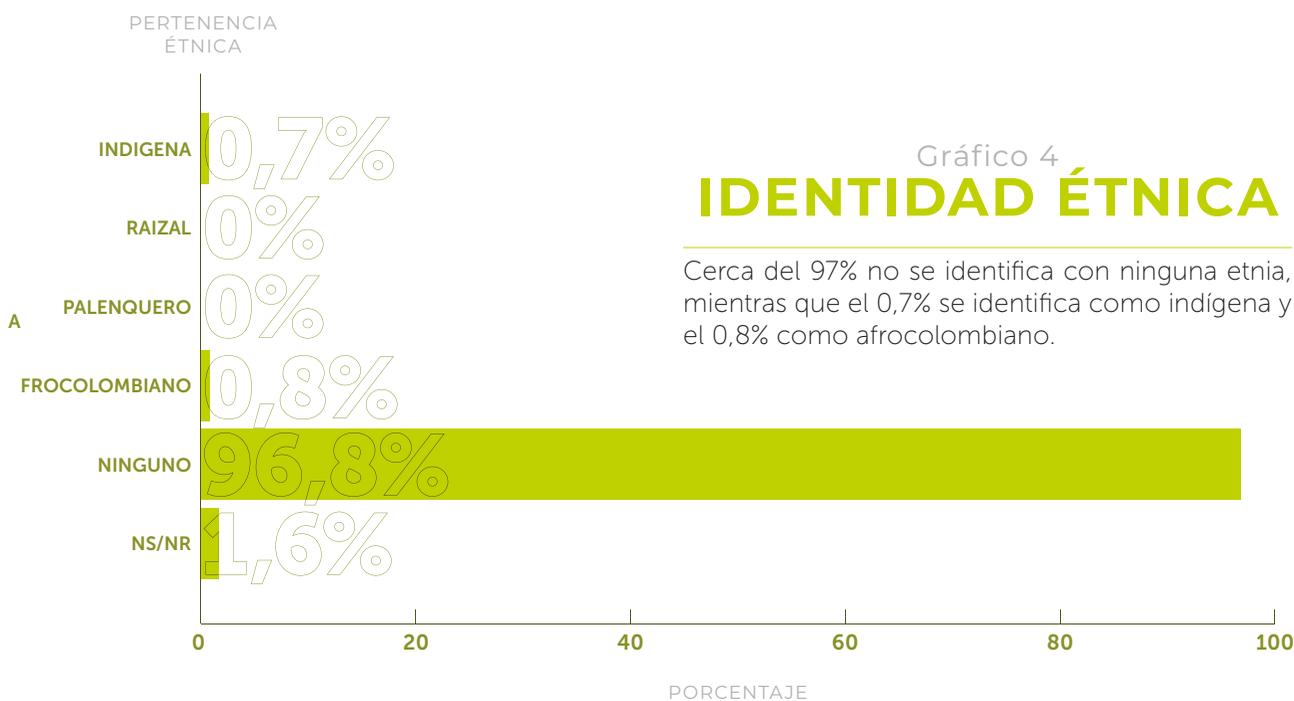
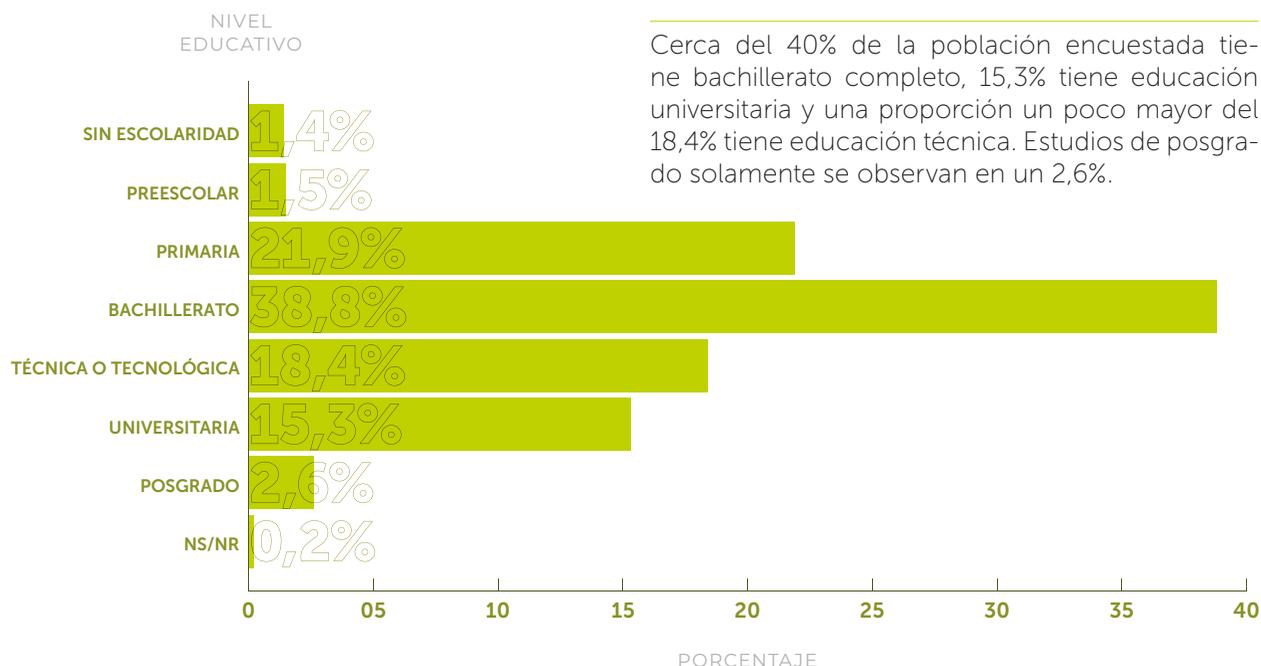


Gráfico 4
IDENTIDAD ÉTNICA

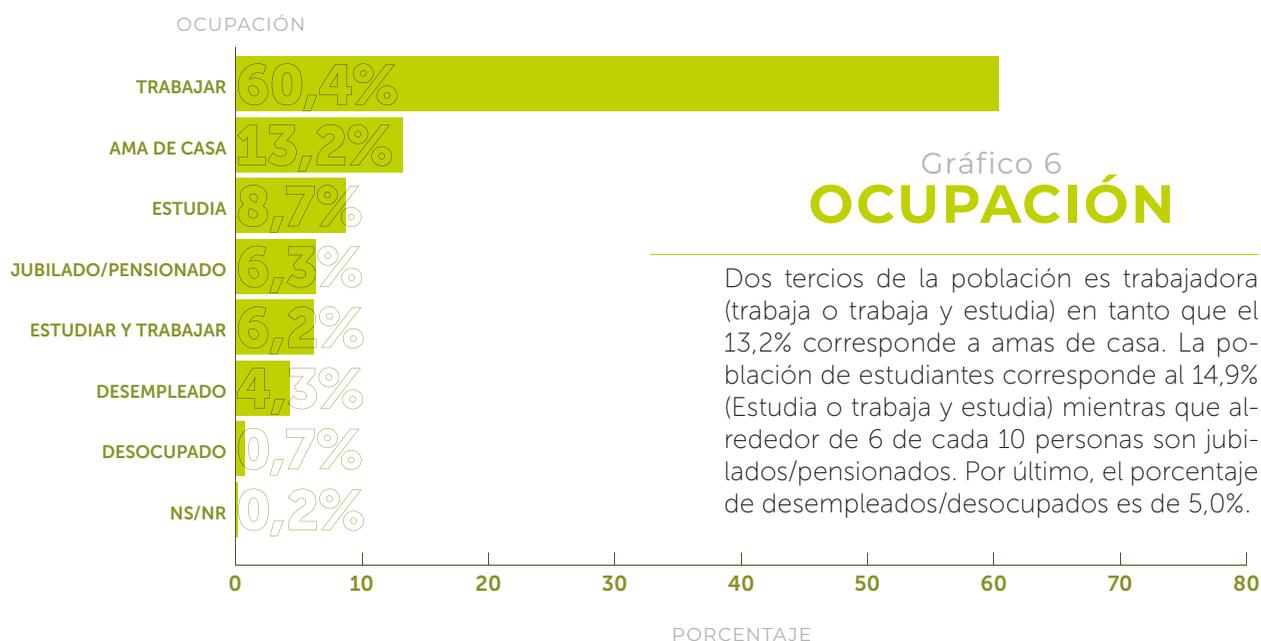
Cerca del 97% no se identifica con ninguna etnia, mientras que el 0,7% se identifica como indígena y el 0,8% como afrocolombiano.

Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

Gráfico 5 NIVEL EDUCATIVO



Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad



Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

Gráfico 7

ROLES HABITUALES DE MOVILIDAD

Con referencia a los roles habituales en la movilidad, se identificó que el 41,7% de los encuestados es pasajero de bus, el 26,2% peatón, el 11,1% conductor de automóvil, el 6,5% motociclista, y 1,1% conductor de camión. Los demás roles representan proporciones mínimas.



Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

En las secciones siguientes se presenta la caracterización de la población en términos de sus creencias, percepciones, comportamientos y conocimientos asociados a la seguridad vial en la ciudad; finalmente, se exponen los principales hallazgos de la EPRV 2019 respecto de la aplicación realizada en el año 2018.

- ENCUESTA DE PERCEPCIÓN DE RIESGO VIAL 2019 -

CREEN- CIAS

La ciudad se transforma para una movilidad peatonal más segura

En el marco del estudio, las creencias se definen como tendencias a la acción, es decir, aquello que se cree dirige la manera de actuar, entre otras razones, porque lo que se acepta se asume como verdadero. Es importante subrayar que las creencias son construcciones individuales que el sujeto hace a lo largo de su vida, pero están fuertemente influenciadas por los otros. En este sentido, no solo tienen injerencia sobre la vida del sujeto, sino también en la comunidad en la que este convive, generando sistemas de creencias que son, en alguna medida, compartidas por un grupo social particular, lo que hace que se retroalimenten entre ellas y que sea más compleja su modificación.

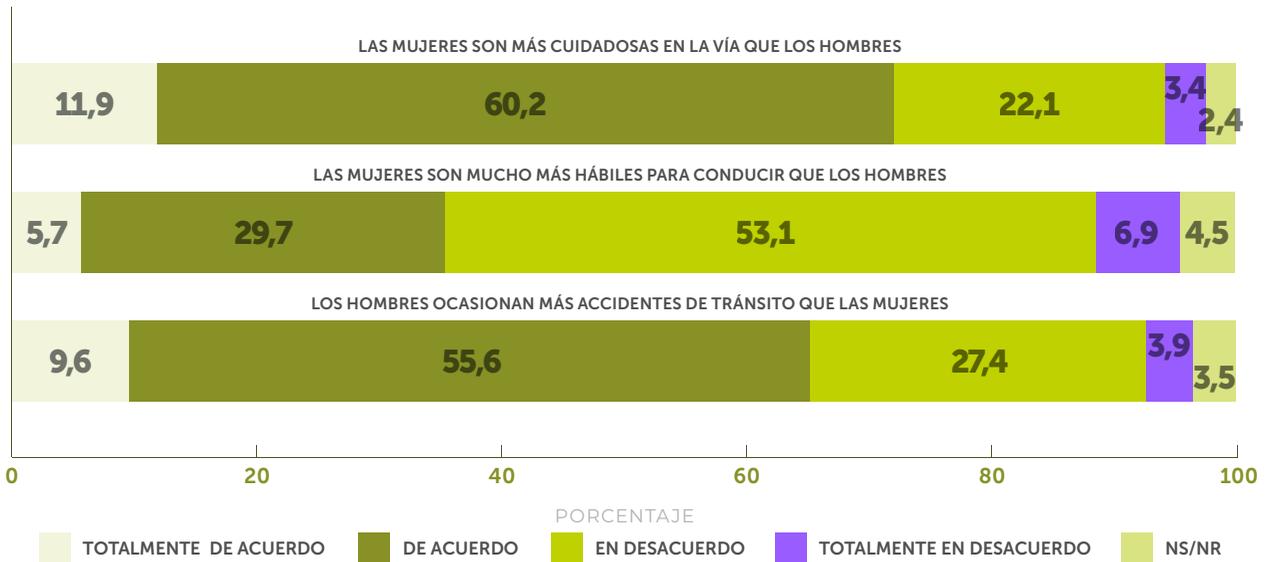
En el caso de la EPRV 2019, las preguntas que apuntan a la categoría de análisis de creencias, fueron agrupadas alrededor de grupos poblacionales o situaciones específicas relacionadas con el ámbito de interés de la encuesta (la seguridad vial). En el caso de grupos poblacionales, se encontraron creencias sobre: mujeres, hombres, jóvenes, adultos mayores, actores viales, creencias sobre sí mismo en función de la forma de conducción, autoridades de tránsito y confianza en los otros. En el caso de situaciones específicas, la encuesta evaluó creencias sobre: siniestros, mejor modo de transporte, el consumo de alcohol y la conducción, la educación vial, la conducción de moto, la velocidad, el cumplimiento de normas, el uso del casco y del cinturón de seguridad y las sanciones.

GÉNERO

El 72% de las personas encuestadas considera que las mujeres son más cuidadosas en la vía que los hombres, pero más del 60% 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 65% de la población encuestada considera que los hombres ocasionan más siniestros de tránsito que las mujeres.

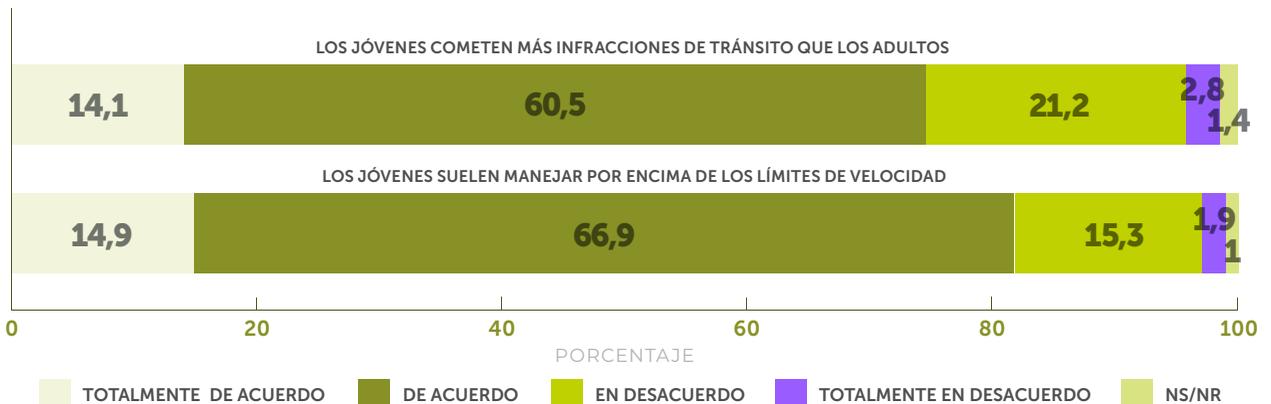
Gráfico 8
¿QUÉ TAN DE ACUERDO SE ENCUENTRA CON LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES?



Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

CONDUCTORES JÓVENES

Gráfico 9
¿QUÉ TAN DE ACUERDO SE ENCUENTRA CON LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES?



Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

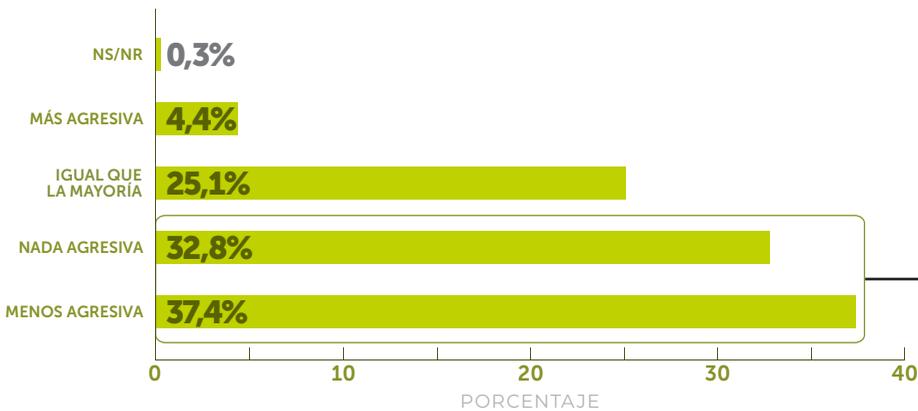
El 75% de las personas encuestadas está de acuerdo con que los jóvenes cometen más infracciones de tránsito que los adultos y cerca del 82% con

que suelen manejar por encima de los límites de velocidad.

CREENCIAS SOBRE SÍ MISMOS

Gráfico 10

En comparación con otros conductores usted piensa que su actitud al conducir en Bogotá es...



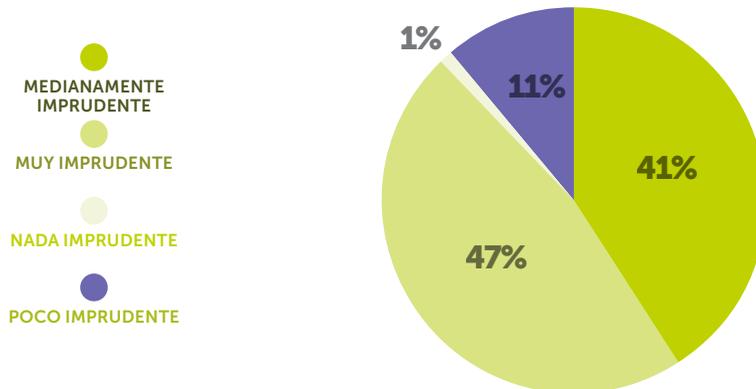
El 70% de los conductores considera que su actitud al conducir es nada agresiva o menos agresiva en comparación con otros conductores.

Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

CREENCIAS SOBRE LOS OTROS

Gráfico 11

¿Qué tan imprudente considera que es la forma de conducir de los demás en Bogotá?

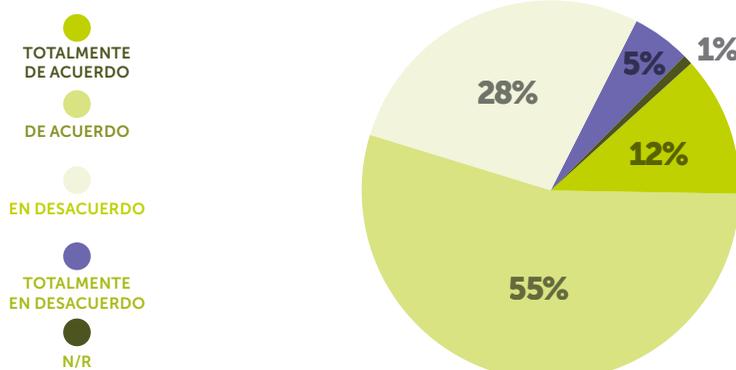


En esa misma línea, el 88% de los conductores encuestados considera que la forma de conducir de los demás es medianamente imprudente o muy imprudente.

Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

Gráfico 12

Suceden pocos accidentes para la cantidad de imprudencias que se cometen



El 67% del total de los encuestados considera que suceden pocos siniestros para la cantidad de imprudencias que se cometen.

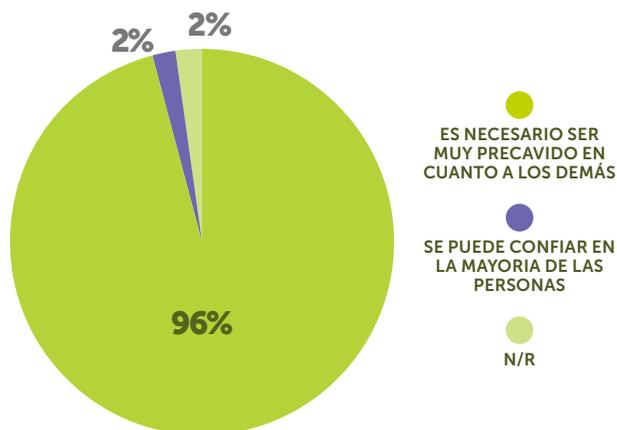
Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

LA CONFIANZA HACIA LOS OTROS

La confianza hacia los otros es un factor importante por analizar en el marco de la seguridad y el riesgo vial. El comportamiento de los demás influye en la forma en que las personas se desenvuelven en la vía. Por ejemplo, confiar en que los demás respeten la prioridad de paso en una intersección o la distancia de seguridad entre vehículos son actitudes que se esperan si confiamos en los otros.

- Cerca del 96% de las personas encuestadas considera que es necesario ser muy precavido en cuanto a los demás; en otras palabras, que no se puede confiar en la mayoría de las personas.

Gráfico 13
Hablando en general, usted diría que:



Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

ACTORES VIALES

Se evidencia que los conductores de buses (SITP) son los que más generan molestia o irritación por su comportamiento en las vías, seguidos de los motociclistas y los taxistas. Los que menos generan molestia con su comportamiento vial son los conductores de patinetas eléctricas.

Al indagar por los actores viales que con mayor frecuencia sobrepasan los límites de velocidad, la población encuestada identificó a los citados anteriormente pero en el siguiente orden: motociclistas, taxistas y conductores de buses.

Tabla 1

| ACTOR VIAL | EMOCIONES/CREENCIAS SOBRE... | |
|------------------------------------|---|---|
| | MOLESTO/ IRRITADO POR SU COMPORTAMIENTO (N=3518) | SOBREPASAN LOS LÍMITES DE VELOCIDAD (N=622) |
| Conductor de bus | 80% | 83% |
| Motociclistas | 78% | 90% |
| Conductor de taxi | 73% | 87% |
| Conductor de bicitaxi | 63% | 62% |
| Conductor vehículo particular | 60% | 83% |
| Conductor camión/vehículos pesados | 60% | 50% |
| Ciclista | 60% | 58% |
| Peatón | 54% | N.A. |
| Conductor de patineta (eléctrica) | 30% | N.A. |

Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

Gráfico 14

El 67% de los conductores encuestados cree que en zona residencial la mayoría conduce por encima del límite de velocidad establecido y el 52% que los límites de velocidad son muy bajos.



Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

USO DE DISPOSITIVOS DE PROTECCIÓN

El 10% de los motociclistas considera que “en algunas ocasiones no se abrocha el casco porque le incomoda”, mientras que para los conductores

de automóvil el 29% considera que “los ocupantes que van en la parte de atrás del vehículo pueden ir sin cinturón de seguridad puesto”

Tabla 2

| USO DEL CASCO (MOTOCICLISTAS) | | USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD | |
|--|-----|---|-----|
| En algunas ocasiones no se abrocha el casco porque le incomoda. | 10% | Los ocupantes que van en la parte de atrás del vehículo pueden ir sin el cinturón de seguridad puesto. | 29% |
| En desplazamientos cortos no acostumbra a llevar el casco. | 7% | En desplazamientos cortos no acostumbra a llevar el cinturón de seguridad. | 27% |
| No usa casco porque es poco probable que sea detenido o multado por la policía si no lo usa. | 4% | En algunas ocasiones no se pone el cinturón de seguridad porque le incomoda. | 16% |
| Si se conduce cuidadosamente, no es necesario llevar casco. | 3% | No usa el cinturón de seguridad porque es poco probable que sea detenido o multado por la policía si no lo usa. | 15% |
| No es necesario que el acompañante use casco. | 3% | Si no va muy rápido, no es necesario usar el cinturón de seguridad. | 13% |
| Si no va muy rápido, no es necesario usar el casco. | 2% | Si se conduce cuidadosamente, no es necesario llevar cinturón de seguridad. | 10% |

Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

ACTORES VIALES Y CONSUMO DE ALCOHOL

El 85% de la población encuestada cree que no se puede transitar en la vía aunque sea con cuidado, cuando se ha bebido alcohol. Los conductores, por su parte, creen en su mayoría que el alcohol afecta los reflejos y tiene efectos sobre la conducción. El 66% de los conductores encuestados no consume alcohol por temor a que la policía los sancione.

Gráfico 15



SANCIONES

En general, los conductores consideran que las sanciones por diversas infracciones de tránsito son justas. Asimismo, casi el 50% del total de los encuestados piensa que las multas y comparendos son el recurso principal para cambiar los malos hábitos de los peatones, conductores, motociclistas y ciclistas.

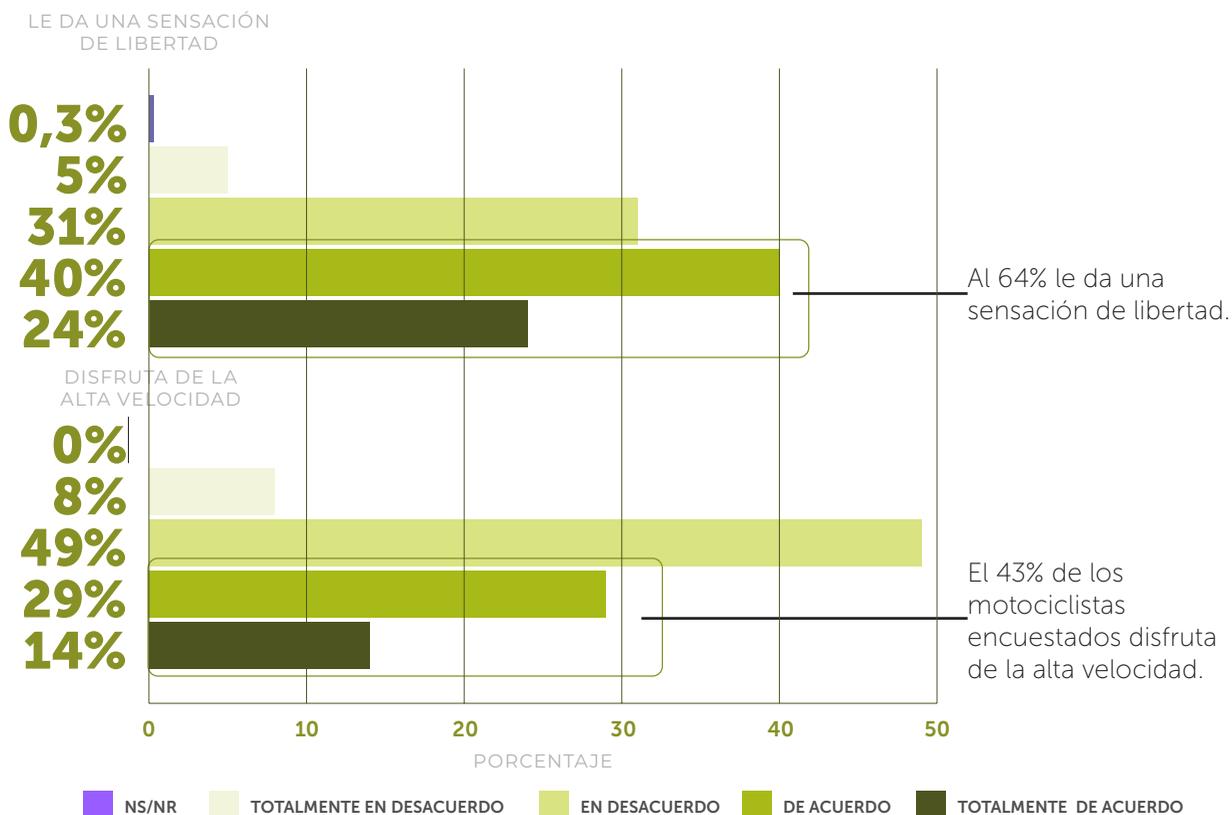
Tabla 3

| SANCIONES POR... | JUSTAS | EXCESIVAS |
|-----------------------------------|--------|-----------|
| Alcoholemia | 76% | 4% |
| No uso del casco | 75% | 4% |
| Revisión técnico mecánica vencida | 73% | 9% |
| No uso del cinturón de seguridad | 73% | 5% |
| SOAT no vigente | 72% | 7% |
| Exceder los límites de velocidad | 69% | 12% |

CONDUCCIÓN DE MOTO

Los motociclistas reconocen entre las principales razones para conducir motocicleta la sensación de libertad y el disfrute de la alta velocidad.

Gráfico 16



Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

PERCEPCIONES

En el marco de esta encuesta las percepciones son aquellos procesos cognitivos que cada individuo realiza de forma diferente, para los cuales se utilizan una serie de preconceptos que sirven para discriminar rápidamente aquello a lo que el organismo se ve expuesto. Es importante mencionar que, aunque este es un proceso individual, se requiere de la interacción social para que ocurra. En ese sentido, la percepción social implica tener en cuenta del comportamiento de los demás, es decir, algunos juicios sociales provienen de la combinación que el individuo hace de diferentes fragmentos de la información disponible sobre una persona o situación, generando una idea global de ella.

Esto hace que, en muchas ocasiones, las percepciones sean sesgadas en la medida en que se privilegia la información que llega primero aunque sea incompleta y aquella de carácter negativo a la cual se es más sensible que a la de carácter positivo. Por esto, hay que tener en cuenta una diferencia importante de las percepciones con respecto a las creencias, y es que se pueden ver afectadas con facilidad por las situaciones puntuales en las que se producen, lo que las hace más cambiantes. Así, entonces, las percepciones evaluadas por la EPRV deben contextualizarse teniendo en cuenta el momento en que se aplicó.

LA VELOCIDAD

En la EPRV 2019 se observa que el exceso de velocidad es percibido por la población encuestada como una falta frecuente en todos los tipos de vía indagados.



89% percibe que los conductores exceden los límites de velocidad en una autopista o avenida



72% percibe que los conductores exceden los límites de velocidad en vías locales (entre barrios)



El 56% percibe que los conductores exceden los límites de velocidad en vías con ciclorruta

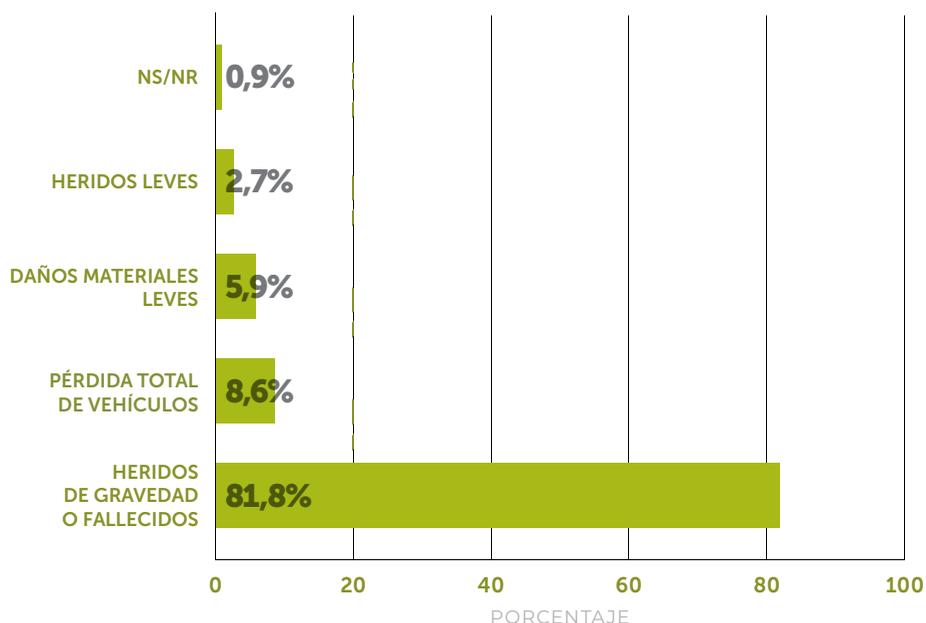


El 55% percibe que los conductores exceden los límites de velocidad en una vía rural



El 60% percibe que los conductores exceden los límites de velocidad en vías con presencia de colegios u hospitales

Gráfico 17



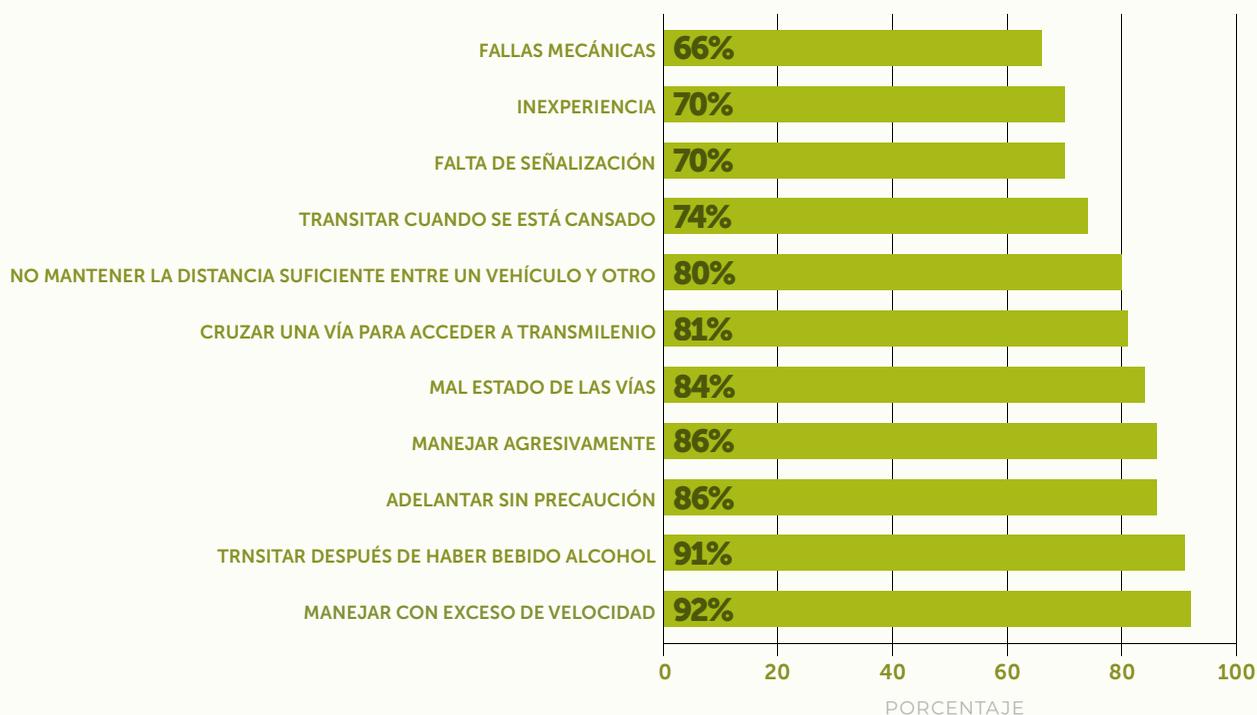
¿Cuál considera que es la consecuencia más común en los siniestros relacionados con exceso de velocidad?

Se observa que la población percibe que las consecuencias más comunes relacionadas con el exceso de velocidad son: heridos de gravedad o fallecidos (82%), pérdida total de vehículos (9%), daños materiales leves (6%) y heridos leves (3%).

Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

Gráfico 18

CAUSALES DE SINIESTROS VIALES

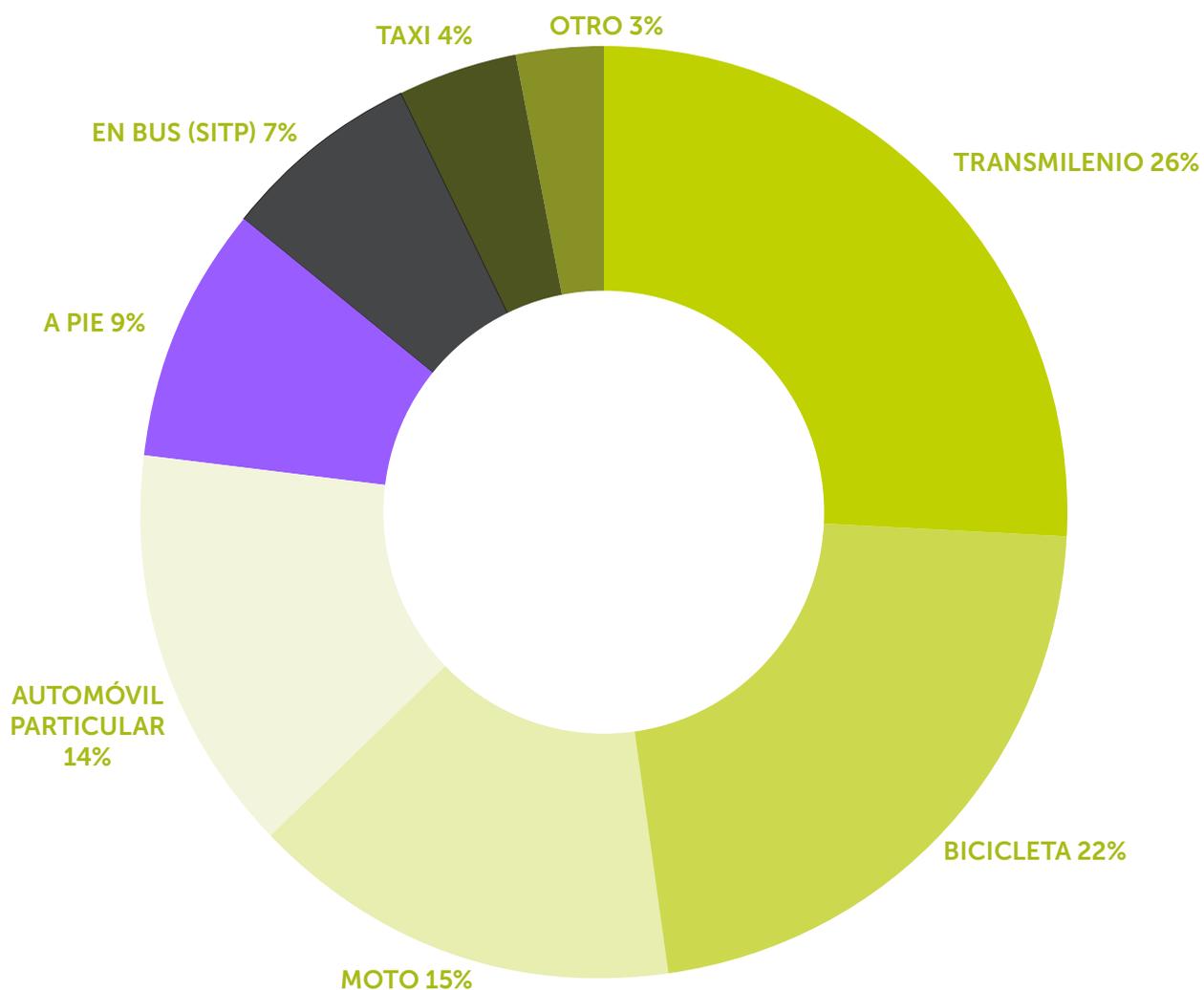


Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

Los encuestados perciben que, el exceso de velocidad (92%) y el conducir bajo los efectos del alcohol (91%) son las causas más frecuentes de siniestros viales.

EL MEJOR MODO DE MOVILIZARSE EN BOGOTÁ

- ENCUESTA DE PERCEPCIÓN DE RIESGO VIAL 2019 -



Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

Sobre el mejor modo de transporte para movilizarse en la ciudad de Bogotá, las respuestas se distribuyen en todos los medios. Las más altas son 26% en TransMilenio y 22% en bicicleta. Las menores

participaciones se distribuyen en 14% en moto, 15% en automóvil particular, 9% a pie, 7% en bus (SITP), 4% en taxi y 3% en otro.

GESTIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN DISTRITAL



El 64% de los encuestados percibe como poco o nada preocupada a la administración distrital respecto a la seguridad vial.



El 29% considera que las calles y avenidas de la ciudad son más seguras en 2019 que en 2015. Frente a 2018, este porcentaje es del 28%. Esto, en términos de seguridad vial.



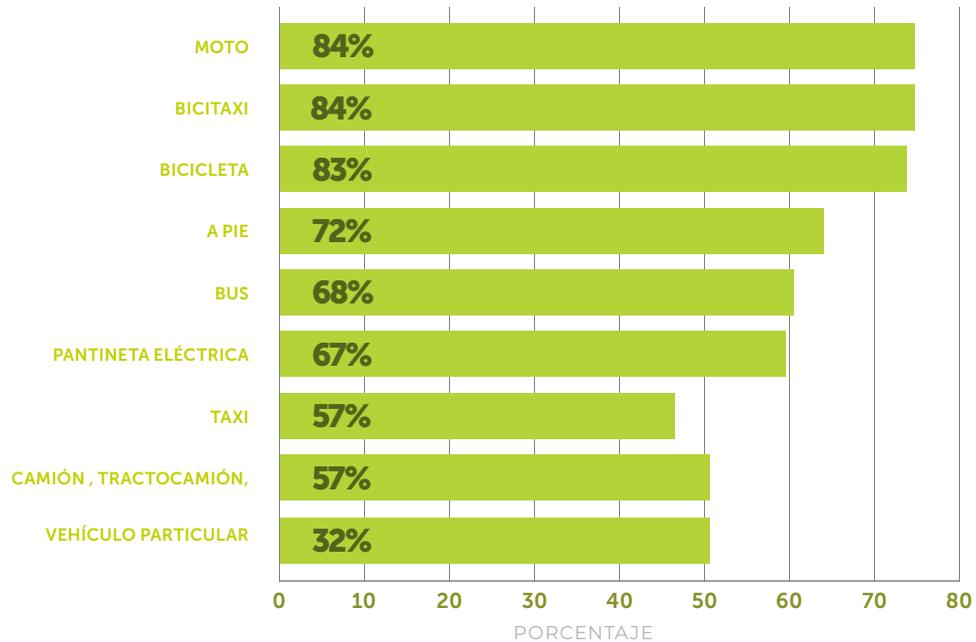
El 54% de los conductores encuestados dice haberse encontrado en los últimos 12 meses con un control policial.

Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

MODOS DE MOVILIZARSE

Gráfico 20

Porcentaje de personas que consideran que es nada o poco seguro movilizarse en



Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

CONDUCCIÓN DE MOTO

Las razones por las cuales los conductores de moto optan por preferir la motocicleta respecto de los demás modos de transporte resultaron en el orden indicado en la siguiente tabla:

Tabla 4

| RAZONES PARA CONDUCIR MOTO | % ACUERDO/TOTALMENTE ACUERDO |
|--|------------------------------|
| No hay otras opciones para ir al trabajo/estudio | 95% |
| Ahorro de tiempo | 92% |
| Es más barato que usar automóvil | 92% |
| Es más fácil encontrar parqueadero | 73% |
| Para evitar trancones | 64% |

Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

COMPORTA- MIENTOS

Un comportamiento es una acción que ejecuta un individuo o un grupo de individuos y que es visiblemente constatable en la realidad. Así, por ejemplo, "pensar" no es un comportamiento, en cambio, "cruzar la calle" sí. Según Bicchieri (2016), el comportamiento humano está modulado por tres sistemas reguladores: normas formales, normas morales y normas sociales.

Si bien no todos los comportamientos dependen o están subordinados a las creencias, los comportamientos relacionados con seguridad y riesgo vial, por los que indaga la EPRV 2019, sí pueden tener su origen en ellas (las creencias). Esto según los hallazgos del estudio de la correspondencia entre el estilo de pensamiento y los modos de conducción adelantado por la Fundación Universitaria Luis Amigó de Medellín (Carmona, 2016) en el que se afirma que la conducta al conducir está relacionada más con las creencias que con el conocimiento de la normatividad. Esto es importante para efectos de los análisis que aquí se presentan.

PEATONES

Al indagar a los encuestados por algunas de sus prácticas en la vía como peatones, el 92% informó que frecuentemente o siempre tiene la precaución

de mirar a ambos lados antes de cruzar la calle para fijarse que no vienen carros. Otros de los comportamientos indagados son:



El **91%** 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 **83%** de los peatones rara vez o nunca cruza las calles por sitios diferentes a los pasos peatonales.



El **81%** de los peatones rara vez o nunca cruza la calle cuando el semáforo para peatones está en rojo.



El **19%** de los peatones frecuentemente o siempre camina por la calzada a causa de vehículos estacionados u otras barreras en el andén.

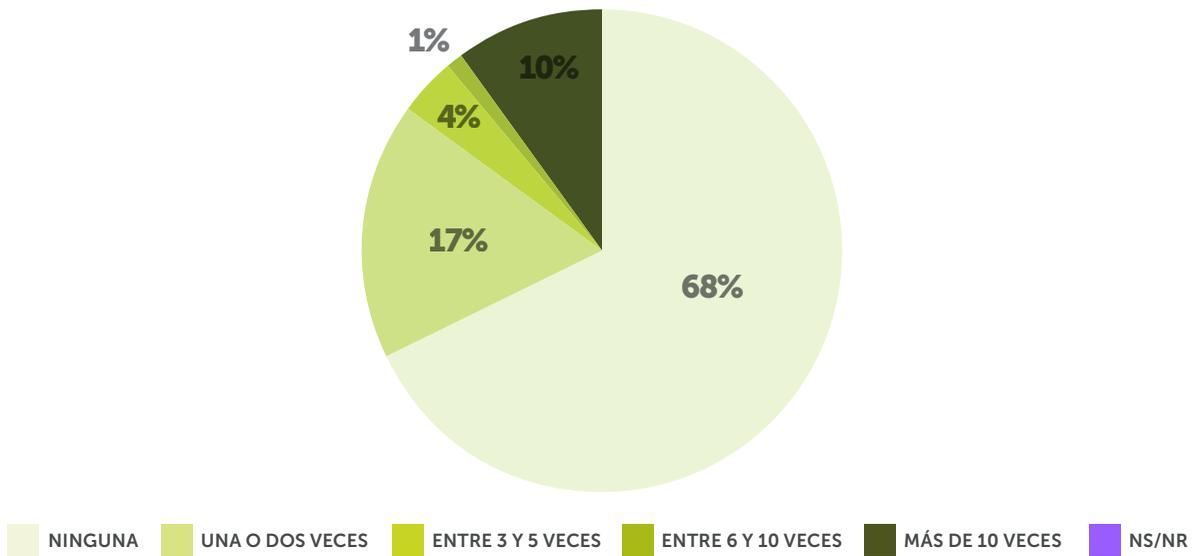


El **19%** de los peatones frecuentemente o siempre usa el celular o escucha música cuando va por la calle.

CONSUMO DE ALCOHOL

Gráfico 21

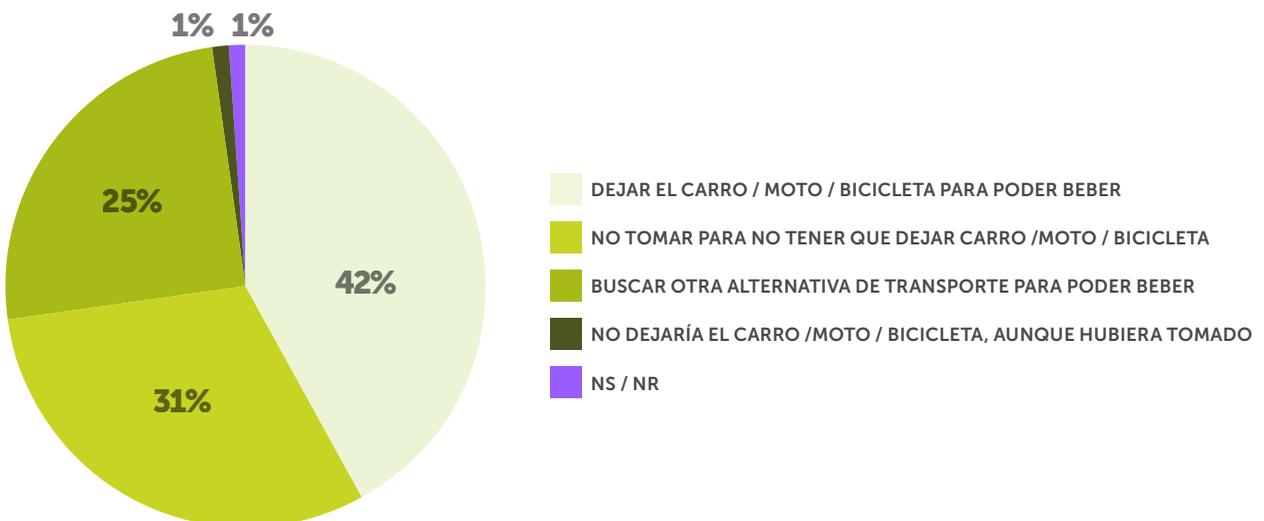
En los últimos 12 meses, ¿cuántas veces ha conducido un automóvil / moto o bicicleta en la ciudad de Bogotá después de haber consumido bebidas alcohólicas?



Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

Gráfico 22

Si usted tuviera que decidir entre dejar el carro/moto o bicicleta para poder beber, o no beber para usarlo, ¿cuál sería su decisión?



Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

CONDUCCIÓN Y FATIGA

El 47% de los conductores encuestados informa que conduce dos horas o menos de manera continua. Cuando los conductores se sienten cansados, el 52% detiene el vehículo en un sitio seguro y toma un descanso; el 38% abre la ventana/

prende el aire acondicionado; el 34% toma café o una bebida energizante; el 32% prende la radio o sube el volumen; el 22% habla por teléfono o con acompañantes de su vehículo y el 15% le pide a su acompañante que se haga cargo del vehículo.



52% detiene el vehículo en un sitio seguro y toma un descanso, si lo requiere.



38% abre la ventana/prende el aire acondicionado.



34% toma café o una bebida energizante.



32% prende la radio o sube el volumen.



22% habla por teléfono o con acompañantes de su vehículo.



15% le pide a su acompañante que se haga cargo del vehículo

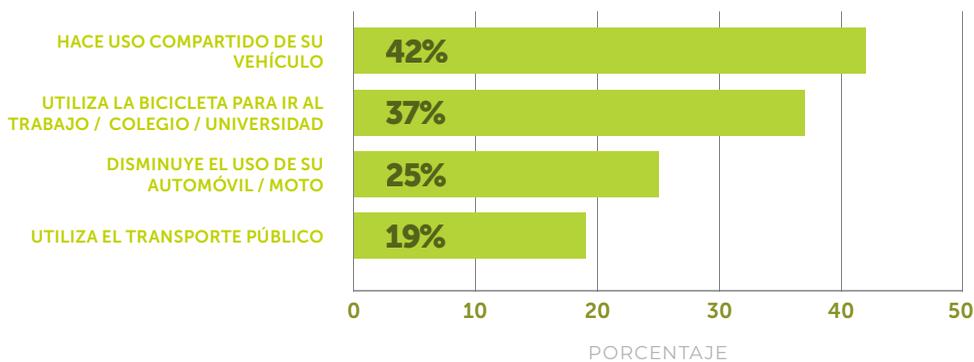
Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

CALIDAD DEL AIRE

El 42% de los conductores de automóvil y motocicleta hace uso compartido de su vehículo, el 37% utiliza la bicicleta para ir al trabajo, el 25% ha

disminuido el uso de su carro o moto y el 19% usa transporte público.

Gráfico 23
¿Con qué frecuencia realiza las siguientes acciones?

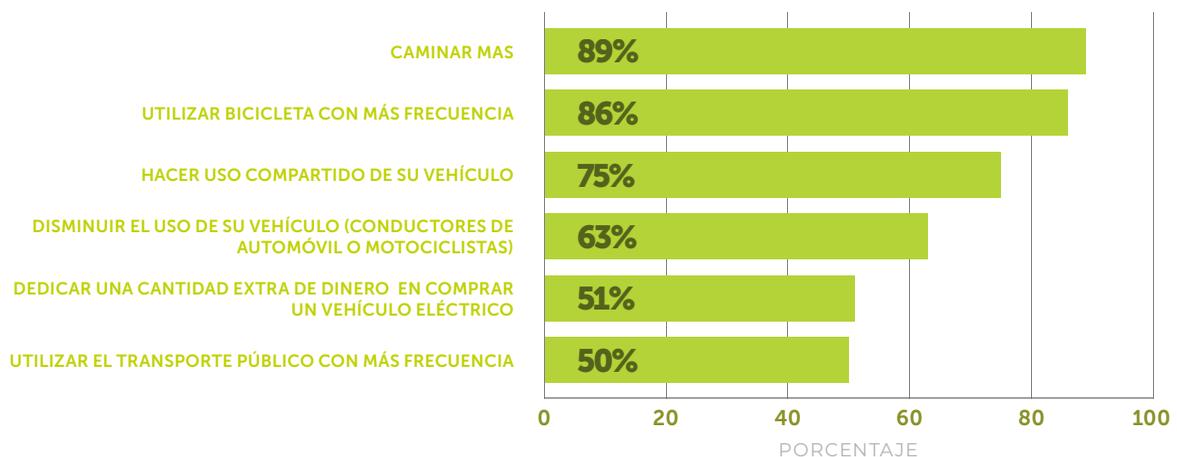


Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

Los conductores encuestados dicen que aceptarían sugerencias de comportamiento para mejorar la calidad del aire, en el siguiente orden: el 89% caminar más, el 86% utilizar bicicleta con más frecuencia, el 75% hacer uso compartido del vehículo,

el 63% disminuir el uso de su automóvil/moto, el 50% utilizar el transporte público con más frecuencia y el 47% dedicar una cantidad extra de dinero para comprar un vehículo eléctrico.

Gráfico 24
¿Qué tan de acuerdo está usted de aceptar las siguientes sugerencias?



Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

CONOCIMIENTOS

En el marco del estudio, los conocimientos aluden a la posibilidad que tienen los seres humanos para reconocer y recordar hechos, a partir de los conceptos que han ido adquiriendo, lo que les permite ir de lo universal a lo particular. Así mismo, los conocimientos son la forma más básica de las capacidades cognitivas de las personas y la que menos procesamiento de información requiere (Bloom, 1956). En cuanto a la adquisición de los conocimientos, estos inicialmente se transmiten en la familia, acompañados de modos de pensar y actuar; posteriormente, la escuela y la sociedad en la que está inmersa el sujeto contribuyen a la complejización de los conocimientos inicialmente adquiridos. Sobre los conocimientos en el ámbito vial, se sabe que no es suficiente con tenerlos para que se cumplan las normas y disposiciones de seguridad vial, pero son necesarios.



El **63%** de la población encuestada nada o poco conoce de la ley 1696 que establece sanciones a la conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas.



El **84%** nunca ha tenido una capacitación en seguridad vial.

Con respecto a los conocimientos sobre normas de tránsito, el 60% de la población encuestada considera que los peatones bajo los efectos del alcohol cometen una infracción al cruzar la calle

solos. El 43% considera que ceder el paso a los peatones debe hacerse cuando exista una señal de PARE mientras que el 28% cree que siempre debe hacerse.



El **50%** de la población encuestada considera que los vehículos siempre deben detenerse en la señal de PARE y el 41% que deben hacerlo tanto en la señal del PARE como en la de CEDA EL PASO

El **45%** de la población encuestada identificó correctamente una señal preventiva.

El **57%** identificó correctamente una señal informativa.

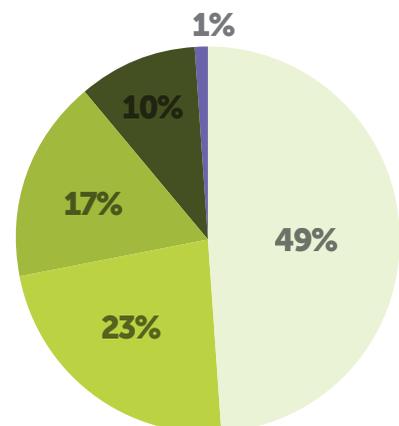
El **56%** identificó correctamente una señal reglamentaria.

Gráfico 25

¿Qué le indica esta demarcación de piso en un cruce de vía?



- ES UN PASO PEATONAL DONDE LOS PEATONES DEBEN OBSERVAR EL SEMÁFORO PEATONAL Y PASAR CUANDO TENGA LUZ VERDE PEATONAL.
- ES UN PASO PEATONAL SEGURO; POR LO TANTO, LOS PEATONES SIEMPRE TIENEN LA PRELACIÓN
- ES UN PASO PEATONAL DONDE LOS PEATONES DEBEN OBSERVAR SI VIENEN VEHÍCULOS Y PASAR CON PRECAUCIÓN.
- ES UN PASO PEATONAL DONDE LOS PEATONES DEBEN OBSERVAR EL SEMÁFORO VEHICULAR Y PASAR CUANDO SE TENGA LUZ ROJA
- NS / NR



Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2019 - Secretaría Distrital de Movilidad

PRINCIPALES HALLAZGOS EPRV 2019 FRENTE VERSIÓN 2018

Los principales hallazgos que marcan diferencias importantes entre los resultados obtenidos entre las versiones de la EPRV 2018 y 2019 se encuentran relacionados con las siguientes temáticas: autocuidado en peatones, mejor modo de transporte en Bogotá, estilos de conducción, tiempos en los recorridos con carril preferencial, aceptación sobre la combinación alcohol y conducción, pérdida de vidas por siniestros viales y factor humano en los mismos, percepción frente a la siniestralidad vial y, gestión de la administración distrital, de la siguiente manera:

Estos resultados se presentan desde una perspectiva de orden analítico y descriptivo, dado que los datos no son estadísticamente comparables debido a la diferencia en el diseño muestral empleado para la aplicación de las encuestas en cada año.



1. Sobre autocuidado en peatones

En 2018 este tema fue considerado importante por las personas encuestadas; en el año 2019 se encuentra un incremento en los comportamientos de autocuidado y gestión de riesgos.



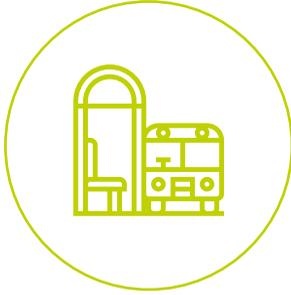
2. Mejor modo de transporte en Bogotá

TransMilenio sigue siendo considerado el mejor modo de transporte para movilizarse en la ciudad. Además cabe señalar un incremento en la percepción de la bicicleta como el mejor modo. La razón que con más frecuencia se aduce en esta nueva versión de la EPRV para el uso de la bicicleta es la rapidez. También se observa una disminución en la preferencia por el uso del automóvil particular.



3. Estilos de conducción

Se puede evidenciar una disminución para 2019 de la percepción de agresividad en el estilo de conducción, particularmente en los conductores de buses (SITP) al ser comparados con otros actores viales.



4. Tiempos en los recorridos con carril preferencial

Una mayor proporción de encuestados no está de acuerdo con que la existencia del carril preferencial para buses del SITP haya mejorado los tiempos de los recorridos.



5. Aceptación a la combinación alcohol - conducción

En general, sobre este aspecto, en el análisis de las cuatro categorías para 2019, creencias, percepciones, comportamientos y conocimientos, disminuye la aceptación frente a la conducción bajo los efectos del alcohol.



6. Sobre siniestralidad vial

En términos de siniestralidad vial, un mayor porcentaje de encuestados en 2019 se siente nada o poco seguro de movilizarse a pie, en automóvil particular, en bus (SITP), en taxi y camión.

CONCLU

La Encuesta de Percepción del Riesgo Vial (EPRV) 2019 evidenció que las creencias sobre la velocidad siguen estando en la base de comportamientos de riesgo de diferentes actores viales en Bogotá. Sucede igual con las creencias de género, las cuales son la base de muchas explicaciones al comportamiento de los ciudadanos en el tránsito.

1

Se destaca lo reportado en el comportamiento en términos de autocuidado y seguridad vial en peatones.

4

La desconfianza hacia los otros es una creencia muy presente en las personas encuestadas. Esto afecta lo que se espera que los otros hagan en cuanto a su comportamiento vial, lo que determina también el comportamiento general.

2

El exceso de velocidad y la conducción bajo los efectos del alcohol son conductas percibidas como causantes de siniestros viales por parte de la población encuestada.

5

Respecto al uso de dispositivos de seguridad, los porcentajes de conductores de vehículos y motos que dan justificaciones para no utilizar el casco o el cinturón de seguridad son bajos.

3

Para una porción importante de la población encuestada, TransMilenio sigue siendo el mejor modo de transporte para moverse en la ciudad.

6

PERCEPCIONES

No obstante, movilizarse en este medio de transporte presenta percepción negativa en cuanto a seguridad vial.

7

Frente a comportamientos de irritabilidad y molestia en la vía, los conductores de buses (SITP), los taxistas y los motociclistas, son los que generan mayor molestia con su comportamiento para los encuestados. Estos tres actores viales también son los principales sobre los que se cree que: sobrepasan los límites de velocidad con mayor frecuencia.

8

Es importante considerar que el cambio de algunas creencias sugiere un abordaje de aspectos que van más allá de la seguridad vial y que tienen que ver con imaginarios sobre el género y sobre la confianza hacia los demás. Las ideas de la población sobre los hombres y las mujeres en general definen de manera importante las percepciones y comportamientos, también en la vía.

9

REFE- RENCIAS

- Bicchieri, C. (2016). Norms in the Wild. Oxford, United Kingdom: Oxford University Press.
- Bloom, B. (1956). Taxonomy of educational objectives: the classification of educational. New York: Longmans, Green.
- Carmona, N. M. (2016). Personalidad e infracciones frecuentes de normas de tránsito. REVISTA DIVERSITAS - PERSPECTIVAS EN PSICOLOGÍA - Vol. 12, No. 1, 123-136.
- CCB. (2019). Bogotá - Cundinamarca es la región con mayor participación en el PIB nacional. Bogotá: Observatorio de la Cámara de Comercio de Bogotá.
- CEPAL. (2016). Obtenido de Comisión Económica para América Latina y el Caribe: <https://www.cepal.org/es/temas/seguridad-vial>
- DANE. (2018). Cuentas departamentales. Boletín técnico 2018.
- PDSV. (2017-2026). Plan Distrital de Seguridad Vial. Bogotá.
- Visión Cero. (2019). Cifras Visión Cero. Bogotá.

 @SectorMovilidad

 Secretaría de Movilidad Bogotá

 @SectorMovilidad

 secretariamovilidad



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD

